



La movilidad
es de todos

Mintransporte



ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA

CON ENFOQUE DE GÉNERO Y DIFERENCIAL

ENMA



Financiado por
la Unión Europea



Implementado por
giz
Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

UNIVERSIDAD
EAFIT

Vigilada Mineducación



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

**ESTRATEGIA NACIONAL
DE MOVILIDAD ACTIVA**

CON ENFOQUE DE GÉNERO Y DIFERENCIAL

ENMA



Créditos

Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial.

Ministerio de Transporte de Colombia.

Ministerio de Transporte de Colombia:

Ángela María Orozco Gómez, Ministra de Transporte.

Equipo técnico Grupo Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible - GAADS.

Agencia Nacional de Seguridad Vial:

Luis Lota, Director Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Equipo técnico Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ, GmbH:

Michael Engelskirchen, Coordinador Movilidad Urbana EUROCLIMA+.

Universidad EAFIT:

Claudia Patricia Restrepo Montoya, Rectora.

Alejandro Echeverri Restrepo, Director del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales - URBAM.

Juan Carlos Duque Cardona, Director Grupo de Investigación *Research in Spatial Economics* - RiSE.

Financiada por:

Unión Europea a través del Programa EUROCLIMA+.

Con el apoyo de:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ, GmbH.

Coordinación técnica del proyecto:

Diana Patricia Ardila Luengas, Ministerio de Transporte de Colombia.

Alejandra María Álvarez Orrego, Universidad EAFIT.

Alejandro Ceballos Jaraba, EUROCLIMA+, GIZ Colombia.

Equipo técnico:

Isabel Basombrío Aliaga, Carlos Cadena Gaitán,

María Adelaida Calle Villegas, Daniela García

Londoño, María Paula Hernández Guevara, Daniela

López Sibaja, Juan Pablo Ospina Zapata, Susana

Palacio González, Katherine Liney Palacio Pino,

Jessica Patricia Salazar Vásquez, María Isabel Vélez

Gutiérrez.

Ilustraciones, diseño y diagramación:

Juan Camilo Díaz González, Universidad EAFIT.

La Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial ha sido elaborada con el apoyo financiero de la Unión Europea, en el marco del programa EUROCLIMA+. Su contenido es responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente refleja los puntos de vista de la Unión Europea.

Citación

Comisión Europea, Ministerio de Transporte, & Universidad EAFIT (2022). Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA. Programa EUROCLIMA+, Dirección General de Asociaciones Internacionales. Comisión Europea, Bruselas, Bélgica, 62 pp.

ES PDF

ISBN: 978-92-76-54143-1

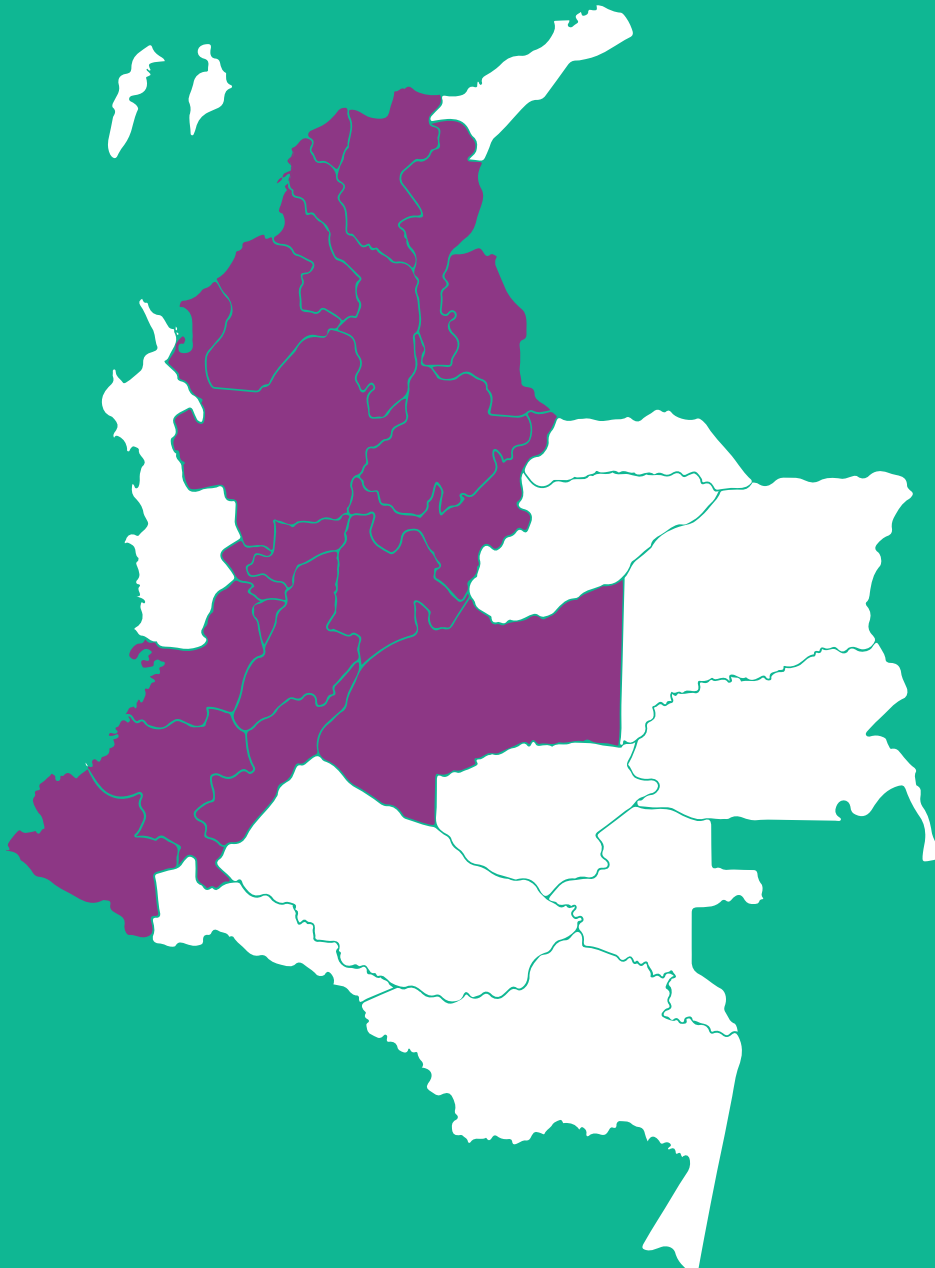
DOI: 10.2841/954501

MN-07-22-627-ES-N

© Unión Europea, 2022

Reproducción autorizada siempre que se cite la fuente.

euroclimaplus.org



Agradecemos el acompañamiento, dedicación y aportes de la ciudadanía, colectivos ciudadanos, gobiernos locales, metropolitanos y departamentales, entidades del Gobierno Nacional, organizaciones privadas y academia que por años han impulsado la movilidad activa en distintos escenarios, y que aportaron a la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA.



"La calle ideal sería aquella donde se respeten a las personas que caminan y montan en bicicleta. Las calles deben generar confianza, y para esto se deben producir políticas incluyentes que involucren a distintas entidades y a la ciudadanía en trabajos colaborativos, para evitar la toma de decisiones desde las mismas perspectivas".

**Habitante de Coyaima, Tolima,
participante de taller virtual realizado con ciudadanía**

Prólogo

Hay un fenómeno que está generando gran preocupación en el mundo entero: el rápido crecimiento y desarrollo de las ciudades, que ha originado varios retos en términos ambientales. Colombia no es la excepción, y por eso, el Gobierno del Presidente Iván Duque decidió tomar cartas en el asunto, trabajando desde diferentes áreas. El Sector Transporte, por ejemplo, es responsable del 12,5 % de las emisiones de Gases Efecto Invernadero - GEI en el país, de acuerdo con el tercer Informe Bienal de Actualización de Cambio Climático de Colombia - BUR 3, publicado este año. Si bien esto quiere decir que no somos el principal emisor, si nos obligaba a promover estrategias que aporten a la mitigación de sus impactos.

Promover la movilidad activa, que incluye la caminata y la bicicleta como formas de desplazamiento, es una de las respuestas que ideamos desde el Gobierno. A través de esto, se atienden las necesidades de una movilidad saludable, segura y ambientalmente sostenible para la ciudadanía. Ese objetivo va acompañado de la implementación de acciones para “no dejar a nadie atrás”, que tengan en cuenta la movilidad diferencial para personas con movilidad reducida y discapacidades, así como la equidad de género. Estas se deben articular con las necesidades de los territorios, que también son tenidas en cuenta.

Es evidente que la movilidad activa trae una serie de beneficios tanto para las personas como para los territorios. Estos incluyen disminuir emisiones de Gases de Efecto Invernadero - GEI, aportar a la descongestión de los espacios urbanos y reducir siniestros viales al promover

menores velocidades de circulación, además de incidir en una mayor productividad y reactivación económica, como resultado de los múltiples emprendimientos que se están gestando con diferentes liderazgos comunitarios, y que tienen en la bicicleta su medio de transporte. Frente a las personas, hay mejoras evidentes en su salud y bienestar, una mejor relación con el entorno, que puede incidir en la reconstrucción de lazos sociales y comunitarios, y en una transformación cultural a nivel municipal, e incluso a nivel nacional, entre otras.

Todo esto ha sido tenido en cuenta en la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA. Es con hechos que esta estrategia busca recoger las necesidades de la ciudadanía y territorios en términos de movilidad, y proponer soluciones para promover la movilidad activa, permitiendo reducir las externalidades negativas del transporte motorizado y generando beneficios para todas las personas. En este proceso, el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo - GIZ y el programa EUROCLIMA+, financiado por la Unión Europea, ha sido una pieza clave, algo que reconocemos y agradecemos.

Vale la pena resaltar que la ENMA asume la transversalización del enfoque de género y diferencial como componentes vitales frente a la sostenibilidad.

Finalmente, es importante reconocer que promover la movilidad activa no es un ejercicio únicamente del sector transporte. Esta estrategia necesita de trabajo en equipo, de la articulación de sectores y entidades como los ministerios

de Salud y Protección Social, Deporte, Educación Nacional, Ambiente y Desarrollo Sostenible, y Vivienda, Ciudad y Territorio así como el Departamento Nacional de Planeación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre otros.

Somos conscientes que sacar adelante la ENMA implica una serie de desafíos, pues se proyectan escenarios donde la movilidad activa se fortalece como un estilo de vida, como un eslabón para el bienestar, un mecanismo para el empoderamiento de las niñas y las mujeres, un vehículo de igualdad. Para lograr esta transformación cultural se requiere un impulso importante, que incluya también incentivos reales, donde se moneticen beneficios de tipo

económico, social, de salud y ambiental, entre otros, para aumentar la movilidad activa en los territorios y ciudades del país. También debe hacer viable que las personas con discapacidad, personas mayores, niños y niñas se sumen a ella, rompiendo estereotipos y aportando al cambio, en especial para que las mujeres, en sus diversidades, puedan transitar de manera segura a cualquier hora del día y la noche.

Con la ENMA buscamos ciudades más inclusivas y sostenibles, en un marco de intermodalidad y complementariedad de los medios de transporte, que esté enfocada en los ciudadanos, y ayude a conectar las vidas de los colombianos.



Ángela María Orozco Gómez.
Ministra de Transporte de Colombia.

Prólogo

Reducir los efectos negativos del cambio climático se ha vuelto una necesidad urgente, imperativa y mundial. Tanto la Unión Europea, bajo el Pacto Verde, como Colombia, con su Pacto por la Sostenibilidad, han asumido compromisos ambiciosos para enfrentar la crisis climática. Nuestras Contribuciones Nacionalmente Determinadas - NDC, o dicho con más claridad, las metas que nos hemos puesto, demuestran nuestra voluntad.

A través del programa EUROCLIMA+, hemos decidido trabajar en conjunto para transformar nuestros compromisos en acciones, promoviendo medidas de mitigación, adaptación, resiliencia e inversión en proyectos climáticamente sostenibles. Promovemos, junto con el Ministerio de Transporte, el sector que representa el mayor consumo de energía y emite aproximadamente un cuarto de las emisiones de CO₂ procedentes de combustibles fósiles en el 40 % de los países del planeta, los modos de transporte ambientalmente sostenibles por excelencia: la caminata y la bicicleta. Lo hacemos replicando las experiencias exitosas de las ciudades europeas de Copenhague, Ámsterdam, Utrecht, Amberes y Estrasburgo, que son las cinco más amigables en el mundo en sistemas sostenibles de movilidad urbana.

Esta colaboración ha dado ya sus primeros frutos, entre ellos esta guía, que contiene acciones y lineamientos para el desarrollo de planes y programas de movilidad activa, tanto nacionales como locales. Ambicionamos promover un despliegue masivo de estas prácticas en las ciudades colombianas, priorizando los actores más

vulnerables en sus vías de transporte y la correcta interacción entre todas y todos para garantizar su seguridad.

La Estrategia Nacional de Movilidad Activa - ENMA pone un particular énfasis en mejorar las condiciones de movilidad para mujeres, niñas, niños, adolescentes, adultos mayores y personas en situación de discapacidad, un tema que la Unión Europea coloca en la más alta de sus prioridades. Ya que, al promover espacios que consideren las necesidades específicas de estos grupos poblacionales, se garantizan espacios para el disfrute seguro de cada una y uno de nosotros.



Gilles Bertrand.

Embajador de la Unión Europea en Colombia.

Prólogo

Latinoamérica, siendo una de las regiones con las tasas de urbanización más altas del mundo, enfrenta una serie de desafíos asociados a la adaptación, mitigación y resiliencia de sus territorios frente a los fenómenos climáticos, así como a la provisión de infraestructura para garantizar el intercambio de bienes y servicios. Colombia, en el contexto del conflicto que ha vivido por más de 50 años, ha visto crecer sus ciudades rápidamente y de manera orgánica con mecanismos de planificación urbana aún en desarrollo que han profundizado las brechas en varios frentes, incluyendo el de la movilidad urbana.

Es por esto que desde el Gobierno Federal de Alemania, a través de la GIZ, apoyamos al Ministerio de Transporte en la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa - ENMA, con el objetivo de promover ciudades más equitativas para todos los grupos poblacionales, de manera que se puedan empezar a cerrar las brechas asociadas al transporte urbano mediante la promoción de la caminata y el ciclismo como opciones que permitan reducir la dependencia del carro particular y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Para la guía que presentamos a continuación, se desarrolló un exhaustivo diagnóstico a lo largo y ancho del territorio colombiano, con la participación de diversos actores, para conocer de primera mano las necesidades específicas y las barreras que enfrentan los gobiernos locales en materia de gobernanza, normativa, planeación urbana, infraestructura, cultura y financiación para la promoción de la movilidad segura para peatones y ciclistas. Este diagnóstico sirvió

como base para identificar acciones que permitan el despliegue de medidas para la articulación en múltiples dimensiones, actores y niveles, que reviertan el dominio del carro particular en las ciudades y fortalezcan los equipos e instrumentos de planeación urbana para abordar análisis de impacto frente a la regulación urbana y las políticas de gestión, financiación e inversión en proyectos de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

No obstante, reducir la dependencia de los modos motorizados requiere no sólo de los esfuerzos de los gobiernos sino también de cada uno de nosotros, en nuestro rol de ciudadanos. Es aquí precisamente donde la Estrategia Nacional de Movilidad Activa resulta relevante, ya que al generar las condiciones para que niños, niñas, adolescentes, hombres, mujeres, adultos mayores y personas en situación de discapacidad puedan tomar la decisión de adoptar la caminata o la bicicleta como el medio de transporte para cubrir sus necesidades de movilidad de manera cotidiana, logramos la construcción de esas ciudades equitativas y ambientalmente sostenibles que merece Colombia.



Peter Ptassek.

Embajador de Alemania en Colombia.

Tabla de contenido

Glosario	12
Abreviaturas	12
Términos	13
Introducción	15
<i>Overview</i>	16
1. Antecedentes	17
2. Principios orientadores de la ENMA	19
3. La movilidad activa	21
Enfoque de género y diferencial	22
4. Beneficios de la movilidad activa	24
5. Diagnóstico	27
Datos generales acerca de las ciudades analizadas	27
Conflictos identificados por línea de trabajo	29
Retos de la movilidad activa en Colombia	33
6. Objetivos y acciones de la ENMA	34
Objetivo general	34
Objetivos específicos y acciones para alcanzarlos	35
7. Acciones y condiciones técnicas para aplicar la ENMA	37
8. Indicadores de la ENMA	53
Indicadores macro	53
Indicadores meso	54
Indicadores micro	57
Bibliografía	59

Glosario

Abreviaturas

ANSV:

Agencia Nacional de Seguridad Vial.

BUR:

Informe Bienal de Actualización de Cambio Climático. Por sus siglas en inglés *Bienal Update Report*.

CONPES:

Consejo Nacional de Política Económica y Social.

CONFIS:

Consejo Superior de Política Fiscal.

CMNUCC:

Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático.

ENCA:

Estrategia Nacional de Calidad del Aire.

ENMA:

Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial.

ESAP:

Escuela Superior de Administración Pública.

GEI:

Gases de Efecto Invernadero.

GDM:

Gestión de la Demanda de Movilidad.

GIZ:

Cooperación Alemana al Desarrollo. Por sus siglas en alemán *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH*.

ICONTEC:

Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación.

IPAT:

Informe Policial de Accidentes de Tránsito.

NAMA:

Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada. Por sus siglas en inglés *Nationally Appropriate Mitigation Action*.

NAMA TAnDem:

Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada para el Transporte Activo y la Gestión de la Demanda.

NDC:

Contribución Nacionalmente Determinada. Por sus siglas en inglés *Nationally Determined Contribution*.

ODS:

Objetivos de Desarrollo Sostenible.

PDM:

Plan de Desarrollo Municipal.

PIB:

Producto Interno Bruto Nacional.

PIGCC:

Plan Integral de Gestión de Cambio Climático.

PMSS:

Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

POT:

Plan de Ordenamiento Territorial.

SISCLIMA:

Sistema Nacional de Cambio Climático.

SISETU:

Sistema de Información, Evaluación y Seguimiento al Transporte Urbano.

VAS:

Vías Activas y Saludables.

Términos

Accesibilidad universal:

Son las características y atributos con los que deben contar los entornos, productos y servicios en las ciudades para garantizar que todas las personas tengan acceso a ellos.

Categorías de cicloinfraestructura:

Se diferencia entre dos tipos de espacios de circulación de bicicletas, en función de su relación con otras personas en la vía pública: las vías ciclistas (ciclorruta y ciclobanda) y las vías ciclo-adaptadas (banda ciclopreferente, carril ciclopreferente, calle de tránsito calmado, carril bus – bici y circulación a contraflujo). Dichos conceptos son explicados en la Guía de Cicloinfraestructura para ciudades colombianas en el capítulo 3.

Cicloparqueadero:

Infraestructura y mobiliario conformado por una o varias unidades de estacionamientos para bicicletas, ya sean de larga, corta estancia o para la integración con otros modos de transporte. En conjunto suelen ser llamados *rack* de cicloparqueaderos, los cuales permiten el estacionamiento seguro y conveniente de bicicletas.

Etapas de viaje:

Corresponde a cada modo utilizado en un viaje, desde que inicia (origen) hasta que finaliza (destino).

Gestión de la demanda de movilidad:

Consiste en una serie de políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible.

Gestión social:

Comprende las acciones y procesos realizados con la ciudadanía, entidades privadas y otras agrupaciones, ya sea de manera presencial o virtual, en los cuales se llevan a cabo talleres, socializaciones o se aplican otras metodologías que permitan la participación y el diálogo.

Integración de movilidad activa al transporte público:

Acceder o llegar al paradero/estación del sistema de transporte colectivo/masivo en modos activos para, posteriormente, continuar el viaje en otro modo. Existen múltiples posibilidades de integración: urbanismos de aproximación, sujetar la bicicleta a dispositivos como soportes en el bus, estacionar la bicicleta en un cicloparqueadero cercano a la estación de transporte, subir la bicicleta al bus/vagón, entre otras.

Justicia climática:

Reconoce que el cambio climático conlleva diferentes consecuencias sociales, económicas, públicas, de salud y otras en distinta medida en la población. Por ende, la justicia climática es ver al cambio climático desde los lentes de derechos humanos y justicia social.

Movilidad del cuidado:

Se refiere a los viajes que realizan las personas para llevar a cabo una labor de cuidado como transportar a niñas o niños al colegio, velar por una persona enferma, realizar compras para la manutención del hogar, entre otras.

Participación ciudadana:

“Es la intervención de individuos, grupos o colectividades, en representación de sus intereses en acceso a bienes y servicios, influir en autoridades, ejercer control y elaborar acuerdos”. Ley 1757 de 2015.

Puentes exclusivos para ciclistas:

Estructura elevada que permite la circulación exclusiva de personas en bicicleta.

Resiliencia climática:

Es la capacidad de anticiparse y prepararse para responder a eventos naturales causados por el cambio climático, o por cambios en las condiciones ambientales. La resiliencia climática se aborda desde diferentes dimensiones como la planeación urbana, las políticas públicas y la cultura ciudadana, entre otras, con el fin de adaptarse a los cambios en el ambiente.

Siniestralidad vial:

Se refiere a la ocurrencia de un suceso en la calle, que involucra a una o más personas, y produce un daño o pérdida considerable humana o material. En algunos casos, este concepto también está relacionado con los alcances que cubren los contratos de las aseguradoras.

Unidad de cicloparqueadero:

Pieza del cicloparqueadero, normalmente metálica, que permite asegurar una bicicleta.

Viaje:

Todo desplazamiento con un motivo específico (un único motivo), que tiene un origen y sin importar la distancia que recorra, el tiempo que tarde y los modos que utilice, un destino definido.

Vías Activas y Saludables:

Conocidas como ciclovías. Espacios públicos normalmente destinados al tránsito vehicular, los cuales son habilitados de manera temporal, buscando fomentar la práctica de actividades físicas, deportivas y recreativas como montar en bicicleta, patinar, caminar, trotar, entre otras.

Visión Cero:

Es un enfoque de la movilidad segura que plantea un sistema de tránsito en el que las muertes o lesiones ocasionadas por siniestros viales son moralmente inaceptables, considerando que como humanos cometemos errores, y el sistema de tránsito debe proteger la vida a cada instante.

Zonas de bajas y cero emisiones:

Son aquellas áreas en las que se requiere o se realizan acciones más específicas para proteger la calidad del aire, los ecosistemas y la salud de la población dentro de territorios urbanos o conurbados, por ejemplo, restringiendo la circulación o uso de la infraestructura para algunos modos motorizados de transporte.

Zonas de circulación restringida:

Son aquellas áreas en que se restringe la circulación o uso de la infraestructura.

Zona de tráfico calmado:

Conjunto de calles que priorizan la movilidad segura de los modos activos para que el flujo motorizado reduzca su volumen y circule a velocidades moderadas (< 30 km/h). También llamadas en muchos países como zonas o áreas 30, o calles o áreas de “coexistencia de tránsito”.

Introducción

La Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA es una de las acciones de alta relevancia para el Ministerio de Transporte que, bajo los pilares del Gobierno Nacional, busca dar respuesta tanto a las necesidades de movilidad de las personas más vulnerables en la vía, en todos sus contextos, como a las necesidades para el mejoramiento del cambio climático y la sostenibilidad en el país. La ENMA impactará positivamente la preservación del medio ambiente y permitirá que, a través de instrumentos, directrices e intervenciones, se estimule y potencialice la conciencia sobre la importancia de la movilidad activa y el cuidado de la vida en Colombia.

Sumado a lo anterior, y de acuerdo con los compromisos adquiridos por el Gobierno Nacional a través de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional - CONPES 3991 de 2020; la Ley 2169 de 2021 de Acción Climática; los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS; la Nueva Agenda Urbana - Hábitat III; la Contribución Nacionalmente Determinada - NDC; la Resolución 2254 de 2017: Norma de Calidad del Aire; la Estrategia Nacional de Calidad del Aire - ENCA, y el Plan Nacional de Seguridad Vial, la ENMA busca fortalecer la gobernanza nacional y local para enfrentar los retos de cambio climático y de transformación de la movilidad que requiere todo el territorio colombiano.

En ese sentido, el Ministerio de Transporte de Colombia formuló la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial con el apoyo de EUROCLIMA+, un programa

financiado por la Unión Europea cuyo objetivo es reducir el impacto del cambio climático y sus efectos en América Latina y el Caribe promoviendo la mitigación, la adaptación, la resiliencia y la inversión. LA ENMA contó también con el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo - GIZ, el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV y la asistencia técnica de la Universidad EAFIT.

La construcción colectiva con academia, ciudadanía, sector privado, personas expertas a nivel nacional e internacional, entidades del Gobierno Nacional, y gobiernos departamentales, metropolitanos y municipales fue fundamental en las metodologías que se aplicaron en el proceso, donde la participación presencial y virtual en distintos escenarios, permitió plasmar en la ENMA las particularidades de la movilidad activa con enfoque de género y diferencial en los territorios de Colombia.

La ENMA reconoce la necesidad nacional y global de promover la movilidad activa de forma segura y con enfoque de género y diferencial proactivamente, al tiempo que busca acelerar su masificación en Colombia para mejorar la salud y la calidad de vida de quienes habitan las ciudades. Esta Estrategia permitirá construir territorios más resilientes e inteligentes desde las diferentes líneas de trabajo identificadas, que incluyen infraestructura, transformación cultural, gobernanza, planeación y ordenamiento territorial, normativa y financiación.

Overview

The National Active Mobility Strategy with gender and differential approach - ENMA (for its acronym in Spanish) is one of the highly relevant actions for Colombia's Ministry of Transport that, under the pillars of the National Government, seeks to respond both to the mobility needs of the most vulnerable people on the road, in all contexts, as well as to the necessities for the improvement of climate change and sustainability in the country. The ENMA will have a positive impact on the preservation of the environment and, through instruments, guidelines and interventions, will stimulate and strengthen awareness of the importance of active mobility and life caring in Colombia.

In addition, and in accordance with the commitments made by the National Government through the National Policy on Urban and Regional Mobility - CONPES 3991 of 2020; Law 2169 of 2021 on Climate Action; the Sustainable Development Goals - SDGs; the New Urban Agenda - Habitat III; the Nationally Determined Contribution - NDC; Resolution 2254 of 2017: Air Quality Standard; the National Air Quality Strategy - ENCA (for its acronym in Spanish), and the National Road Safety Plan, the ENMA seeks to strengthen national and local governance to meet the challenges of climate change and mobility transformation required throughout the Colombian territory.

In this regard, Colombia's Ministry of Transport developed the National Active Mobility Strategy with gender and differential approach supported by EUROCLIMA+, a programme funded by the European Union, aiming to reduce the

impact of climate change and its effects in Latin America and the Caribbean by promoting mitigation, adaptation, resilience and investment. The ENMA was also backed by the German Development Cooperation - GIZ, with the support of the National Road Safety Agency - ANSV and the technical assistance of the EAFIT University.

The collective construction with academia, citizens, private sector, national and international experts, national government entities, and regional, metropolitan and municipal governments was fundamental in the methodologies that were applied in the process, where face-to-face and virtual participation in different scenarios, allowed the particularities of active mobility with gender and differential approach in the territories of Colombia to be reflected in the ENMA.

The ENMA recognises the national and global need to promote safe active mobility with gender and differential approach proactively, while accelerating its massification in Colombia to improve the health and quality of life of city dwellers. This Strategy will build more resilient and intelligent territories through the different lines of work identified, which include infrastructure, cultural transformation, governance, territorial planning and management, regulation, and financing.

1

Antecedentes

En 2015 se celebró la Conferencia de las Partes XXI (COP 21) de la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático - CMNUCC, a través de la cual se adoptó el Acuerdo de París, cuyo objetivo principal es limitar el calentamiento global por debajo de 2 °C, en comparación con los niveles preindustriales. Para trabajar en esa materia, Colombia creó el Sistema Nacional de Cambio Climático - SISCLIMA en 2017, por medio de la Política Nacional de Cambio Climático y la Ley 1931 de 2018 de Cambio Climático, este sistema es el eje primario de interacción entre actores e instrumentos para mitigar el calentamiento nacional. Así mismo, durante 2020 actualizó su NDC, que propone reducir en 51 % las emisiones de Gases de Efecto Invernadero – GEI del país a 2030.

Dichos procesos son particularmente relevantes para un sector tan amplio como el transporte, en el cual es fundamental lo consignado en el Tercer Informe Bienal de Actualización de Cambio Climático de Colombia – BUR 3, que establece que este sector participa, a 2018, con el 2,7 % del PIB Nacional y el 12,5 % de las emisiones de GEI. De la misma forma, se hace necesario resaltar que el Ministerio de Transporte tiene el liderazgo en 7 de las 32 iniciativas definidas en la actualización de la NDC.

Sin duda, la medida descrita como NAMA TAnDem es la de mayor importancia para la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial, en línea con su objetivo de incrementar en 5,5 % los viajes en transporte activo dentro de las

17 ciudades de la NAMA: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Pereira, Bucaramanga, Cartagena, Pasto, Santa Marta, Armenia, Popayán, Sincelejo, Montería, Valledupar, Neiva, Ibagué y Manizales.

La movilidad activa es transversal para el cumplimiento de la Agenda 2030 en dimensiones económicas, sociales y ambientales. Es por ello que el gobierno de Colombia, a través del CONPES 3918 de 2018, establece las metas y las estrategias para el cumplimiento de dicha agenda y sus ODS (*United Nations*, 2021). En él se promueve la coordinación interinstitucional para cumplir con cada una de las metas acordadas, donde la movilidad y los agentes relacionados son de gran importancia. Sumado a lo anterior, en el CONPES 3991 de 2020 - Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, se establece la formulación de una Estrategia Nacional de Movilidad Activa. Así se fundamenta la construcción de este instrumento, que responde a las necesidades de movilidad activa de todas las personas con altos estándares de calidad, accesibilidad, sostenibilidad, inclusión social y seguridad vial y personal en el país.



2

Principios orientadores de la ENMA



Ciudad saludable

Prioriza la vida y el espacio público, promoviendo el desarrollo de entornos saludables que propicien la movilidad activa como alternativa de solución a las afectaciones en la salud y bienestar de todas las personas, a través de lugares pensados para todas las etapas de la vida.

Accesibilidad

La accesibilidad no es solo cuestión de desarrollar la infraestructura y los servicios de transporte, sino también de garantizar que todas las personas tengan la facilidad para superar las limitaciones sociales, económicas, políticas y físicas que se asocian a la movilidad. Esto pasará por un diseño inclusivo en diferentes escalas, así como una adecuada articulación entre la implementación de la infraestructura, la planificación y el desarrollo de las ciudades.

Personas diversas

Se entiende que las personas son diversas y así mismo tienen diferentes necesidades y condiciones al momento de realizar un desplazamiento.

La planificación, diseño y ejecución de proyectos de movilidad activa, desde múltiples dimensiones, debe asegurar que cualquier persona sin importar su condición física y mental, edad, sexo, identidad de género, étnica, entre otras; alcancen una experiencia positiva al momento de acceder a los servicios de las ciudades.

Coherencia con los retos climáticos

La temperatura del planeta ha aumentado de manera abrupta y en corto tiempo, respecto a los cambios históricos, debido

a las acciones directas e indirectas de las personas, algunas relacionadas con la movilidad.

La ENMA, entiende la promoción de la movilidad activa, desde sus múltiples dimensiones, como una estrategia coherente para gestionar los retos del cambio climático en las diferentes ciudades de Colombia.

Cuidado de la vida

Priorizar el cuidado de la vida requiere poner la salud, el bienestar y la experiencia de las personas y otros seres vivos en el espacio público como punto de partida para la planificación y desarrollo de la ciudad. Se debe establecer una real prioridad de las personas respecto a los vehículos motorizados, creando calles seguras para los viajes activos, con el fin de reducir las muertes y lesiones a causa de siniestros viales; e incrementar la percepción de seguridad y la confianza de las personas.

Los territorios deben centrarse en la seguridad, la conveniencia, la convivencia, la cultura y el confort, para que los modos activos sean opciones reales y atractivas.

La calle como espacio integrador

La calle es el espacio principal de las ciudades donde sucede lo público. Debe ser un lugar de encuentro, convivencia y seguridad ciudadana, donde se asegure el derecho a la ciudad.

Para ello, se debe promover una distribución equitativa del espacio público, generando calles completas con tránsito calmado, donde las personas que usan modos activos sean la prioridad (Nacto, 2016).

Re-significar la calle como un espacio para compartir, socializar y encontrarse.

3

La movilidad activa

La movilidad activa es la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o usando cualquier vehículo que requiera el uso de la energía de una persona para su funcionamiento (Blasweiler, 2019). Asimismo, para las personas con algún tipo de discapacidad, incluye aquellos modos de transporte que usan algún artefacto mecánico o asistido para suplirla (Gouvernement du Québec, 2019).

Teniendo en cuenta que los modos activos requieren de un esfuerzo físico para garantizar su funcionamiento, como lo son la caminata, la bicicleta, triciclos, patinetas o *skates*, coches para bebés y carretillas; también podrían considerarse como otros modos activos, aquellos que cuentan con un motor auxiliar, pero requieren ser impulsados por una persona para su funcionamiento.

Estos modos pueden ser utilizados para realizar desplazamientos a nivel urbano y/o rural, tanto de personas como de mercancías, que se pueden dar en una o varias etapas entre el origen y el destino del viaje (primera, última o entre etapas), en combinación con el transporte público o privado (Koszowski et al., 2019).

La movilidad activa debe satisfacer las necesidades de viaje con motivos de trabajo, cuidado, estudio, turismo, ocio, entre otros. Si bien esta también está relacionada con la actividad física y sus efectos positivos para la salud y el bienestar, el objeto principal de estas medidas no debe responder únicamente a actividades recreativas y/o deportivas.

La movilidad activa debe satisfacer las necesidades de viaje con motivos de trabajo, cuidado, estudio, turismo y ocio, entre otros.



Enfoque de género y diferencial

Incorporar el enfoque de género y diferencial a la movilidad, permite un análisis más robusto de los modos y motivos de viaje y genera una visión que reconoce que las personas tienen diferentes características, condiciones, experiencias y necesidades al movilizarse por el espacio público. Es un mecanismo para identificar y modificar las desigualdades e inequidades de género en la movilidad de mujeres, niños y niñas, personas mayores y personas con algún tipo de discapacidad (ONU Mujeres & Sanz, 2017).

Los Estados deben garantizar el derecho esencial a la movilidad, que influye directamente en el derecho a participar en actividades laborales y educativas; asimismo, por motivos relacionados con la

movilidad del cuidado o por ocio y placer (Allen et al., 2018). Las ciudades deben estar llenas de espacios donde todas las personas puedan movilizarse libremente y con una adecuada seguridad personal y vial.

Es fundamental analizar la experiencia de las mujeres, de las personas con discapacidad y movilidad reducida, ya que ha predominado una visión patriarcal en el diseño y la planeación de las ciudades; creando barreras y brechas para las personas más vulnerables. Integrar el enfoque de género y diferencial, mejorará no solo la movilidad y la autonomía de las mujeres, sino también la de los niños, niñas y personas mayores, es decir, se beneficiaría toda la población (Allen et al., 2018; Moscoso et al., 2021).





4

Beneficios de la movilidad activa

Desde el enfoque de género

Integrando a las mujeres a las diferentes actividades laborales de la movilidad activa, desde su capacitación y contratación, **las beneficia en su autonomía económica y en su inclusión laboral en puestos de trabajo no convencionales.**



Según la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo, en Colombia la producción del **trabajo doméstico y de cuidados no remunerados equivale al 20 % del PIB** del país, donde del 100 % de las personas que realizan labores de cuidado, **el 78 % son mujeres.**

(DANE, 2020).



Es importante el **reconocimiento y valoración de los cuidados no remunerados y el trabajo doméstico** mediante la prestación de servicios públicos, la provisión de infraestructura para la movilidad activa y la formulación de políticas de protección social.

Desde el enfoque diferencial

Emplear un **diseño universal para la integración y acceso de todas las personas**, permite el disfrute de los espacios **sin ningún tipo de restricciones.**



Los espacios públicos pueden contribuir a generar entornos **más inclusivos que disminuyan parcialmente las brechas** entre personas con o sin discapacidad.

(Hidalgo et al., 2019).



La movilidad activa mejora el acceso para las personas con discapacidad, dado que es fundamental para **reducir las brechas de desigualdad y disminuir la pobreza en Latinoamérica.**

(Venter, Rickert y Maunder, 2003).

Para el ambiente

Una persona que usa la **bicicleta como principal medio de transporte**, emite **84 % menos de CO₂** que las personas que utilizan vehículos motorizados.

Ramírez, G y Domínguez, C (2011).



Si una persona **cambia como mínimo un viaje al día desde carro a modos activos**, **reduce su huella de carbono en por lo menos 0.5 toneladas al año.**

Para la salud y el bienestar

La Organización Mundial de la Salud - OMS recomienda que las personas adultas realicen entre **150 y 300 minutos de actividad física**, para disminuir la posibilidad de desarrollar:



10 % de los casos de **cáncer de mama.**



7 % de los casos de **cáncer de colon.**



10 % de los casos de **diabetes tipo 2.**



6 % de los casos de **enfermedad cardiovascular.**

(Lee et al., 2012).

Las personas que viajan en carro entre **30 y 60 minutos** son más propensas a experimentar **estrés cotidiano.**



El aumento de **Gases Efecto Invernadero - GEI** se asocia con un mayor riesgo en el desarrollo de **diabetes.**



Largas exposiciones a niveles altos de ruido están asociadas a enfermedades mentales y desordenes de la glándula tiroides. **El ruido vehicular de muchas ciudades del mundo alcanza entre 80 y 90 dBA**, equiparándose con el de un taladro neumático. Según la OMS el ruido en exteriores no debería superar 55 dBA.

Desde el enfoque de sistema seguro en la seguridad vial

El mayor potencial de reducción de fatalidades por siniestros viales se logra cuando las **políticas de seguridad vial se combinan con políticas de transporte que minimizan la dependencia de los vehículos motorizados privados** y dan **prelación al espacio para caminar, montar bicicleta y utilizar el transporte público.**

(McClure et al., 2015)

3 de cada 100.000 suecos mueren al año en las vías, y el índice de **mortalidad disminuyó 55 %** entre **1994 y 2015.**

(Weiermans y Wegman, 2011)



En España **la tasa de mortalidad disminuyó más del 60 %** desde 1994, de más de 12 a **menos de 4 fatalidades por cada 100.000 habitantes.**

(Álvaro, 2015).

Países Bajos tiene menos de **4 fatalidades** por cada **100.000 habitantes**, y su **tasa de fallecidos disminuyó más del 50 %**. Las medidas tomadas han salvado hasta **1.700 vidas entre 1998 y 2007.**

Para mitigar los efectos de la congestión vial

Gran potencial para evitar muchos de los viajes cortos hechos en carro actualmente.

(AMVA, 2012).



Por ejemplo, **45 %** de los viajes realizados en carro **en Medellín** **recorrían menos de 5 km.**

Reducir los tiempos de viaje del transporte público.

(CIVITAS, 2017).



En Estrasburgo (Francia), **las mejoras en infraestructura** para las personas que caminan (**andenes más amplios e intersecciones adaptadas**) generaron una **reducción del 40 %** en los **tiempos de viaje de los autobuses.**

Reducción del tráfico de viajes en carro.

(CIVITAS, 2017).



Las **mejoras a un carril para bicicletas** en **Copenhague (Dinamarca)** lograron una **caída del 45 % en el tráfico de automóviles** a lo largo del corredor.

5

Diagnóstico

Datos generales acerca de las ciudades analizadas



Bogotá, D.C.
7.387.400
habitantes.



Medellín
2.382.399
habitantes.



Cali
2.172.527
habitantes.



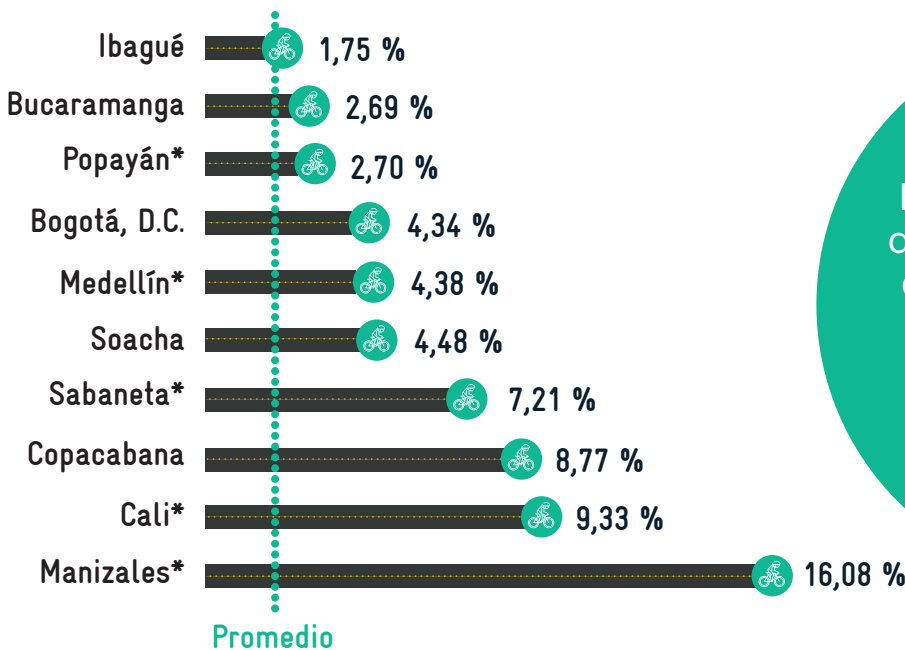
Barranquilla
1.205.284
habitantes.

La ENMA, una estrategia para todo el territorio nacional, realizó un **diagnóstico en 38 ciudades**, de las cuales sólo 4 tienen más de un millón de habitantes.

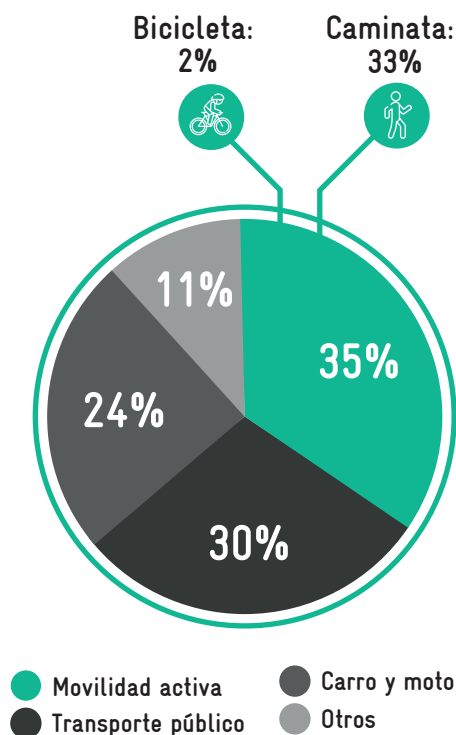
Población Urbana. Fuente: Censo DANE, 2018.

Proporción cicloinfraestructura

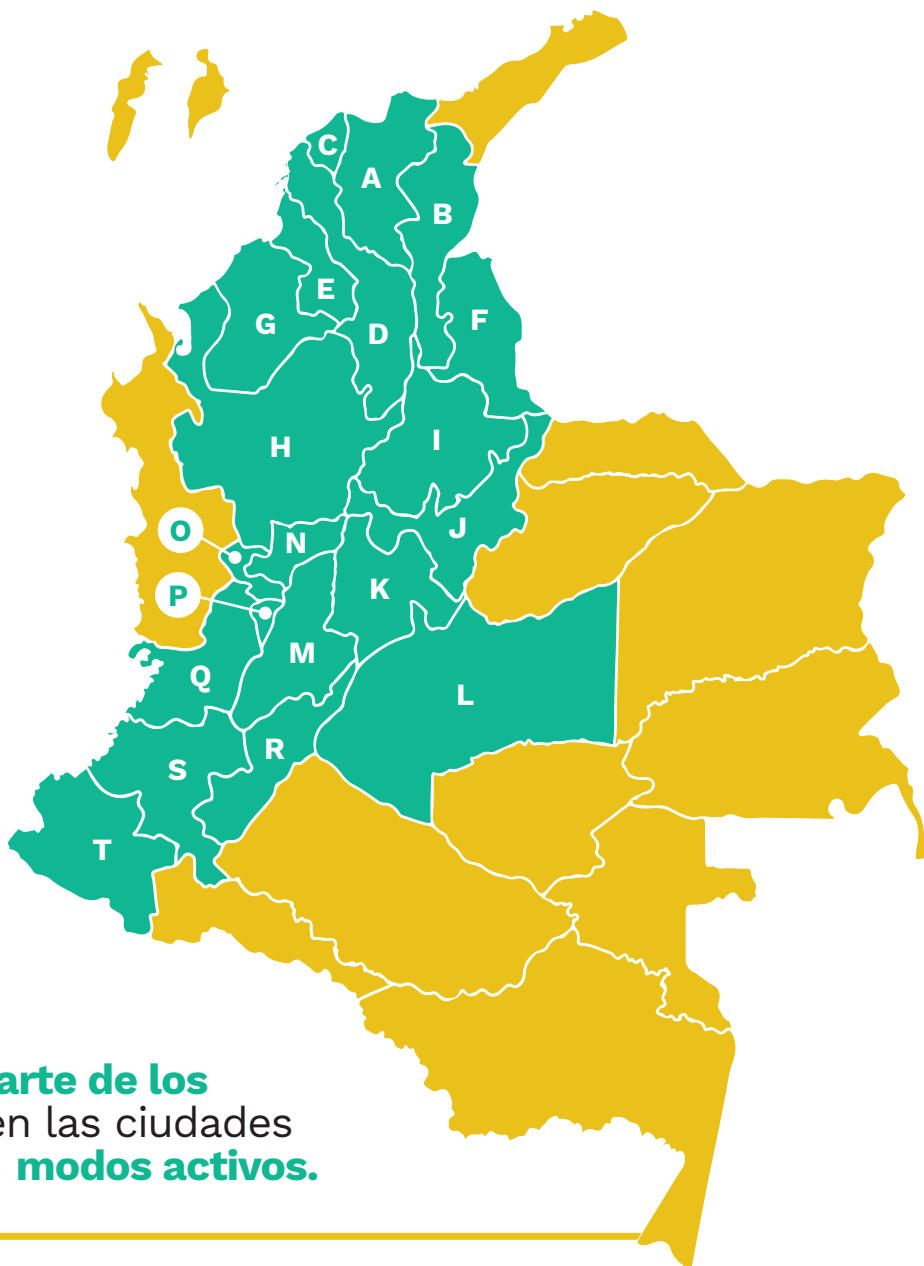
(basados en mallas viales de Open Street Maps y respuestas (*) de municipios a encuesta desarrollada en el marco del diagnóstico de la ENMA).



En promedio, **1,92 %** de la malla vial en las ciudades analizadas está adaptada con alguna tipología de infraestructura ciclista.



Fuente: ICLEI, Camacol Valle, EOD AMVA 2017.



Cerca de **una tercera parte de los viajes** que se realizan en las ciudades analizadas se hacen en **modos activos**.

Para **2021**, las 38 ciudades del diagnóstico registraron **1.437 ciclistas lesionados y 228 fallecidos** y **2.712 peatones lesionados y 871 fallecidos** en siniestros viales.

A. Magdalena
1. Santa Marta

B. Cesar
2. Valledupar

C. Atlántico
3. Barranquilla
4. Soledad

D. Bolívar
5. Cartagena

E. Sucre
6. Sincelejo

F. Norte de Santander
7. Cúcuta

G. Córdoba
8. Montería

H. Antioquia
9. Barbosa
10. Bello
11. Caldas
12. Copacabana
13. Envigado
15. Girardota
15. Itagüí
16. La Estrella
17. Medellín
18. Sabaneta

I. Santander
19. Bucaramanga
20. Floridablanca
21. Girón

J. Boyacá
22. Tunja

K. Cundinamarca
23. Bogotá D.C.
24. Soacha

L. Meta
25. Villavicencio

M. Tolima
26. Ibagué

N. Caldas
27. Manizales

O. Risaralda
28. Dosquebradas
29. Pereira

P. Quindío
30. Armenia

Q. Valle del Cauca
31. Cali
32. Candelaria
33. Jamundí
34. Palmira
35. Yumbo

R. Huila
36. Neiva

S. Cauca
37. Popayán

T. Nariño
38. Pasto

Conflictos identificados por línea de trabajo

El análisis de la información primaria y secundaria recopilada con el apoyo de los gobiernos locales en la etapa diagnóstica de la ENMA, permitió identificar los diferentes conflictos presentados a continuación, para cada una de las líneas de trabajo, que posteriormente, fueron interrelacionados y dieron origen a los retos de la movilidad activa en Colombia.



Infraestructura

Todo elemento físico en el espacio público que permite que las personas que usan los modos activos se desplacen de forma directa, segura, cómoda y eficiente.

Si bien, se considera el estado actual de la infraestructura para movilidad activa en las ciudades, este análisis se realiza desde una visión estratégica, identificando los desafíos respecto a los instrumentos disponibles, que brindan lineamientos de infraestructura de movilidad activa y la facilidad de aplicación de los mismos.

- Manuales de diseño de infraestructura que desconocen las dinámicas urbanas y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Visión de los tomadores de decisión que privilegia el uso del vehículo motorizado particular sobre la movilidad activa. Esto se convierte en una barrera en la planeación y ejecución de infraestructura para modos activos.
- Fundamentos técnicos que desconocen la movilidad activa y el enfoque de género y diferencial, sesgando las herramientas que justifican las intervenciones de infraestructura.
- Baja calidad de la infraestructura para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Pérdida de salud por siniestros viales, donde quienes usan la movilidad activa hacen parte de los actores viales más vulnerables en las vías.
- Baja capacidad institucional para mantener medidas emergentes que promueva la movilidad activa en época de COVID-19.



Transformación cultural

Está asociada a las acciones que adelantan las ciudades de Colombia desde los ámbitos de la gestión social y comunicacional, con el ánimo de establecer un giro en el significado de la calle y en los comportamientos que las personas adoptan en ellas, para posicionar la movilidad activa a partir de espacios de participación ciudadana, campañas de comunicación y procesos sociales.

- Barreras socioculturales basadas en imaginarios que retrasan el posicionamiento de la movilidad activa.
- Comportamientos en las calles asociados a los imaginarios sociales y urbanos.
- Diferencias conceptuales y discursivas sobre la movilidad activa.
- Falta de destinación de recursos para procesos culturales relacionados con la movilidad activa y desgaste en la participación ciudadana.
- Falta de metodologías y escenarios para una participación ciudadana efectiva.





Gobernanza

Esquema de gestión entre diferentes sectores involucrados en una política pública o estrategia, como el sector privado, público y sociedad civil.

- Asimetría en capacidades desde instancias de movilidad activa, de género y diferencial.
- Ausencia de información comparable entre entes territoriales.
- Falta de espacios e incentivos para la coordinación de aspectos normativos, financieros y de organización pública.
- Desarticulación entre las entidades territoriales y las instancias intermunicipales para agenciar temas de movilidad activa.
- Incoherencia en la implementación de las políticas públicas en género y de movilidad activa.



Planeación y ordenamiento territorial

Los Planes de Ordenamiento Territorial - POT, los Planes de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS y los Planes de Desarrollo Municipal - PDM, son instrumentos técnicos de planificación y de soporte a la gestión. Son claves para la implementación de la ENMA.

- POT vencidos y en proceso de revisión y ajuste no controlan los procesos crecientes de expansión urbana y segregación de las ciudades que, a su vez, no estimulan la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Plan de Movilidad: un instrumento débil que afecta la planeación, desarrollo y continuidad de proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- La desarticulación y falta de correspondencia de los PDM, POT y PMSS no propicia la continuidad de proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial en las ciudades.



Normativa

Marco regulatorio y de política pública que tiene relación directa o indirecta con la movilidad activa con enfoque de género y diferencial dentro del ordenamiento jurídico.

- El Código Nacional de Tránsito en su capítulo de peatones no es coherente con la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Baja articulación e incoherencia en el desarrollo e implementación de políticas públicas para la promoción de la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Ausencia de normatividad nacional en torno a la 'micromovilidad'.
- Ausencia de normatividad en torno a los Sistemas de Bicicletas Públicas y/o Compartidas en Colombia.

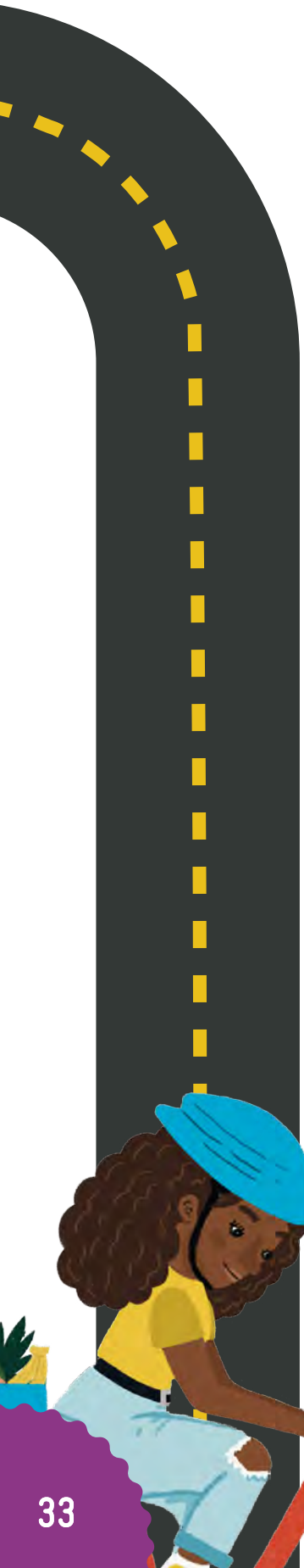


Financiación

Se refiere a la inversión física o monetaria utilizada para el costo de capital - CAPEX y operación - OPEX de cada una de las iniciativas que se desarrollan tanto a nivel nacional como local, para promover e incentivar la transformación de la movilidad de las personas y financiación y/o fondeo a la procedencia de los recursos invertidos en esto.

- Poca accesibilidad a la información existente o falta de esta.
- Falta de políticas de financiación e inversión de recursos para la movilidad activa.
- No se prioriza la asignación de recursos financieros que integren el enfoque de género y diferencial con la movilidad activa.

Retos de la movilidad activa en Colombia

**1**

Desarticulación desde y entre múltiples dimensiones (políticas públicas, información, institucional, etc.), para el desarrollo de acciones en movilidad activa y segura con enfoque género y diferencial.

2

Visión desde múltiples actores y niveles que privilegia el uso de los vehículos particulares (carros y motos) y desconoce o ignora la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial (en los documentos de planeación; la toma de decisiones directivas, técnicas o académicas y la opinión ciudadana).

3

Debilidad en instrumentos y equipos de planeación necesarios para el desarrollo y la continuidad de proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

4

Carencia de análisis de impacto, tanto cuantitativo como cualitativo, de los proyectos relacionados con la movilidad activa y segura.

5

Regulación normativa insuficiente e incoherente respecto a la movilidad activa con enfoque de género y diferencial en Colombia.

6

Déficit de políticas de gestión, financiación e inversión para la movilidad activa y que además prioricen recursos financieros para integrar el sistema seguro y los enfoques de género y diferencial con ella.

6

Objetivos y acciones de la ENMA

Objetivo general

Establecer 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. Buscamos lograr 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.



Objetivos específicos y acciones para alcanzarlos

La formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial implicó identificar las acciones a realizar, entendidas como actuaciones estratégicas desde diferentes ámbitos, con énfasis en cambio climático, recuperación verde, equidad de género, seguridad e inclusión de personas con discapacidad y movilidad reducida, que se recomiendan desarrollar para promover la movilidad activa en el territorio nacional. A continuación se presentan los objetivos específicos con sus respectivas acciones asociadas.

Objetivo 1

Articular desde y entre múltiples dimensiones el desarrollo de acciones en movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- **Acción 1.** Propiciar espacios, condiciones e incentivos para la construcción y coordinación de aspectos normativos, financieros y de estructura institucional pública respecto a movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- **Acción 2.** Alinear capacidades desde las instancias de movilidad activa, seguridad vial, de género y diferencial.
- **Acción 3.** Facilitar la apertura y continuidad en procesos de participación social y ciudadana para la incidencia efectiva de las personas en los proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- **Acción 4.** Fortalecer la articulación de la seguridad vial, el enfoque género y el enfoque diferencial en la generación e implementación de políticas públicas de movilidad activa. ■

Objetivo 2

Lograr que la visión de múltiples actores y niveles privilegie la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- **Acción 5.** Emitir y fortalecer manuales de diseño de infraestructura que reconozcan dinámicas urbanas como la movilidad del cuidado y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- **Acción 6.** Fomentar en las personas tomadoras de decisión una visión que privilegie la movilidad activa sobre la movilidad en vehículo motorizado particular para motivar la planeación y ejecución de infraestructura para modos activos.
- **Acción 7.** Promover la integración de modos activos al transporte público.
- **Acción 8.** Incentivar la incorporación del enfoque de Sistema Seguro en la formulación y ejecución de los planes, proyectos, programas y estrategias de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- **Acción 9.** Propiciar herramientas pedagógicas, de comunicación y gestión social para el entendimiento y la apropiación de planes, programas, proyectos y estrategias de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- **Acción 10.** Promover la evaluación de la pertinencia técnica, normativa y financiera en la implementación de Sistemas de Bicicletas Públicas y/o Compartidas. ■

Objetivo 3

Fortalecer los instrumentos y equipos de planeación necesarios para el desarrollo y continuidad de proyectos de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- **Acción 11.** Fomentar la inclusión de una visión de ciudad compacta en los instrumentos de planeación territorial a nivel nacional y subnacional, para incentivar la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- **Acción 12.** Propiciar que los Planes de Movilidad Sostenible y Segura incluyan criterios para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, y contengan estrategias coherentes con los principios de Desarrollo Orientado al Transporte - DOT.
- **Acción 13.** Promover que los Planes de Desarrollo Municipal incorporen proyectos que contemplen la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial. ■

Objetivo 4

Proponer instrumentos de monitoreo y análisis de impacto cuantitativo y cualitativo de los proyectos de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- **Acción 14.** Generar un sistema de información para la administración y análisis de datos homogéneos y comparables de movilidad activa con enfoque de género y diferencial. ■

Objetivo 5

Promover la generación y/o modificación de la normativa necesaria y coherente respecto a la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- **Acción 15.** Generar actos administrativos y políticas públicas que permitan la actualización de normas de tránsito y transporte integrando el enfoque de Sistema Seguro y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, teniendo en cuenta dinámicas emergentes de 'micromovilidad'. ■

Objetivo 6

Propiciar políticas de gestión, financiación e inversión para la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- **Acción 16.** Promover mecanismos de financiación e inversión y la priorización en la asignación de recursos para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial. ■



7

Acciones y condiciones técnicas para aplicar la ENMA

A continuación, se presentan una serie de acciones que han sido identificadas a manera de recomendación para la promoción de la movilidad activa en Colombia.

Este documento contiene las condiciones técnicas que han sido priorizadas para la implementación de la ENMA hasta el año 2030. No obstante, el Documento Técnico de Soporte anexo que puede ser consultado en la página web del Ministerio de Transporte de Colombia, detalla condiciones técnicas, legales y financieras complementarias.

Convenciones:

-  Ejecución de la acción o condición técnica.
-  Continuación de acciones, implementación de estas en el tiempo o margen temporal para ejecutar.
-  No se contempla implementación o continuación de acciones en este período.



Acción 1

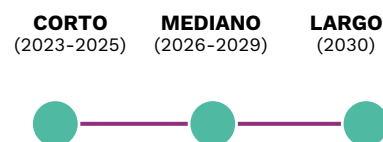
Propiciar espacios, condiciones e incentivos para la construcción y coordinación de aspectos normativos, financieros y de estructura institucional pública respecto a movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Conformar un espacio, instancia o similar para la articulación multisectorial de la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte.

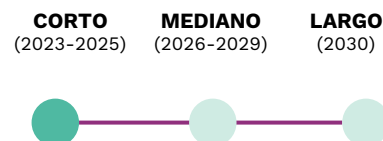
Corresponsable: Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Deporte, Educación Nacional, Salud y Protección Social, Vivienda, Ciudad y Territorio, Departamento Nacional de Planeación, Agencia Nacional Seguridad Vial.



Promover la implementación de un protocolo o instrumento similar para abordar las violencias que le ocurren a las mujeres, niñas, niños y adolescentes en los modos activos.

Responsable: Ministerio de Transporte.

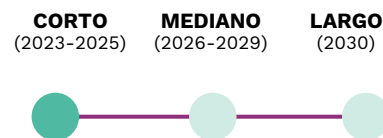
Corresponsable: Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, Mecanismo articulador para el abordaje de violencias en razón de sexo y género, Comité Sectorial para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres.



Condiciones técnicas a nivel subnacional

Conformar y/o fortalecer un espacio, instancia, comité técnico interinstitucional de movilidad o similar que integre enfoque de género y diferencial, donde la movilidad activa y la seguridad vial tengan prevalencia.

Responsable: Dependencia encargada de Movilidad y Planeación.



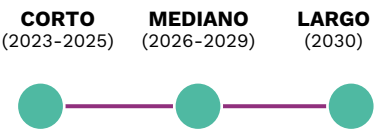
Acción 2

Alinear capacidades desde las instancias de movilidad activa, seguridad vial, de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

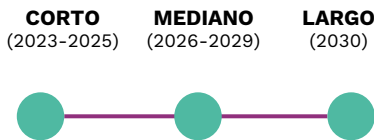
Creación de un programa de “Fortalecimiento Técnico para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial” dirigido al personal técnico de departamentos, áreas metropolitanas y municipios, para alinear y articular capacidades desde las instancias de movilidad activa y segura, enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación.



Desarrollar una caja de herramientas dispuesta al personal técnico de departamentos, áreas metropolitanas y municipios, como apoyo al programa de “Fortalecimiento Técnico para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial”, para alinear y articular capacidades desde las instancias de movilidad activa y segura, enfoque de género y diferencial.

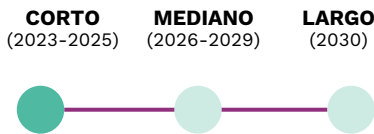
Responsable: Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación.



Condiciones técnicas a nivel subnacional

Cada municipio del país, de acuerdo con sus capacidades deberá priorizar una visión de movilidad sostenible con base en la pirámide invertida de movilidad, enfocado al fortalecimiento institucional para la transversalización del enfoque de género y diferencial.

Responsable: Cada administración municipal.



Acción 3

Facilitar la apertura y continuidad de procesos de participación social y ciudadana para la incidencia efectiva de las personas en los proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Proponer que, desde el Gobierno Nacional, se generen estímulos e incentivos para que la academia, el sector privado y la ciudadanía propongan, realicen y/o fortalezcan proyectos o programas que promuevan la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte.

Corresponsable: Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Comercio, Industria y Turismo e Interior y Departamento Nacional de Planeación.

CORTO
(2023-2025) **MEDIANO**
(2026-2029) **LARGO**
(2030)



Condiciones técnicas a nivel subnacional

Creación y/o fortalecimiento de mesas institucionales o instancias que el gobierno local disponga para la participación ciudadana y multisectorial, de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Dependencia a cargo de procesos de Participación Ciudadana, dependencia a cargo de temas de Equidad de la Mujer o Equidad de Género, Secretaría de Movilidad o Tránsito, o quien haga sus veces en alcaldías, áreas metropolitanas y gobernaciones.

CORTO
(2023-2025) **MEDIANO**
(2026-2029) **LARGO**
(2030)



Acción 4

Fortalecer la articulación de la seguridad vial, el enfoque género y el enfoque diferencial en la generación e implementación de políticas públicas de movilidad activa.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Promover, propiciar y apoyar un proyecto de ley que impulse la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte (Formulación técnica).	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Corresponsable: Congreso de la República (Gestión).			

Condiciones técnicas a nivel subnacional

Promover la formulación de políticas públicas locales de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial que establezcan objetivos, acciones, metas e indicadores, según los lineamientos establecidos en la ENMA.

Responsable: Secretarías de Movilidad o Tránsito o quien haga sus veces dependencias encargadas de enfoque de género y diferencial (formulación técnica).	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Corresponsable: Concejos municipales, asambleas departamentales, juntas metropolitanas (aprobación).			

Realizar las acciones necesarias para la implementación, evaluación y monitoreo de lo establecido en la política pública local de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Dependencias de Planeación, Infraestructura, Inclusión, Mujer, Movilidad o Tránsito, entre otras.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
			

Acción 5

Emitir y fortalecer manuales de diseño de infraestructura que reconozcan dinámicas urbanas como la movilidad del cuidado y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Fomentar la evaluación y el monitoreo de los diferentes manuales y guías para la implementación de proyectos de infraestructura, con el fin de identificar barreras que incidan en la implementación de proyectos de infraestructura para la movilidad activa.

Responsable: Ministerio de Transporte.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Acción 6

Fomentar en las personas tomadoras de decisión una visión que privilegie la movilidad activa sobre la movilidad en vehículo motorizado particular para motivar la planeación y ejecución de infraestructura para modos activos.

Condiciones Técnicas a nivel nacional

Promover y adoptar el uso de las guías existentes para el análisis de datos con enfoque de género y diferencial, en la estructuración de estudios de movilidad.

Responsable: Ministerio de Transporte.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
			

Actualizar la estructura temática que imparte la Escuela Superior de Administración Pública – ESAP a alcaldesas, alcaldes, gobernadoras y gobernadores electos, para que sea incluida la movilidad activa, la seguridad vial, el enfoque diferencial y de género como temas transversales y de prioritario cumplimiento.

Responsable: Ministerio de Transporte.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Corresponsable: Ministerio del Interior, Escuela Superior de Administración Pública – ESAP.			

Condiciones técnicas a nivel subnacional

Definir lineamientos técnicos para la formulación de estudios de movilidad, que prioricen la pirámide invertida y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Dependencias encargadas de Movilidad o Tránsito.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Corresponsable: Dependencias encargadas de Planeación e Infraestructura.			

Acción 7

Promover la integración de modos activos al transporte público.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Formular las condiciones técnicas que promuevan la integración de modos activos a las terminales de transporte municipal, intermunicipal, aeropuertos y a los diferentes modos y sistemas de transporte.

Responsable: Ministerio de Transporte.

Corresponsable: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Comité 173 del ICONTEC.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Acción 8

Incentivar la incorporación del enfoque de Sistema Seguro en la formulación y ejecución de los planes, proyectos, programas y estrategias de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Articular la Política Nacional de Seguridad Vial y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 con lo establecido en la ENMA.

Responsable: Ministerio de Transporte.

Corresponsable: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Acción 9

Propiciar herramientas pedagógicas, de comunicación y gestión social para el entendimiento y la apropiación de planes, programas, proyectos y estrategias de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Diseñar e implementar una estrategia de transformación cultural que propicie el cambio comportamental en el corto, mediano y largo plazo, hacia la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte.

Corresponsable: Sistema de Medios Públicos.

CORTO (2023-2025) MEDIANO (2026-2029) LARGO (2030)



Inclusión de un eje temático dedicado a la movilidad activa y género en la Escuela de Desaprendizaje del Machismo o instancias similares con las que cuenta el Gobierno Nacional, que permita superar las barreras socioculturales en el posicionamiento de la movilidad activa.

Responsable: Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer.

Corresponsable: Ministerio de Transporte.

CORTO (2023-2025) MEDIANO (2026-2029) LARGO (2030)



Actualizar los contenidos de los programas marco para la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal, articulado con la Ley 1503 de 2011, para que incluya movilidad activa con enfoque de género y diferencial, el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero.

Responsable: Ministerio de Educación Nacional, Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Corresponsable: Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer.

CORTO (2023-2025) MEDIANO (2026-2029) LARGO (2030)



Acción 10

Promover la evaluación de la pertinencia técnica, normativa y financiera en la implementación de Sistemas de Bicicletas Públicas y/o Compartidas.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Formular lineamientos técnicos, legales y financieros para evaluar la pertinencia en la implementación de Sistemas de Bicicletas Públicas y/o Compartidas en Colombia, teniendo en cuenta criterios de enfoque de género, de enfoque diferencial y de seguridad vial.

Responsable: Ministerio de Transporte.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Acción 11

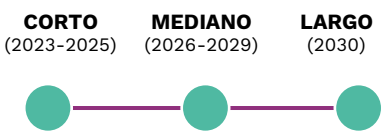
Fomentar la inclusión de una visión de ciudad compacta en los instrumentos de planeación territorial a nivel nacional y subnacional, para incentivar la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Fortalecer el programa existente de asistencia técnica nacional a municipios para la revisión e implementación de POT realizado por el Departamento Nacional de Planeación con una visión de movilidad activa y segura, con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Departamento Nacional de Planeación.

Corresponsable: Ministerio de Transporte, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

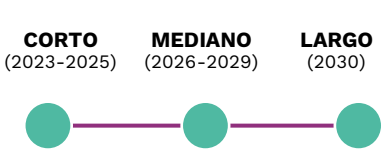


Condiciones técnicas a nivel subnacional

Desarrollar estudios complementarios que cuenten con criterios de movilidad activa, enfoque de género y enfoque diferencial, necesarios para la actualización del POT.

Responsable: Entidades territoriales, regionales, departamentales.

Corresponsable: Academia, Asociación Colombiana de Áreas Metropolitanas, Asociación Colombiana de Ciudades Capitales, Federación Colombiana de Municipios.



Acción 12

Propiciar que los Planes de Movilidad Sostenible y Segura incluyan criterios para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, y contengan estrategias coherentes con los principios de Desarrollo Orientado al Transporte – DOT.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Actualizar la Resolución 20203040015885 de 2020, donde se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura – PMSS para municipios, distritos y áreas metropolitanas, con el fin de que se permita la integración transversal de la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, y se incluyan estrategias coherentes con los principios de Desarrollo Orientado al Transporte – DOT.

	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Responsable: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial.			
Corresponsable: Departamento Nacional de Planeación; Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.			

Condiciones técnicas a nivel subnacional

Desarrollar estudios técnicos complementarios que cuenten con criterios de movilidad activa y segura, de enfoque de género y de enfoque diferencial, y se incluyan estrategias coherentes con los principios de Desarrollo Orientado al Transporte – DOT necesarios para la actualización del Plan de Movilidad.

	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Responsable: Entidades municipales, regionales, departamentales.			
Corresponsable: Posibles aliados: Academia, Asociación Colombiana de Áreas Metropolitanas, Asociación Colombiana de Ciudades Capitales, Federación Colombiana de Municipios.			

Acción 13

Promover que los Planes de Desarrollo Municipal incorporen proyectos que contemplen la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Incluir en los criterios de calificación para la selección de los “Mejores Planes de Desarrollo Territorial del País” un puntaje superior para aquellos que contemplen y prioricen la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Departamento Nacional de Planeación.



Acción 14

Generar un sistema de información para la administración y análisis de datos homogéneos y comparables de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Poner en funcionamiento un Sistema Nacional de Información para la Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte.

Corresponsable: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Modificar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito – IPAT para incluir diversos modos activos de transporte y los enfoques de género y diferencial.

Responsable: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Condiciones técnicas a nivel subnacional

Garantizar el levantamiento, consolidación y reporte de información de movilidad activa con enfoque de género y diferencial, en formato de datos abiertos, conforme a los lineamientos dictados por los requerimientos del Sistema Nacional de Información para la Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Dependencias de Planeación.

Corresponsable: Dependencias de Movilidad o Tránsito, Género, Inclusión, Infraestructura, Tecnología.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Acción 15

Generar actos administrativos y políticas públicas que permitan la actualización de normas de tránsito y transporte integrando el enfoque de Sistema Seguro y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, teniendo en cuenta dinámicas emergentes de ‘micromovilidad’.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Realizar un análisis para identificar cuáles instrumentos normativos se deben modificar para que incorporen la visión de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Corresponsable: Agencia Nacional de Seguridad Vial.			

Modificar el Código Nacional de Tránsito para que incorpore la visión de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

Responsable: Ministerio de Transporte.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)
Corresponsable: Agencia Nacional de Seguridad Vial.			

Evaluar la pertinencia de la formulación y expedición de instrumentos normativos por medio de los cuales se propicie el transporte de carga en modos activos a nivel nacional.

Responsable: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)

Formular y expedir un instrumento normativo por medio del cual se establezcan los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Responsable: Ministerio de Transporte.	CORTO (2023-2025)	MEDIANO (2026-2029)	LARGO (2030)

Acción 16

Promover mecanismos de financiación e inversión y la priorización en la asignación de recursos para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

Condiciones técnicas a nivel nacional

Promover la redistribución de recursos asignados a movilidad e infraestructura para destinarlos en proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial a nivel nacional.

Responsable: Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Corresponsable: Academia, Organismos Multilaterales, Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo, Asociación Colombiana de Áreas Metropolitanas, Asociación Colombiana de Ciudades Capitales, Federación Colombiana de Municipios, Entidades municipales, regionales, departamentales.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



Condiciones técnicas a nivel subnacional

Promover la redistribución de recursos asignados a movilidad e infraestructura para destinarlos en proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial a nivel subnacional.

Responsable: Entidades municipales, regionales, departamentales, Corporaciones regionales o Áreas Metropolitanas.

Corresponsable: Academia, Organismos Multilaterales, Asociación Colombiana de Ciudades Capitales, Federación Colombiana de Municipios.

CORTO (2023-2025) **MEDIANO** (2026-2029) **LARGO** (2030)



8

Indicadores de la ENMA

En términos generales, los indicadores son útiles porque facilitan los procesos de diagnóstico y seguimiento de las políticas públicas. Se adopta la definición de indicador propuesta por el Departamento Nacional de Planeación, que lo define como “una expresión cuantitativa observable y verificable que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad”. Los indicadores permitirán conocer el impacto indirecto que las acciones de la ENMA puedan tener sobre la calidad del aire, la seguridad vial, la congestión en las ciudades, así como la reducción de las brechas de género.

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.

Proporción de viajes realizados en bicicleta (desagregados por sexo) a nivel nacional. **Meta:** incremento de 5,5 % fundamentada en los compromisos NDC y la Ley de Acción Climática (Gobierno de Colombia, 2020).

Proporción de viajes realizados a pie (desagregados por sexo) a nivel nacional. **Orientación de la meta:** creciente.

Número de personas que caminan fallecidas en siniestros viales durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número de mujeres que caminan fallecidas en siniestros viales durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número de personas que caminan lesionadas en siniestros viales durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número de mujeres que caminan lesionadas en siniestros durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número de personas que andan en bicicleta fallecidas en siniestros viales durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número de mujeres que andan en bicicleta fallecidas en siniestros viales durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número de personas que andan en bicicleta lesionadas en siniestros viales durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número de mujeres que andan en bicicleta lesionadas en siniestros viales durante el último año. **Orientación de la meta:** decreciente.

Número promedio mensual de hurtos de bicicletas y o vehículos de 'micromovilidad'. **Orientación de la meta:** decreciente.

Emisiones de CO2 evitadas. **Orientación de la meta:** creciente.

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.

Objetivo 1

Articular desde y entre múltiples dimensiones el desarrollo de acciones en movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- Instancia generada para la articulación multisectorial de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Agenda de cooperación internacional generada para gestionar recursos e incentivos para la coordinación de aspectos normativos, financieros y de organización pública respecto a la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Documento de soporte creado con lineamientos para el diseño e implementación de un protocolo o instrumentos similares para abordar las violencias que le ocurren a las mujeres, niñas, niños y adolescentes en el transporte activo.
- Plan Nacional de Incentivos implementado para promover movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Programa de "Fortalecimiento Técnico para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial" estructurado y operando para apoyar al personal técnico

de departamentos, áreas metropolitanas, y municipios, para alinear y articular capacidades desde las instancias de movilidad activa y segura, enfoque de género y diferencial.

- Caja de herramientas dispuesta al personal técnico de departamentos, áreas metropolitanas, y municipios, como apoyo al programa de "Fortalecimiento Técnico para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial", para alinear y articular capacidades desde las instancias de movilidad activa y segura, enfoque de género y diferencial.
- Espacio creado para promover la generación de convocatorias de estímulos para que la academia, el sector privado y la ciudadanía propongan, realicen y/o fortalezcan proyectos o programas que promuevan la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Proyecto de ley formulado por medio del cual se promueva la movilidad activa con enfoque de género y diferencial. ■



Objetivo 2

Lograr que la visión de múltiples actores y niveles privilegie la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- Manual de diseño de calles completas para entornos urbanos creado.
- Número de manuales y guías evaluadas a nivel nacional para la identificación de barreras que incidan en la implementación de proyectos de infraestructura para la movilidad activa.
- Estrategia implementada para promover y adoptar el uso de las guías existentes para el análisis de datos con enfoque de género y diferencial, en la estructuración de estudios de movilidad.
- Número de actos administrativos generados donde se describan las actividades, acciones y responsables que se llevarán a cabo con las instituciones educativas para impulsar la integración de la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Documento soporte creado para actualizar la estructura temática que imparte la Escuela Superior de Administración Pública – ESAP para que sean incluidos la movilidad activa, la seguridad vial, el enfoque de género y diferencial como temas transversales y de prioritario cumplimiento.
- Documento creado que incluya las condiciones técnicas para promover la integración de modos activos a las terminales de transporte municipal, intermunicipal, aeropuertos y a los diferentes modos y sistemas de transporte.
- Política Nacional de Seguridad Vial y Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 implementados, de tal manera que incluyan los lineamientos establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.
- Estrategia de transformación cultural estructurada y operando a nivel nacional que propicie el cambio comportamental en el corto, mediano y largo plazo, hacia la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
- Documento técnico creado que soporte la inclusión de un eje temático dedicado a la movilidad activa con enfoque de género y diferencial en la Escuela de Desaprendizaje del Machismo o instancias similares con las que cuenta el Gobierno Nacional.
- Documento creado que soporte la actualización de los contenidos de los programas marco para la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal, articulado con la Ley 1503 de 2011, para que incluya movilidad activa con enfoque de género y diferencial, el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero.
- Documento creado que soporte la actualización de la Resolución No. 20203040011355 de manera que se incluyan los contenidos de los cursos para los infractores de las normas de tránsito para que contengan movilidad activa con enfoque de género y diferencial, y un enfoque de sistema seguro.
- Documento guía creado para evaluar la pertinencia de la implementación de Sistemas de Bicicletas Públicos y Compartidos en Colombia, teniendo en cuenta criterios de enfoque de género, enfoque diferencial y seguridad vial. ■

Objetivo 3

Fortalecer los instrumentos y equipos de planeación necesarios para el desarrollo y continuidad de proyectos de movilidad activa y segura con enfoque.

- Documento Técnico creado que proponga la inclusión de los criterios de movilidad activa, el enfoque de género y el enfoque diferencial en la asistencia técnica para los POT (Proyecto CONPES - Política Pública para la Asistencia Técnica Nacional. Borrador 22, abril 2022).
- Documento Técnico creado para definir los lineamientos de monitoreo, seguimiento y evaluación de los POT, para que incluyan los criterios de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
- Número de POT revisados con el instrumento de monitoreo, para verificar la incorporación de los criterios de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
- Resolución 20203040015885 de 2020 (donde se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS para municipios, distritos y áreas

metropolitanas) actualizada a partir de Resolución modificatoria, a fin de que se permita la integración transversal de la movilidad activa con enfoque de género y diferencial; y se incluyan estrategias coherentes con los principios de Desarrollo Orientado al Transporte - DOT. ■

Objetivo 4

Proponer instrumentos de monitoreo y análisis de impacto cuantitativo y cualitativo de los proyectos de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- Sistema Nacional de Información para la Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial en operación.
- Documento creado que soporte la modificación a la Resolución No. 11268 de 2012, por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidente de Tránsito - IPAT, su manual de diligenciamiento y se dictan otras disposiciones, para incluir diversos modos activos de transporte y los enfoques de género y diferencial. ■



Objetivo 5

Promover la generación y/o modificación de la normativa necesaria y coherente respecto a la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- Documento de análisis elaborado para identificar los instrumentos normativos que se deben modificar de manera que incorporen la visión de movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
- Documento de análisis elaborado que justifique la necesidad y las nuevas iniciativas de modificación al Código Nacional de Tránsito.
- Documento de análisis elaborado para evaluar la pertinencia de la formulación y expedición normativa por medio de los cuales se propicie el transporte de carga en modos activos a nivel nacional.
- Documento técnico formulado por medio del cual se establezcan los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local. ■

Objetivo 6

Propiciar políticas de gestión, financiación e inversión para la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

- Documento técnico elaborado para promover la redistribución de recursos asignados a movilidad e infraestructura para destinarlos en proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial a nivel nacional.

- Documento de análisis elaborado para evaluar la pertinencia de reglamentar posibles fuentes de financiación, que actualmente no se encuentran reglamentadas a nivel nacional. ■

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.

El contenido de la presente guía se encuentra desarrollado con mayor profundidad y detalle en el Documento Técnico de Soporte anexo a la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA, que puede ser consultado en la página web del Ministerio de Transporte de Colombia, en la sección del Grupo Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible - GAADS.



Bibliografía

Alcaldía de Santiago de Cali (2017). Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – Visión 2028. [https://planeacion.cali.gov.co/pimu/DTS-Fase3-PIMU_Version2\(Marzo1-2017\).pdf](https://planeacion.cali.gov.co/pimu/DTS-Fase3-PIMU_Version2(Marzo1-2017).pdf)

Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF y FIA Foundation. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Álvaro, G. (2015). The experience of Spain in reducing road deaths in urban areas. Report for the Directorate General of Traffic. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/The-experience-of-Spain-in-reducing-road-deaths-in-urban-areas-%C3%81lvaro-G%C3%B3mez-M%C3%A9ndez-DGT.pdf>

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2012). Encuesta Origen y Destino para el Valle de Aburrá. Medellín. <https://www.metropol.gov.co/noticias/encuesta-origen-destino-2012>

Blasweiler, B. (2019). The challenge of active mobility. How to motivate commuters to use active mobility? https://frw.studenttheses.ub.rug.nl/1923/1/Bachelorproject_Bart_Blasweiler.pdf

CIVITAS. 2017. Walking, Cycling and Congestion: 15 Quick Facts for Cities. <https://civitas.eu/resources/walking-cycling-and-congestion-15-quick-facts-for-cities>

DANE. (2020). Encuesta Nacional del Uso del Tiempo de 2020. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-nacional-del-uso-del-tiempo-enut>

DANE. (2018). Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018>

Gobierno de Colombia. (2020). Actualización de la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia (NDC). <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/10/informe-actualizacion-contribucion-determinada-Colombia-ndc-2020.pdf>

Gouvernement du Québec. (2019). Transporting Québec Towards Modernity. Ministère des Transports. Gouvernement du Québec. <https://www.transports.gouv.qc.ca/en/Documents/paratransit-intervention-framework.pdf>

Hidalgo, D., Pardo, C., Olivares, C., Urbano, C., Tinjacá, N., Moscoso, M., Granada, I., Rodríguez Porcel, M., Navas, C., Ramos, C., Pedraza, L., Gutiérrez, M. C., Glen, C., y Sandoval, D. (2019). Accesibilidad e inclusión en transporte: Análisis en ciudades latinoamericanas: Mapas de viaje: Bogotá. <https://doi.org/10.18235/0001868>

ICLEI (2022, 28 de junio). Sustainable Mobility. <https://sustainablemobility.iclei.org/>

Koszowski, C., Gerike, R., Hubrich, S., Götschi, T., Pohle, M., & Wittwer, R. (2019). Active Mobility: Bringing Together Transport Planning, Urban Planning, and Public Health (pp. 149–171). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-99756-8_11

Lee, I. M., Shiroma, E. J., Lobelo, F., Puska, P., Blair, S. N., & Katzmarzyk, P. T. (2012). Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. *Lancet*, 380(9838), 219–229.

McClure, R. J., Adiazola-Steil, C., Mulvihill, C., Fitzharris, M., Salmon, P., Bonnington, C. P., & Stevenson, M. (2015). Simulating the dynamic effect of land use and transport policies on the health of populations. *American Journal of Public Health*, 105 (Suppl. 2): S223–S229.

Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas. (C. Pardo & A. Sanz, Eds.). Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte de Colombia. <https://www.mintransporte.gov.co/asuntosambientales/publicaciones/5385/guias-y-programas/descargar.php?idFile=15493>

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. (2021). Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible. <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2021/12/documento-ENMS-2-1.pdf>

Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., & Patiño, M. (2021). Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia. GIZ Colombia & Despacio.org. https://www.giz.de/en/downloads_els/giz2021-es-dkti-despacio-2021.pdf

NACTO. National Association of City Transport Officials. (2016). Designing Cities 2016: Seattle. <https://nacto.org/conference/designing-cities-conference-seattle-2016/>

ONU Mujeres, & Sanz, B. (2017). Guía para acompañar procesos territoriales en la incorporación del enfoque de género en procesos de planeación y presupuesto. <https://colombia.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Colombia/Documentos/Publicaciones/2017/11/GUIA%20PROCESOS%20TERRITORIALES%20WEB.pdf>

Ramírez G., y Domínguez, C (2011). El ruido vehicular urbano: problemática agobiante en los países en vía de desarrollo. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0370-39082011000400009&lng=e&nrm=iso&tlng=es

United Nations. (2021). Sustainable transport, sustainable development. Interagency report for second Global Sustainable Transport Conference. <https://doi.org/10.18356/9789210010788>

Venter, C. J., Rickert, T. E., y Maunder, D. A. C. (2003). From Basic Rights to Full Access: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries. <https://doi.org/10.3141/1848-11>

Weiermans, W y Wegman, F (2011). Ten Years of Sustainable Safety in the Netherlands An Assessment. https://www.researchgate.net/publication/277523827_Ten_Years_of_Sustainable_Safety_in_the_Netherlands_An_Assessment



Oficina de Publicaciones
de la Unión Europea

ISBN: 978-92-76-54143-1



A partir de un entendimiento conjunto de las realidades que acontecen en los municipios de Colombia con respecto a la movilidad activa, garantizamos una Estrategia que le apunte a una mejora del ambiente y de la calidad de vida de todas las personas.

ENMA