 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PROYECTO DE ACUERDO No. 249 DE 2020

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD ESCOLAR ALTERNATIVA, SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL DISTRITO CAPITAL”

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El objeto de esta iniciativa es que la Administración Distrital lidere el establecimiento de lineamientos para que se formule la política pública de movilidad escolar alternativa, segura y sostenible en la Ciudad.


2. SUSTENTO JURÍDICO

2.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA

Artículo 1. “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados (subrayado fuera del texto).


El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.

Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

2.2. Ley 7 de 1979. "Por la cual se dictan normas para la protección de la Niñez, se establece el Sistema Nacional de Bienestar Familiar, se reorganiza el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y se dictan otras disposiciones".

Artículo 2. La niñez constituye parte fundamental de toda política para el progreso social y el Estado debe brindar a los niños y a los jóvenes la posibilidad de participar activamente en todas las esferas de la vida social y una formación integral y multifacética.


Artículo 6. Todo niño tiene derecho a la educación, la asistencia y bienestar sociales. Corresponde al Estado asegurar el suministro de la Escuela, la nutrición escolar, la protección infantil, y en particular para los menores impedidos a quienes se deben cuidados especiales. (subrayado fuera de texto).

2.3. Ley 12 de 1991. CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LOS DERECHOS DEL NIÑO "Por medio de la cual se aprueba la Convención sobre los Derechos Del Niño adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989".

2.4. Ley 1098 de 2008. Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia.

Artículo 1. Finalidad. Este código tiene por finalidad garantizar a los niños, a las niñas y a los adolescentes su pleno y armonioso desarrollo para que crezcan en el seno de la familia y de la comunidad, en un ambiente de felicidad, amor y comprensión. Prevalecerá el reconocimiento a la igualdad y la dignidad humana, sin discriminación alguna.

Artículo 17. Derecho a la vida y a la calidad de vida y a un ambiente sano. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a la vida, a una buena calidad de vida y a un ambiente sano en condiciones de dignidad y goce de todos sus derechos en forma prevalente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

La calidad de vida es esencial para su desarrollo integral acorde con la dignidad de ser humano. Este derecho supone la generación de condiciones que les aseguren desde la concepción cuidado, protección, alimentación nutritiva y equilibrada, acceso a los servicios de salud, educación, vestuario adecuado, recreación y vivienda segura dotada de servicios públicos esenciales en un ambiente sano. (subrayado fuera de texto).

Parágrafo. El Estado desarrollará políticas públicas orientadas hacia el fortalecimiento de la primera infancia.

Artículo 28. derecho a la educación. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a una educación de calidad. Esta será obligatoria por parte del Estado en un año de preescolar y nueve de educación básica. La

educación será gratuita en las instituciones estatales de acuerdo con los términos establecidos en la Constitución Política. Incurrirá en multa hasta de 20 salarios mínimos quienes se abstengan de recibir a un niño en los establecimientos públicos de educación.

Artículo 41. Obligaciones del Estado. El Estado es el contexto institucional en el desarrollo integral de los niños, las niñas y los adolescentes. En cumplimiento de sus funciones en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal deberá:

1. Garantizar el ejercicio de todos los derechos de los niños, las niñas y los adolescente.


(...)

3. Garantizar la asignación de los recursos necesarios para el cumplimiento de las políticas públicas de niñez y adolescencia, en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal para asegurar la prevalencia de sus derechos.

(...)

8. Promover en todos los estamentos de la sociedad, el respeto a la integridad física, psíquica e intelectual y el ejercicio de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes y la forma de hacerlos efectivos.

(...)

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

24. Fomentar el deporte, la recreación y las actividades de supervivencia, y facilitar los materiales y útiles necesarios para su práctica regular y continuada.

2.5. Decreto 520 de 2011: "Por medio del cual se adopta la Política Pública de Infancia y Adolescencia de Bogotá, D.C."

2.6. Ley 1083 de 2006 por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1°. con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de qué trata la presente ley.


2.7. 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 artículo 9o. normas específicas para bicicletas y triciclos.

Artículo 11. beneficios para estudiantes biciusuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

2.8. Acuerdo 346 de 2008: "Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al sistema de movilidad del distrito capital"

2.9. Acuerdo 558 de 2014: "Por medio del cual se establece en el distrito capital la estrategia "onda bici segura" para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas".

2.10. Acuerdo 663 de 2017: Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

2.11. Acuerdo 708 de 2018: Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.

2.12. Decreto 594 de 2015: Por el cual se adopta el plan de movilidad escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones"


2.13. Acuerdo 761 de 2020: Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024

Estrategias del Propósito 4. Para alcanzar este propósito se formulan estrategias y proyectos para mejorar la experiencia de los tiempos de desplazamiento en Bogotá – Región, teniendo un sistema de transporte masivo multimodal, regional, sostenible, limpio y que cumple con todos los parámetros en materia de bioseguridad, complementado con el mejoramiento integral de la red de ciclorrutas de la ciudad que mejoren las condiciones de accesibilidad y seguridad de la red, aumentando así el número de personas que utilizan la bicicleta para transportarse:

Meta estratégica: Aumentar en un 50% los viajes en bicicleta a través de la implementación de la política pública de la bicicleta

Artículo 106. Política pública de la bicicleta. La Administración Distrital adoptará la política pública de la bicicleta, con el objetivo de mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas, ambientales y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

La política tendrá énfasis en entre otros, en aspectos como: fortalecimiento de la cultura, cadena productiva de la bicicleta, optimización de la seguridad (personal y vial), implementación de servicios complementarios como el sistema de bicicletas públicas, ampliación, conectividad y mejora de la infraestructura para bicicletas y Cicloparqueaderos, en cumplimiento de la Ley 1811 de 2016 (Ley ProBici) programas enfocados en su uso con enfoque de género como componente transversal, y articulación interinstitucional para su gestión.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Parágrafo. La Administración Distrital presentará al Concejo de Bogotá una evaluación semestral de los avances de la política pública de la bicicleta.

2. CONSIDERACIONES GENERALES

2.1. *Antecedentes del uso de la bicicleta en el mundo:*

La bicicleta “fue inventada hace más de 150 años” pero su enorme potencial de transformación la sitúa como “el medio de transporte del futuro”, así lo ha manifestado el director de investigaciones del Instituto de Recursos Mundiales (WRI), y experto en movilidad sostenible, Darío Hidalgo.


El académico dijo que hasta hace unos años el concepto de desarrollo personal estaba enfocado en “conseguir un carro o tener un buen trabajo”, pero ahora esa definición se ha ampliado porque las nuevas generaciones tienen prioridades más complejas y conectadas con su entorno.

Este cambio de mentalidad ha provocado que el uso de la ‘bici’ se popularice hasta en los países en los que el automóvil es considerado como ‘la joya de la corona’, detalló Hidalgo, quien citó el caso de Estados Unidos y su gran avance en materia de infraestructura para los ciclistas en ciudades como Nueva York, Washington, Miami y Boston .

Según cifras obtenidas de diferentes organizaciones, la producción mundial de bicicletas y vehículos era proporcional en el año de 1965, ya que cada industria fabricaba alrededor de 20 millones de unidades.

El porcentaje cambió radicalmente a principios del siglo XXI, en ese período el número de ciclas fue de 100 millones por año y el de coches se ubicó en 42 millones. China, India, la Unión Europea, Taiwán y Japón tienen más del 80% de la producción mundial de ‘bicis’ en la actualidad.

Hidalgo dijo que antes de la revolución económica en China, su capital (Beijing) era una ciudad que se transportaba mayoritariamente en bicicleta, sin embargo, este medio de transporte fue desplazado porque la infraestructura para los ciclistas se fue extinguiendo con la llegada de la modernidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

En 1998 el 60% de los viajes que se realizaban en ese país asiático eran en bicicleta, mientras que en el 2002 esa cifra se redujo considerablemente hasta llegar al 20%.

Esta situación, según el experto, también ocurrió en países como la India, en donde la bicicleta pasó de una alternativa de movilidad a un símbolo del “subdesarrollo”. En ambas naciones el paradigma “cambió y ya se empezó a construir infraestructura” para recuperar la tradición de andar en dos ruedas, apuntó el investigador.

Es preciso señalar, que las bicicletas perdieron parte de su participación en la movilidad del mundo debido a la expansión de las grandes ciudades y la dificultad que tuvieron las personas de desplazarse en distancias más largas.


Sin embargo, ese mercado revivió gracias al fomento de una mentalidad ecológica y crítica frente a los problemas que podría generar el cambio climático en los próximos años. En este sentido, el experto definió a las bicicletas como un medio de transporte “saludable, rápido y conveniente” para las sociedades.

Europa es uno de los continentes que más avance ha tenido con respecto a la seguridad y la infraestructura para los ciclistas. El país más amigable de la región con esos deportistas, de acuerdo al Barómetro de la Federación Europea de Ciclistas (ECF, por sus siglas en inglés), es Dinamarca, seguido por Holanda, Suecia y Finlandia.¹

2.2. Beneficios del uso de la bici:

La bicicleta es un vehículo como ningún otro, los beneficios de andar en bicicleta son múltiples para el ser humano. Andar en bici es muy saludable y se consiguen resultados garantizados, así que pasea en tu bici de 30 a 40 minutos tres veces por semana, con una velocidad moderada que puedes ir aumentando conforme tu cuerpo se vaya adaptando.

¹ <https://www.dinero.com/economia/articulo/el-uso-bicicleta-colombia-mundo-masifica/211811>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

A continuación, hare referencia de los beneficios de la bicicleta en diferentes aspectos:

A. Para la salud: ²

- Fortalece el sistema inmunológico y el respiratorio.
- Mantiene en buen estado las articulaciones y los músculos de las piernas.
- Previene el dolor de espalda y le aporta salud.
- Mejora el metabolismo y combate el estreñimiento.
- Ayuda a la salud del corazón, del sistema cardiovascular y minimiza los riesgos de un infarto.
- Reduce el colesterol malo.
- Quema calorías y grasas, combatiendo y previniendo los problemas de obesidad.
- Ayuda a adelgazar y prevenir distintas enfermedades.
- Combate la aparición de várices.
- Es bueno para liberar la tensión y la depresión.
- Mejora la mente porque el cerebro se oxigena mejor y ayuda a pensar con más facilidad.
- Proporciona al organismo mucha energía saludable.
- Sirve para tornear los muslos, abdomen, pantorrillas y glúteos.

B. Protege el medio ambiente³: Como hemos visto, la bici es un medio de transporte limpio y sostenible que contribuye a la conservación del medio ambiente, ya que:

- No produce gases tóxicos.
- Supone menos espacio: 16 bicicletas ocupan lo mismo que un vehículo.


C. Mejora la economía⁴: Se trata de un medio de transporte accesible y duradero que representa un importante ahorro a medio y largo plazo:

- Su costo de inversión es mucho menor que el de cualquier transporte privado.

² <https://www.fuentesaludable.com/que-importancia-tiene-la-bicicleta-para-el-ser-humano/>

³ <https://www.fundacionaquae.org/cinco-ventajas-utilizar-la-bicicleta-medio-transporte/>

⁴ ibidem

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

- Su mantenimiento es muy económico: el 5 % de lo que cuesta el mantenimiento de un coche (no conlleva gastos en combustible o peajes, sus repuestos son económico).

D. **Ahorra tiempo⁵**: Moviéndonos en bicicleta llegamos antes a nuestro destino, puesto que evitamos los atascos y las aglomeraciones de gente.

3.3. *Uso de la bicicleta a nivel mundial:*

En el mundo se fabrican más de 100 millones de bicicletas anualmente, tres veces más que el número de automóviles, y únicamente en los países desarrollados como, Canadá, Alemania y Holanda, así como en China, son tomadas en cuenta como medio de transporte, dándoles la misma prioridad en la planeación y el desarrollo de la infraestructura vial que a autobuses y automóviles.⁶


Es evidente que la bicicleta se convierte cada vez más en un medio de transporte viable para las ciudades que buscan ser sostenibles y que quieren motivar a sus habitantes a utilizar medios de transporte alternativo amigables con el medio ambiente.

En el mundo este es el único medio de transporte de propulsión humana utilizado. Europa es el continente que lleva la delantera en su uso. En Suiza, Alemania, Países Bajos y Bélgica es el medio de transporte más utilizado. En Alemania, incluso, además de ser utilizada por diversión, cerca de 11 millones de personas la utilizan para ir a sus trabajos, según el Club General Alemán de Bicicleta (ADFC).

En Asia ha tomado mucha fuerza el uso de este medio de transporte. China, el segundo país que más gases genera al efecto invernadero, ha decidido reemplazar el uso de los automóviles por bicicletas para mejorar la calidad ambiental y reducir la contaminación. Se estima que este es el país con más

⁵ ibidem

⁶ https://www.ecoportal.net/temas-especiales/desarrollo-sustentable/el_uso_de_la_bicicleta_como_medio_de_transporte_urbano/

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

propietarios de bicicletas en el mundo, siendo aproximadamente 480 millones de personas que la adquieren.

El fomento de la bicicleta en diferentes lugares del mundo, implica no solo cambios de movilidad, sino que su uso, demuestra cambios culturales, sociales, económicos que se verán reflejados en mejoras en el medio ambiente que beneficiarían a la población mundial. Es por esto, que cada vez más vemos que a nivel mundial los líderes le apuestan a promover el uso de la bicicleta a través de leyes y políticas públicas que brinden no solo las condiciones necesarias para los biciusuarios, sino beneficios que motiven a su uso recurrente.⁷


La emergencia del coronavirus ha golpeado a todo el mundo, afectando a millones de personas y obligándonos a cambiar de hábitos. Ante esta nueva situación en la que se nos han ido presentando diferentes retos, ha surgido la necesidad de readaptarse y transformar la manera tradicional de vivir. Un cambio que ha significado importantes costes humanos y económicos y, sin embargo, ha dado un respiro a las ciudades y la sostenibilidad gracias a la menor cantidad de coches circulando y por tanto a la reducción de la contaminación. Y es ahí donde la bicicleta quiere jugar un rol clave como alternativa de transporte público.

La salud de las personas, la movilidad sostenible, unas ciudades más limpias y con menos tráfico y el respeto de la distancia social son algunos de los argumentos que posicionan a la bicicleta como la alternativa de transporte perfecta ante la covid-19, además de caminar.

En España, el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico están promoviendo la bicicleta como medio para desplazarse sin contaminar, haciendo ejercicio y reduciendo el riesgo de expansión del coronavirus al mantener la distancia social. Y tanto dentro como fuera de España se están implementando medidas para darle un mayor protagonismo.

Zaragoza dará prioridad a bicicletas y patines en más de 50 calles, Barcelona y Pamplona han creado nuevos carriles bici, en Sevilla se están utilizando bicicletas con mayor capacidad para la desinfección de

⁷ <http://www.ruedaseguro.com.co/noticias/item/13-como-va-la-bicicleta-en-el-mundo>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

mobiliario público y Madrid ha habilitado calles y avenidas para peatones y bicis, entre otros casos en el país.

En ciudades como Wuhan (1 de cada 5 personas se desplazaron en bicicletas compartidas para acudir a los hospitales en esta urbe, epicentro del coronavirus), Bruselas (donde tienen prioridad los ciclistas y peatones desde este mes) y otras como Nueva York, París o Roma (con el fomento del uso de la bicicleta y la creación de carriles) han tendido la mano a este medio de transporte ecológico.⁸


‘Al Colegio en Bici’ es el programa de movilidad escolar sostenible ejemplo para el mundo. Existen experiencias similares en México y Sudáfrica, pero ninguno con la cobertura del de Bogotá

2.3. Beneficios del ejercicio físico en los niños:

Los beneficios de la actividad física y el deporte en los niños implican una mejor condición física, pero también cumple un papel fundamental desde lo psicológico y social. Todo hábito saludable es mejor incorporarlo desde la niñez, de manera que se vuelva algo natural y cotidiano y mejore la calidad de vida de nuestros futuros adultos. Los beneficios de la actividad física en niños son varios:

- aprenden a seguir reglas y a crear hábitos.
- Se socializan y mejoran sus habilidades para relacionarse.
- Aumentan sus habilidades motoras.
- Favorece su desarrollo físico, con el crecimiento de sus huesos y músculos.
- Se pueden corregir algunos defectos físicos.
- Duermen mejor.
- Mejor función cardiorrespiratoria y mayor fuerza muscular
- Reducción de la grasa, los niños y jóvenes que realizan actividad física presentan menor adiposidad corporal.
- Disminución de riesgo de enfermedades cardiovasculares y metabólicas posteriores como hipertensión arterial, diabetes, colesterol elevado, etc.

⁸[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431592/IPOLRAN_NT\(2010\)431592_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431592/IPOLRAN_NT(2010)431592_ES.pdf)

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

- Menos síntomas de depresión ya que no se aburren, encuentran motivaciones y relaciones sociales.
- Les aleja del sedentarismo, reduciendo el tiempo que dedican a la televisión y los videojuegos.
- Son más sanos, pues la práctica regular ejercicio físico les aporta los mismos beneficios para el organismo que a los adultos.


2.4. *Uso de la bicicleta en Bogotá:*

El 15 de diciembre de 1974 fue la primera vez que los bogotanos se apropiaron de las calles desplazando a los vehículos para crear un espacio recreo-deportivo y dar paso a lo que actualmente se conoce como Ciclovía.

El “Mitín a favor de la Cicla”, como lo tituló el periódico El Tiempo, fue iniciativa de una organización independiente sin ánimo de lucro denominada “Pro-cicla” y el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, que habilita dos vías de la ciudad, la carrera 7 y la carrera 13, el centro de la ciudad, por tres horas, de 9:00 a.m. a 12:00 m., para el tránsito de bicicletas. Al evento asistieron más de 5.000 personas, quienes salieron a manifestar en contra de la proliferación de automóviles, la contaminación ambiental y la falta de oferta recreativa en la ciudad.

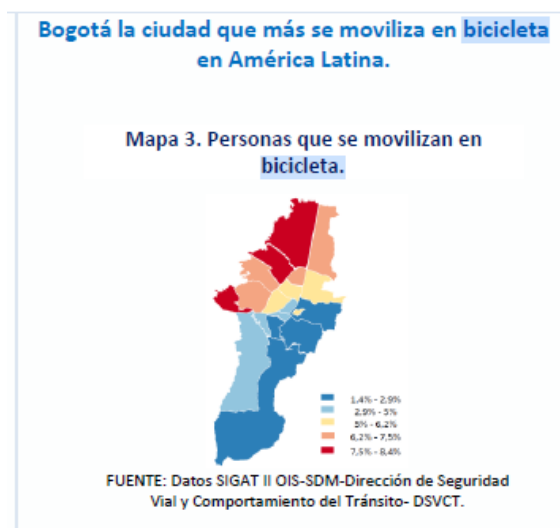
En 1976, la Alcaldía de Bogotá tomó la decisión de destinar vías, estratégicamente situadas, para el tráfico exclusivo de ciclistas y peatones.

El 7 de junio de ese mismo año, se expidieron los decretos 566 y 567 donde se crea 'La Ciclovía', donde a su vez, se preveen los diferentes tipos de Ciclovía, dependiendo de su uso específico. Se considera la posibilidad de establecer el uso exclusivo de bicicletas por un tiempo específico (de carácter transitorio), que es el caso de la Ciclovía dominical y festiva, que a la fecha acoge a este decreto para su funcionamiento y ciclistas para uso permanente, lo que actualmente conocemos como cicloruta.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

El decreto dio pleno funcionamiento a la Ciclovía a partir del 20 de junio de 1976.⁹

Refiriéndome a la actualidad, según lo muestra la siguiente gráfica, Bogotá es la Ciudad que más se moviliza en bicicleta en América Latina:




Entre 2014 y 2017 aumentó el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta para ir a trabajar de 5,4% a 6,3%, es decir, cerca de 27.000 nuevos usuarios. El mayor porcentaje de personas que van al trabajo en bicicleta residen en Bosa, Fontibón, Engativá y Suba.

Se han construido más de 100 Km. de ciclo rutas y mantenidos casi 60 Km. Así mismo Se han construido más de 1.500 ciclo parqueaderos en Transmilenio.

Bogotá fue catalogada como la ciudad número 12 a nivel mundial y la mejor fuera de Europa según Copenhagenize.¹⁰

⁹ <http://www.idrd.gov.co>.

¹⁰ Informe de cumplimiento del Plan de Desarrollo Bogotá Mejor para todos 2016-2019, Secretaría Distrital de Planeación

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

En esta ciudad, los 583 kilómetros de ciclovías permanentes registraron 800 mil viajes por día en 2019, que corresponden aproximadamente a 6 por ciento de todos los desplazamientos, contando los traslados a pie y en vehículos motorizados, según datos de la Encuesta de Movilidad 2019.

En cuanto a antecedentes que reflejen la practica de alternativas de transporte para los niños, niñas y adolescentes de los Colegios Públicos de la Ciudad, tenemos que la Administración anterior contaba con un programa mediante el cual se llevó a cabo el acompañamiento de 8.509 estudiantes de 102 colegios y 102 rutas de confianza que realizaron cerca de 1.094.408 viajes en bicicleta desde su hogar hasta el colegio en 12 localidades.

Adicionalmente, durante la Administración de Gustavo Petro, se contó con el programa “Al Colegio en Bici”, que actualmente beneficio a 5.000 niños de cinco localidades; con esa iniciativa se entregaron 4.443 bicicletas a los estudiantes.

Al Colegio en Bici' de Bogotá, ha sido el programa de movilidad escolar sostenible ejemplo para el mundo. Existen experiencias similares en México y Sudáfrica, pero ninguno con la cobertura del de Bogotá.


Teniendo en cuenta lo expuesto en este documento, considero que la implementación de la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa es una iniciativa que contribuye al mejoramiento del medio ambiente y de la movilidad de la Ciudad; así como también como al desarrollo físico y psicosocial de los estudiantes que hacen parte del sistema educativo Distrital.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO

Constitución Política:

Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

2. Ejercer las competencias que les correspondan.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Artículo 313. Corresponde a los Concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

El artículo 12 del Decreto 1421 de 1993 establece que corresponde al Concejo:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

5. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

6. CONCLUSIÓN.


Con fundamento en los argumentos anteriormente expuestos presento PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES al Proyecto de Acuerdo 249 de 2020, **“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD ESCOLAR ALTERNATIVA, SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL DISTRITO CAPITAL”**




EDWARD ARIAS RUBIO

Concejal del Partido Alianza Verde


Elaboró: Dayana García Rozo

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015


PROYECTO DE ACUERDO 198 DE 2020	MODIFICACIONES SUGERIDAS AL PROYECTO DE ACUERDO 198 DE 2020
"Por medio del cual se crea el programa especial de asistencia nutricional a la primera infancia en sus primeros 1000 días de vida "Ventana de Oportunidad".	Queda igual
EL CONCEJO DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el	Queda igual

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015


numeral 1, 10 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 y,	
<p>CONSIDERANDO:</p> <p>1. Que la nutrición infantil debe ocupar un lugar central en los sistemas alimentarios de una nación. Satisfacer las necesidades nutricionales específicas de los niños y niñas es crucial para lograr el desarrollo humano sostenible.</p> <p>2. Que igual que otras formas de malnutrición, las causas del retraso en el crecimiento infantil tienen su origen en el estado nutricional de la madre.</p> <p>3. Que sólo 1 de cada 5 niños de entre 6 y 23 meses de edad, procedentes de los hogares más pobres y de las zonas rurales, recibe la dieta mínima recomendada para un crecimiento saludable y el desarrollo adecuado del cerebro.</p> <p>4. Que los anteriores lineamientos fueron acordados y publicados por la UNICEF, Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia del cual Colombia hace parte como uno de los estados miembros y de la Junta Ejecutiva.</p> <p>5. Que el Informe de la Nutrición Mundial destaca los desafíos planteados por las múltiples formas de malnutrición y señala la gran importancia de invertir en los</p>	Queda igual

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

<p>primeros 1000 días de vida, para que cada niño y niña puedan tener una vida feliz, sana y productiva. Invertir en nutrición es el legado colectivo para un mundo fraterno, solidario y sostenible en 2030.</p> <p>6. Que los primeros 1000 días a partir de la concepción y hasta los dos años de edad se consideran el punto crítico en el desarrollo de un niño o niña debido al rápido proceso del crecimiento lineal, que refleja el desarrollo cerebral.</p> <p>7. Que todos los niños y niñas en condiciones de vulnerabilidad de todos los estratos sociales tienen igualdad de derechos.</p>	
<p>ACUERDA:</p> <p>ARTÍCULO 1. Objeto. Créase el Programa Especial de Asistencia Nutricional a la Primera Infancia en sus primeros 1000 días de vida "Ventana de Oportunidad" conforme a la estrategia de Nutrición Materna- infantil suscrita por la UNICEF, en pro de fortalecer el desarrollo y crecimiento de los infantes de la ciudad de Bogotá de los sectores más vulnerables, de todos los estratos, desde su concepción hasta los dos años de edad.</p>	Queda igual
ARTICULO 2. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaria de Salud como entidad rectora de	ARTICULO 2. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaria Distrital de Salud como entidad

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

<p>este programa y en coordinación con las Secretarías de Integración Social, Mujer y Gobiernos Locales, implementará el programa especial de asistencia nutricional “Ventana de Oportunidad” para los niños y niñas hasta los dos años de edad. Este Programa Especial de Asistencia Nutricional a la Primera Infancia se ejecutará con la madre o padre del menor o quien haga las veces de patria potestad del menor.</p> <p>En el periodo de la gestación de los niños y niñas, la Administración Distrital, implementará el Programa Especial de Asistencia Nutricional a la Primera Infancia “Ventana de Oportunidad” con las madres, con los requerimientos técnicos y científicos del periodo de gestación del niño o niña.</p>	<p>rectora de este programa y en coordinación con las Secretarías Distritales de Integración Social, Mujer y de los Gobiernos Locales, implementará el programa especial de asistencia nutricional “Ventana de Oportunidad” para los niños y niñas hasta los dos años de edad. Este Programa Especial de Asistencia Nutricional a la Primera Infancia se ejecutará con la madre o padre del menor o quien haga las veces de patria potestad del menor.</p>
<p>ARTICULO 3. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Salud o quien haga sus veces, establecerá los procedimientos de ejecución, seguimiento y control del Programa Especial de Asistencia Nutricional a la Primera Infancia “Ventana de Oportunidad” y cuyos fines serán exclusivamente los de aportar a la mejor nutrición y alimentación de los infantes de que trata presente acuerdo.</p> <p>Parágrafo 1. Las entidades pertinentes realizarán intervenciones en materia de suministro de servicios de agua y</p>	<p>ARTICULO 3. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Salud o la Entidad que haga sus veces, establecerá los procedimientos de ejecución, seguimiento y control del Programa Especial de Asistencia Nutricional a la Primera Infancia “Ventana de Oportunidad” y cuyos fines serán exclusivamente los de aportar a la mejor nutrición y alimentación de los infantes de que trata presente acuerdo.</p> <p>Parágrafo 1. Las entidades pertinentes realizarán intervenciones en materia de</p>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

saneamiento, así como de las prácticas básicas de higiene a los hogares objeto del Programa “Ventana de Oportunidad”.	suministro de servicios de agua y saneamiento, así como de las prácticas básicas de higiene a los hogares objeto del Programa “Ventana de Oportunidad”.
ARTICULO 4. La Administración Distrital estimulará e impulsará programas de formación, capacitación e información con el fin de dar a conocer a las madres, padres y cuidadores la importancia del desarrollo del cerebro de los niños durante los primeros 1000 días de vida, mediante una guía del Cuidado para el Desarrollo Infantil – CDI- de acuerdo a lo establecido por UNICEF.	Queda igual
ARTICULO 5. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.	Queda igual
PUBLÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE	