



**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

**EL MINISTRO DE TRANSPORTE**

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1º de la Ley 1083 de 2010, el artículo 204 de la Ley 1753 de 2015, los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011 y,

**CONSIDERANDO**

Que la Declaración Universal de Derechos Humanos reafirma el principio de la no discriminación y proclama que todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y que toda persona puede invocar todos los derechos y libertades proclamados en esa Declaración, sin distinción alguna y, por ende, sin distinción de género.

Que los artículos 6, 13, 14 40, 42, y 53 de la Constitución Política consagran el reconocimiento a los derechos sin discriminación, a la igualdad, a la participación de la mujer en la administración pública, la transversalización, la igualdad de género, la igualdad de derechos y oportunidades de mujeres y hombres, entre otros derechos.

Que conforme al artículo 79 de la Constitución señala que *“Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.”*

Que de acuerdo con lo señalado en el artículo 208 de la Constitución Política, corresponde a los ministros formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la Ley.

Que el artículo 3º de la Ley 105 de 1993: *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”*, determina que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y, que el acceso al transporte implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 5º de la citada Ley 105 de 1993, señala que es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que de conformidad con el artículo 2 de la Ley 336 de 1996: *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*, la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

Que el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, señala que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.



**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

Que el inciso 3 del artículo 1º de la Ley 769 de 2002: *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*, modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 de 2010: *“Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002-Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”*, señala que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que el artículo 3º de la Ley 1083 de 2006: *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”* establece que en las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, con la finalidad de garantizar la accesibilidad a todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, especialmente a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad.

Que en virtud de los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6º del Decreto 087 de 2011, son funciones del Despacho del Ministro de Transporte: *“Definir y establecer las políticas en materia de transporte, tránsito, e infraestructura de todos los modos.”* y *“Formular la regulación técnica en materia de transporte, tránsito y de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.”*

Que el artículo 204 de la Ley 1753 de 2015: *“Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”*, modificado por el artículo 105 de la Ley 1955 de 2019: *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*, señala que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de medios no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

Que la Ley 1811 de 2016: *“Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”*, establece las normas generales y específicas para incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Que el artículo 7º la citada Ley 1811 de 2016, señala la generación de un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte, y la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, respectivamente.

Que el artículo 3º de la Ley 1955 de 2019: *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*, establece que el Plan Nacional de Desarrollo está compuesto por objetivos de política pública denominados pactos, los cuales reflejan la importancia del aporte de todas las facetas de la sociedad en la construcción de una Colombia equitativa y en su numeral 6 dispone el “Pacto por el Transporte y la Logística para la competitividad y la integración regional”, dentro del cual se encuentra la línea de *“Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida”*.

Que el artículo 2º la Ley 1964 de 2019: *“Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”*, define la movilidad sostenible así: *“Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos”*.



**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

*básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.”.*

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

Que la “*Línea de acción 1.1. Incentivo a la movilidad activa*”, del Documento CONPES 3991 de 2020, estableció una serie de acciones a implementar por el Ministerio de Transporte en conjunto con diferentes entidades del Gobierno Nacional, entre las cuales se encuentra el desarrollo de una estrategia nacional de movilidad activa.

Que conforme a lo establecido en la Línea de acción 1.1. del Documento CONPES 3991 de 2020, el Ministerio de Transporte formuló a estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial (ENMA), que tiene como objetivo generar acciones que permitan promover e impulsar la movilidad activa con enfoque de género y diferencial en el territorio nacional, que sean coherentes con los retos de la gestión del cambio climático y la calidad del aire; a través del desarrollo y consolidación de ciudades saludables y seguras que prioricen el cuidado de la vida, la accesibilidad y la inclusión de todas las personas, a través de espacios públicos que promuevan el encuentro, la convivencia y la seguridad ciudadana.

Que el numeral 9 del artículo 12 de la Ley 2169 de 2021: “*Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones.*”, establece como acción para incrementar la participación modal del transporte activo en 5,5 puntos porcentuales a cargo del Ministerio de Transporte la obligación de formular e implementar integralmente la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.

Que la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial (ENMA), corresponde a un conjunto de documento técnicos, que busca generar beneficios en materia ambiental, seguridad vial, salud y principalmente en materia de género y diferencial para responder 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.

**1. Enfoque de Género**

Que la Ley 823 de 2003: “*Por la cual se dictan normas sobre igualdad de oportunidades para las mujeres*”, en la que se adoptan medidas sobre la igualdad de oportunidades, garantías de los derechos e incorporación de acciones de equidad de género a nivel nacional y territorial.

Que la Ley 984 del agosto 12 de 2005 aprobó el Protocolo facultativo de la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 6 de octubre de 1999.

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

X



## RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

vida libre de violencia.

Que mediante la Ley 1844 de 2017, Colombia aprobó el Acuerdo de París, en el cual se establece que las partes deberán promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer. En este marco, el Programa de Trabajo de Lima y su Plan de Acción de Género, compromete a las partes en avanzar en la implementación de mandatos y políticas climáticas sensibles a las consideraciones de género.

Que el Decreto 1710 de 2020, adoptó el mecanismo articulador para el abordaje integral de las violencias por razones de sexo y género, de las mujeres, niños, niñas y adolescentes, como estrategia de coordinación interinstitucional del orden nacional, departamental, distrital y municipal, para la respuesta técnica y operativa dirigida a (i) la promoción del derecho a una vida libre de violencia, (ii) la prevención de esta, (iii) la atención, protección y acceso a la justicia a niñas, niños, adolescentes y mujeres víctimas de la violencia por razones de sexo y género, y (iv) la gestión del conocimiento.

Que el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 20223040064995 de 2022 *“Por la cual se adiciona y modifica la Resolución 000283010 de 2019 del Ministerio de Transporte “Por la cual se crea el Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte”*”, en su artículo 3º, estableció como funciones del Comité: *“1. Coordinar la implementación y seguimiento de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte”; “2. Velar porque ejecuten las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos relacionados con la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte” y “9. Dar lineamiento para la articulación y coordinación con diferentes mecanismos, comités intersectoriales e instancias similares que cuente el Gobierno Nacional, para que en el marco de su afinidad con el que hacer misional del sector transporte, pueda contribuir a fortalecer la transversalización de la política pública de equidad de las mujeres en el sector, así como el impulso de acciones con enfoque de género y de derechos humanos en conexidad con desarrollo sostenible”*.

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante documento CONPES 4080 de 2022, adoptó la *“Política pública de equidad de género para las mujeres: Hacia el Desarrollo Sostenible del País”*, con el objetivo de generar las condiciones que le permitan al país avanzar hacia la equidad de género y a la garantía de los derechos económicos, sociales, culturales, de participación y de salud de las mujeres, así como la posibilidad de vivir una vida libre de violencias de género, contemplando un horizonte hasta el 2030.

### 2. Enfoque Diferencial

Que la Ley 361 de 1997: *“Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”*, prevé los criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, temporal o permanente o aquellas personas que cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad.

Que, de manera específica, el artículo 59 de la citada Ley 361 de 1997, dispone que las empresas de transporte aéreo, terrestre, marítimo, ferroviario o fluvial, independientemente de su naturaleza, tienen el deber de facilitar el transporte con equipos de ayuda biomecánica, sillas de ruedas u otros implementos directamente relacionados con la limitación, sin costo alguno.

Que el artículo 9º de la Ley 1346 de 2009: *“Por medio de la cual se aprueba la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”*, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.”, establece las medidas a



**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

tener en cuenta para la garantizar la adopción de medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad.

**3. Justificación técnica**

Que mediante memorando N. 20221130118473 de 31 de octubre de 2022, el Viceministerio de Transporte, solicitó la expedición del presente acto administrativo, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

*“El rápido crecimiento y desarrollo de las ciudades plantean retos permanentes en temas ambientales, que deben ser atendidas con acciones concretas. Consciente de ello, el Ministerio de Transporte formuló la estrategia para promover la movilidad activa de acuerdo a las recomendaciones del Documento CONPES 3991 DE 2020 “Política Nacional De Movilidad Urbana y Regional”, en el que se establecen los “lineamientos para contribuir con el desarrollo económico ambientalmente sostenible, el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbanos y regionales y el alcance de la equidad social y la calidad de vida de los ciudadanos. Estos lineamientos buscan orientar a las autoridades de transporte en la planeación e implementación de proyectos de movilidad y de transformación territorial acordes con las particularidades de cada territorio”. Dentro de la línea de acción 1.1, Incentivo a la movilidad activa, el documento CONPES estableció una serie de acciones a implementar por diferentes entidades del Gobierno Nacional, tales como:*

- 1. Elaboración de un diagnóstico de la movilidad activa en las aglomeraciones urbanas del país, a través del cual se tenga en cuenta la demanda de viajes en medios no motorizados, la integración con el transporte público y el estado de la cicloinfraestructura disponible.*
- 2. Estructuración de una metodología de monetización de beneficios y costos derivados de la implementación de proyectos de movilidad activa con el fin de minimizar la contaminación, la congestión de las ciudades y las personas fallecidas y lesionadas en los siniestros viales.*
- 3. Creación de un sistema de información de movilidad activa, mediante el cual las entidades territoriales y las áreas metropolitanas podrán reportar información sobre sus avances en la promoción de la movilidad activa.*
- 4. Por último, la formulación de una estrategia nacional de movilidad activa que contemple elementos como la implementación de zonas de tráfico calmado e infraestructura dedicada a peatones, implementación de sistemas públicos de bicicletas, de servicios formales en medios alternativos de transporte, generación de infraestructura ciclo inclusiva, entre otros.*

*En cumplimiento de lo anterior, el Ministerio de Transporte formuló la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial - ENMA, a través de la cual pretende atender a las necesidades de una movilidad saludable, segura y ambientalmente sostenible para la ciudadanía. Todo lo anterior, acompañado de la implementación de acciones en las que se tengan en cuenta la movilidad diferencial para personas con movilidad reducida y discapacidades, así como la equidad de género conforme a las funciones del Comité Sectorial para la Implementación y Coordinación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género.*

*El objetivo de la ENMA, es establecer las acciones que coadyuven a promover e impulsar la movilidad activa con enfoque de género y diferencial en el territorio nacional. Estas acciones responden a las políticas y criterios de gestión del cambio climático y de la calidad del aire, así como con la consolidación de ciudades saludables, seguras, en las que se prioriza el cuidado de la vida, la accesibilidad y la inclusión de todas las personas a través de espacios públicos que promueven la convivencia y la seguridad ciudadana.*





**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

*Para alcanzar el objetivo antes descrito, la Estrategia identifica los principios de movilidad Activa, los retos, los objetivos específicos, las acciones y condiciones técnicas para aplicar la Estrategia y por último los indicadores para realizar el diagnóstico y seguimiento del impacto de la misma.*

*Para ello, se elaboró el plan de acción para el desarrollo de la Estrategia, en el que se contempla un estimado de tiempo para el inicio en la ejecución de cada una de las condiciones técnicas que componen las dieciséis (16) acciones, que a su vez se asociación a los seis (6) objetivos específicos que cuentan con un responsables y corresponsable.*

*Conforme a lo anterior, el coordinador del Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible, mediante memorando No. 20221120103953 de fecha 26-09-2022, remitió a este viceministerio las siguientes consideraciones, a fin de justificar la expedición del presente acto administrativo:*

*“El Ministerio de Transporte formula la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA, para dar respuesta a: 1) las necesidades de movilidad de las personas más vulnerables en la vía, en todos sus contextos, 2) los desafíos asociados al cambio climático y así, garantizar la sostenibilidad en el país. En este sentido, la ENMA busca fortalecer la gobernanza nacional y local con el ánimo de construir territorios más resilientes que se adapten a las condiciones y necesidades actuales, desde el desarrollo y el ordenamiento territorial, la gobernanza, el mercado y la financiación, la tecnología y la innovación de la movilidad.*

*La ENMA se apoya en 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 Determinada a nivel Nacional - 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 2022-2031.*

*En este sentido, el proyecto de resolución en su artículo 1 tiene como objeto: “Adoptar las acciones establecidas en la Estrategia Nacional de Movilidad con Enfoque de Género y Diferencial – ENMA, para promover e impulsar la movilidad activa en el territorio nacional, 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, apoyando el cumplimiento de la Ley 2169 de 2021 de Acción Climática.”*

*Por todo lo expuesto anteriormente, se hace necesario expedir la resolución mediante la cual se adopte la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial – ENMA.”*

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, del 3 al 8 de 2022, en cumplimiento de lo determinado en el literal 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y, en la Resolución 994 de 2017 del suscrito Ministerio, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas. Dentro del plazo establecido, no se recibieron observaciones por parte de los ciudadanos o grupos de interés, de conformidad con la certificación N. 20221130122183 de noviembre 9 de 2022 del Viceministerio de Transporte.

Que el Ministerio de Transporte, realizó la evaluación de incidencia sobre la libre competencia de los proyectos de actos administrativos expedidos con fines regulatorios de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, del que es posible concluir que el presente proyecto no requiere concepto de abogacía de



**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

la competencia por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio.

Que la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados al proceso de divulgación y participación ciudadana, todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**Artículo 1. Objeto.** El objeto de la presente resolución es adoptar la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA, contenido en el anexo 1 de la presente resolución el cual hace parte integral de la misma y su correspondiente plan de acción incluido en el anexo 2.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables en todo el territorio nacional.

**Artículo 3. Estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.** La estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial –ENMA busca promover e impulsar la movilidad activa en el territorio nacional, 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, apoyando el cumplimiento de la Ley 2169 de 2021 de acción climática, o aquella que modifique, adicione o sustituya.

Para el desarrollo de la ENMA, la integración de los enfoques de género y diferencial dentro de la movilidad activa, tiene en cuenta lo siguiente:

1. **El enfoque de género:** es una perspectiva que visibiliza y reconoce la existencia de relaciones de jerarquía y desigualdad entre hombres y mujeres. Así mismo, reconoce las preocupaciones y experiencias de la diversidad de mujeres y de hombres como elemento integrador en la elaboración, ejecución, monitoreo y evaluación de los planes, programas y proyectos en todas las esferas públicas, con el fin de conseguir la igualdad de género.
2. **El enfoque diferencial:** hace referencia a las personas con algún tipo de discapacidad y con movilidad reducida. La perspectiva del enfoque diferencial es una visión que reconoce la existencia de grupos poblacionales con unas condiciones y características que requieren un abordaje que se ajuste a sus necesidades para disminuir las situaciones de inequidad y que se garantice el goce efectivo de sus derechos.

**Artículo 4. Principios Orientadores de la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.** Además de los principios aplicables en la normativa vigente del sector transporte, son principios orientadores de la estrategia:

1. **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.
2. **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



**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

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.

3. **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.
4. **Coherencia con los retos:** 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.
5. **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.
6. **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. Re-significar la calle como un espacio para compartir, socializar y encontrarse.

**Artículo 5. Objetivos de la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.** La estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA, tendrá como objetivos específicos:

1. Articular desde y entre múltiples dimensiones el desarrollo de acciones en movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
2. Lograr que la visión de múltiples actores y niveles privilegie la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
3. Fortalecer los instrumentos y equipos de planeación necesarios para el desarrollo y continuidad de proyectos de movilidad actividad y segura con enfoque de género y diferencial.
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.
5. Promover la generación y/o modificación de la normativa necesaria y coherente respecto a la movilidad actividad y segura con enfoque de género y diferencial.
6. Propiciar políticas de gestión, financiación e inversión para la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.

**Artículo 6. Acciones para la aplicación de la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.** Para la aplicación de la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial-ENMA, se realizarán las siguientes





**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

acciones:

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.
2. Alinear capacidades desde las instancias de movilidad activa, seguridad vial, de género y diferencial.
3. Facilitar la apertura y continuidad en proceso de participación social y ciudadana para la incidencia efectiva de las personas en los proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
4. Fortalecer la articulación de la seguridad vial, el enfoque de género y el enfoque diferencial en la generación e implementación de políticas públicas de movilidad activa.
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.
6. Fomentar en las personas tomadoras de decisión una visión que privilegie la movilidad activa sobre la movilidad en vehículo motorizado para motivar la planeación y ejecución de infraestructura para modos activos.
7. Promover la integración de modos activos al transporte público.
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.
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.
10. Promover la evaluación de la pertinencia técnica, normativa y financiera en la implementación de Sistemas de Bicicletas Públicas y/o Compartidas.
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.
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.
13. Promover que los Planes de Desarrollo Municipal incorporen proyectos que contemplen la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
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.
15. Generar actos administrativos y políticas públicas que permitan la actualización de normas de tránsito y transporte integrado en el enfoque de Sistema Seguro y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, tenido en cuenta dinámicas emergentes de “micromovilidad”.
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.

**Artículo 7. Responsable de la implementación, socialización y promoción.** El Ministerio de Transporte a través del Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible, será el responsable de implementar las condiciones técnicas nacionales establecidas para cada acción en la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA, articular las demás acciones que deba generar con otros entes nacionales, así mismo, socializar y promover la implementación en los territorios de las condiciones técnicas subnacionales establecidas para cada acción en la de la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA, de acuerdo con el término de priorización establecido para cada una de las acciones en la estrategia.



**RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040067515**

de 10-11-2022



*“Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA.”*

**Artículo 8. Indicadores de la estrategia nacional de movilidad activa – ENMA.** Para lograr el seguimiento y conocer el impacto indirecto de las acciones de la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA, sobre la calidad del aire, la seguridad vial, la congestión en las ciudades, así como la reducción de las brechas de género, se adoptarán los indicadores establecidos en la misma, cuya línea proviene de las directrices establecidas por el Departamento Nacional de Planeación.

**Artículo 9. Programa de asistencia técnica nacional para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.** El Ministerio de Transporte creará en un plazo no mayor a un (1) año, un programa de “Asistencia técnica nacional para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial” dirigido a departamentos, áreas metropolitanas, distritos, municipios y demás territorios, para apoyar las acciones de implementación de las acciones establecidas en la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA a nivel subnacional.

**Artículo 10. Sistema nacional de información para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.** El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, en un plazo no mayor a un (1) año, pondrán en funcionamiento un sistema nacional de información para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, con el fin de realizar el seguimiento, la recolección, la articulación y el tratamiento de información asociada a la movilidad activa de acuerdo a lo establecido en la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA, y en el artículo 7° de la Ley 1811 de 2016.

**Artículo 11. Vigencia.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ**

V.B.	Eduardo Enriquez Caicedo	Viceministro de Transporte	
	John Jairo Morales Alzate	Jefe Oficina Asesora Jurídica	
	Sol Angel Cala Acosta	Asesora Despacho del Ministro	
Revisó	Claudia Patricia Roa Orjuela	Asesora Oficina Asesora Jurídica	
	Angélica María Yance Díaz	Coordinadora Grupo de Regulación	
	Juan Alberto Caicedo Caicedo	Coordinador GAADS	
Proyectó	Juan Camilo Agudelo	Contratista – GAADS	
	Kira Rodas	Contratista – GAADS	
	Ana María Pérez Cárdenas	Abogada Grupo Regulación	
	Milagro Gamarra	Abogada Grupo Regulación	