	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No. 395 DE 2020

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

Conforme a la exposición de motivos de los autores el objeto del acuerdo objeto de debate es:

“Promover la transición de la flota de transporte escolar hacia tecnologías cero emisiones como mecanismo que aporta a mejorar la calidad del aire y a reducir los impactos sobre la salud de los estudiantes.”

2. SUSTENTO JURÍDICO

MARCO JURÍDICO

Constitución Política de Colombia

“Artículo 11. El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.”

“Artículo 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.”


“Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano... 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.”

“Artículo 95. Son deberes de la persona y el ciudadano: 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.”

“Artículo 313. Corresponde a los concejos: 9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio. Del orden nacional

La LEY 9 DE 1979 CÓDIGO SANITARIO NACIONAL. “Por la cual se dictan Medidas Sanitarias” para la protección del Medio Ambiente, en relación con las condiciones sanitarias que afectan la salud humana y para la regulación, legalización y control



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

de las descargas de residuos y materiales que afectan o pueden afectar las condiciones sanitarias del Ambiente.

La LEY 715 DE 2001. “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud entre otros.” Establece las competencias y recursos fundamentales de la nación y las entidades territoriales en el sector salud y de salud pública en general y relacionadas con la calidad del aire, en particular.

LEY 1964 DE 2019. “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.”

LEY 1955 DE 2019. “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022”.

ARTÍCULO 96. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS. Modifíquese el artículo 1o de la Ley 1083 de 2006, el cual quedará así:

Artículo 1o. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.


RESOLUCIÓN 2254 DE 2017. “Por la cual se adopta la norma de calidad del aire ambiente y se dictan otras disposiciones”.

DECRETO 3518 DE 2006. “Por el cual se crea y reglamenta el Sistema de Vigilancia en Salud Pública y se dictan otras disposiciones”

RESOLUCIÓN 910 DE 2008. “Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones”

RESOLUCIÓN 518 DE 2015. “Por la cual se dictan disposiciones en relación con la Gestión de la Salud Pública y se establecen directrices para la ejecución,



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

seguimiento y evaluación del Plan de Salud Pública de Intervenciones Colectivas – PIC.”

DEL ORDEN DISTRITAL

DECRETO 596 DE 2011. “Por medio del cual se adopta la Política Distrital de Salud Ambiental para Bogotá 2011 – 2023.”

DECRETO 595 DE 2015. “Por el cual se adopta el Sistema de Alertas Tempranas Ambientales de Bogotá para su componente aire, SATAB-aire”.

RESOLUCIÓN CONJUNTA 2410 DE 2015. “Por medio de la cual se establece el Índice Bogotano de Calidad del Aire –IBOCA– para la definición de niveles de prevención, alerta o emergencia por contaminación atmosférica en Bogotá D.C. y se toman otras determinaciones”.

ACUERDO 732 DE 2018. “Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”.


PLAN DECENAL DE SALUD PÚBLICA 2012 – 2021. El cual busca la afectación positiva de los determinantes estructurales de la salud, generar un cambio en el enfoque de la gestión de la salud y mejorar las condiciones de vida y salud a través del fortalecimiento de la acción transectorial, la participación social, las alianzas público-privadas y el desarrollo de las capacidades humanas. La Dimensión - Salud Ambiental, esboza los lineamientos de política relacionados con la prevención de enfermedades de origen zoonótico y otros factores referentes a la Salud Ambiental.

PLAN DECENAL DE DESCONTAMINACIÓN DEL AIRE PARA BOGOTÁ 2010-2020.

AGENDA 2030 DE LA ONU PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE, la cual traza 17 Objetivos (ODS) con 169 metas de carácter integrado e indivisible que comprenden las esferas económicas, sociales y ambientales con el fin de que esta nueva estrategia rija los programas de desarrollo mundiales durante los próximos 15 años.

Jurisprudencia



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Respecto del derecho al ambiente sano, relacionado con los derechos a la salud y a la vida la Corte Constitucional en Sentencia T-154/13, manifestó:

“(…) La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, previendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros (...).”

En ese orden de ideas, la sentencia C-032/19 indicó:

“(…) La protección del medio ambiente, que se desprende principalmente de los artículos 8°, 79 y 95 de la Carta Superior, es un objetivo del Estado Social de Derecho que se inscribe en la llamada “Constitución Ecológica” y contempla la protección de los animales como un deber para todos los individuos, la sociedad y el Estado. Así pues, tal interés superior incluye la protección de la fauna ante el padecimiento, el maltrato y crueldad con algunas excepciones, al igual que de su progresiva desaparición, lo cual refleja un contenido de moral política y conciencia de la responsabilidad que deben tener los seres humanos respecto de otros seres sintientes (...).”

COMPETENCIA


La competencia del Concejo de Bogotá, D.C. para aprobar esta iniciativa se sustenta jurídicamente en los artículos 313 y 322 de la Constitución Política de Colombia y en los numerales 1 y 25 del artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, que establece:

❖ Constitución Política de Colombia

“Artículo 313. Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. 10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.”

“Artículo 322 < Inciso 1o. modificado por el artículo 1 del Acto Legislativo No. 1 de 2000. El nuevo texto es el siguiente: > Bogotá, Capital de la República y del



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital. (...) A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.”

❖ Decreto 1421 de 1993 “Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”

“Artículo 12 - ATRIBUCIONES. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

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

25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.”

LEGALIDAD

La Corte Constitucional, en sentencia C-710/01 expresa:


“(...) El principio constitucional de la legalidad tiene una doble condición de un lado es el principio rector del ejercicio del poder y del otro, es el principio rector del derecho sancionador. Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento jurídico que establece la Constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas (...)”.

Así pues, bajo este precepto el proyecto de acuerdo es legal por tener una condición que remite a una situación que se encuadra dentro de los postulados de la ley.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente Proyecto de Acuerdo se sustenta en los problemas de salud asociados a factores medioambientales, específicamente al deterioro en la calidad del aire ocasionado por el uso de combustibles fósiles y el impacto negativo que las emisiones asociadas causan en los niños estudiantes, quienes se transportan a



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

diario en las rutas escolares que hacen uso de este tipo de combustible para su funcionamiento.

Se estima que los niños son especialmente susceptibles a la contaminación del aire debido a sus altas tasas de inhalación y área de superficie pulmonar por peso corporal, vías respiratorias pulmonares estrechas, tasas bajas de depuración pulmonar y sistemas inmunitarios inmaduros (Dockery et al., 1989; Lipsett, M., 1995; Thurston, G. D.)

El Departamento Nacional de Planeación en 2015, realizó un estudio en donde identificó que el 10,5% (3.219) del total de las muertes en Bogotá se atribuyen a la contaminación del aire, lo que además de estos lamentables hechos generó costos de aproximadamente \$4,2 billones, lo que equivale al 2,5% del PIB de la ciudad, impactando la competitividad de la misma (DNP, 2017).

A nivel internacional se hacen cada vez más esfuerzos por la renovación de la flota de transporte escolar. Estados Unidos es uno de los países más avanzados, pues un creciente número de distritos escolares están comenzando a reemplazar los modelos de combustibles fósiles por modelos eléctricos (The New York Times, 2019), especialmente en el estado de Virginia (Washington, 2020). Incluso a pesar de las dificultades económicas, empresas de distintas partes del mundo han comenzado a producir buses escolares eléctricos en grandes cantidades.


4. IMPACTO FISCAL

Toda vez que el proyecto no crea rentas ni genera nuevas asignaciones presupuestarias y atendiendo al artículo 7 de la Ley 819 de 2003 de la iniciativa el cual reconoce los principios de progresividad y sostenibilidad fiscal y dispone específicamente que las medidas contenidas en el proyecto se deben realizar aumentando la eficacia en la asignación y uso de los recursos disponibles.

5. ANTECEDENTES

ACUERDO 732 DE 2018. “Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

6. CONSIDERACIÓN DEL PONENTE


En el primer trimestre de los últimos años, se presentó un aumento considerable de los niveles de PM 2,5 en Bogotá, lo que llevó a la Administración a declarar alerta amarilla por contaminación atmosférica en la ciudad. Según la SDA, la emisión de este contaminante está directamente asociado a los procesos de combustión (especialmente diésel), siendo las fuentes móviles (transporte) las mayores aportantes de contaminación atmosférica en la ciudad, con cerca de 1.475 ton/año de PM10 y 1.224 ton/año de PM2,5 en el 2014 (SDA, 2017c).

Si se analiza el porcentaje de emisiones entre fuentes fijas y móviles de Bogotá, la distribución es aproximadamente 60% para las fijas y el 40% corresponde a las móviles; sin embargo, debido a la exposición directa y afectación a la salud de manera cercana con la población, es importante poner las alertas en el transporte y las fuentes móviles: “en general, para que las emisiones puedan tener efectos adversos a la salud, deben tener una línea de proceso que involucra: concentración del contaminante (masa por tiempo), fracción inhalada (masa inhalada por masa emitida) y toxicidad (impacto a la salud por masa inhalada) (Marshall & Nazaroff, 2006); de aquí, se puede establecer la relación intrínseca entre cantidad de emisiones y efectos a la salud” (University College of London & Universidad de los Andes, 2013).

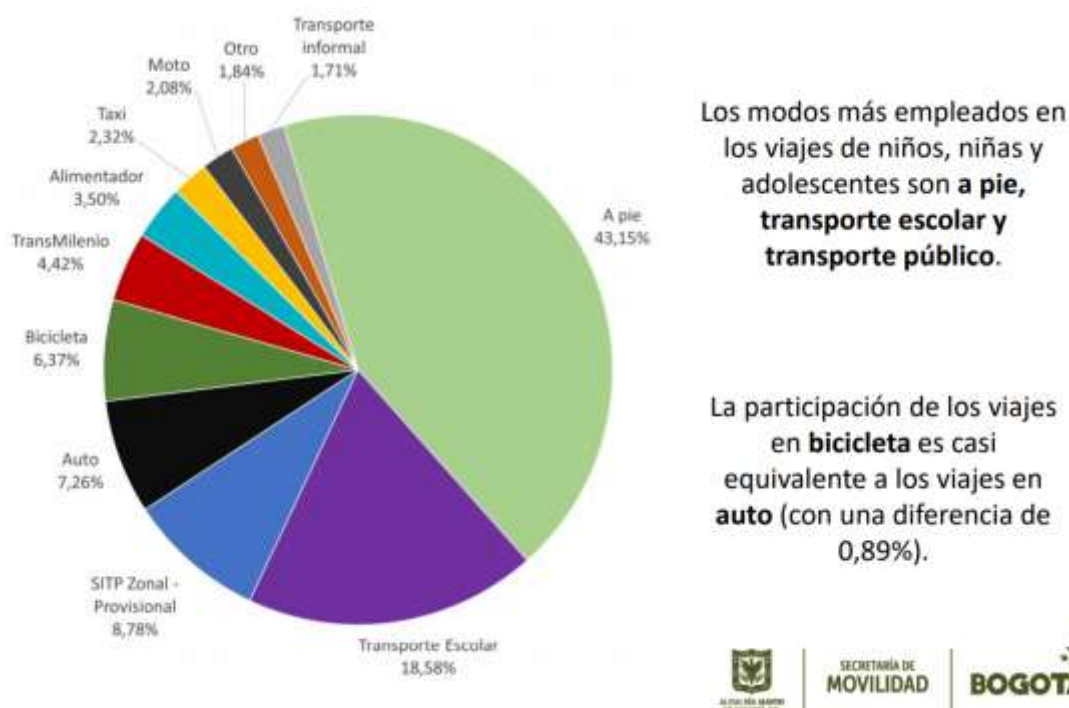
El tema de la edad del automotor, la calidad del combustible y la tecnología usada hoy en día están reguladas por estándares de emisiones como las dadas por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA) y la normatividad europea “EURO”.

La normativa EURO para el control de emisiones se traduce en un conjunto de requisitos que establecen límites máximos de emisión de gases para los procesos de combustión interna de los vehículos. Esta normativa regula las emisiones de óxidos de nitrógeno, hidrocarburos, monóxido de carbono y PM (material particulado) en todos los vehículos, incluyendo tractores y barcas, pero sin regular los barcos de navegación marítima y los aviones. Esta normativa propone realizar mediciones a los motores de los diversos vehículos antes que estos entren en circulación y se prohíbe la venta de los vehículos que no cumplan la norma en la Unión Europea. Sin embargo, se establece que los vehículos anteriores a la expedición de la norma mencionada no tienen que cumplir dichos requisitos pero sí los demás dispuestos por la ley.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


A 2019 el número de rutas de colegio inscritas en instituciones educativas distritales de las 20 localidades era de 1.426 para estudiantes y 70 para la comunidad educativa. Sin embargo, la Secretaría de Movilidad no cuenta con el dato preciso de cuántos de estos vehículos existen en total en la ciudad, ya que los propietarios de los carros realizan contratos directamente con empresas de transporte, que son las encargadas de generar la prestación del servicio a los colegios mediante un convenio. Según la encuesta de movilidad 2019:



Fuente: Encuesta de movilidad 2019. Secretaría de Movilidad.

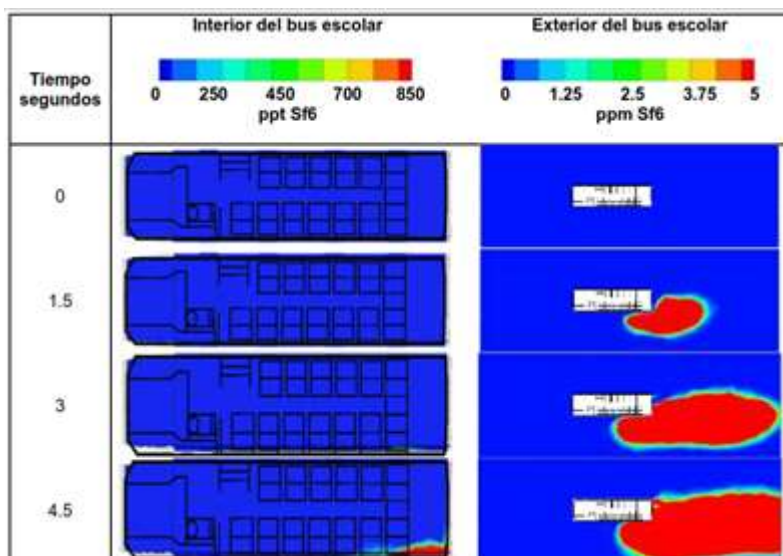
El transporte escolar representa un 18.58% de los viajes que realizan niñas, niños y adolescentes, los cuales quedan directamente expuestos a este tipo de contaminantes. Según el registro de las autoridades, el transporte especial de rutas escolares ocupa la tercera posición entre los vehículos que más contaminan en la ciudad, con un 10,1%, después del transporte de carga 43,6% y el servicio público colectivo-provisional 13,6%. Uno de los aspectos más preocupantes es que la infracción en que más incurren en este sector son las fallas técnico-mecánicas del vehículo como altas emisiones de gases.




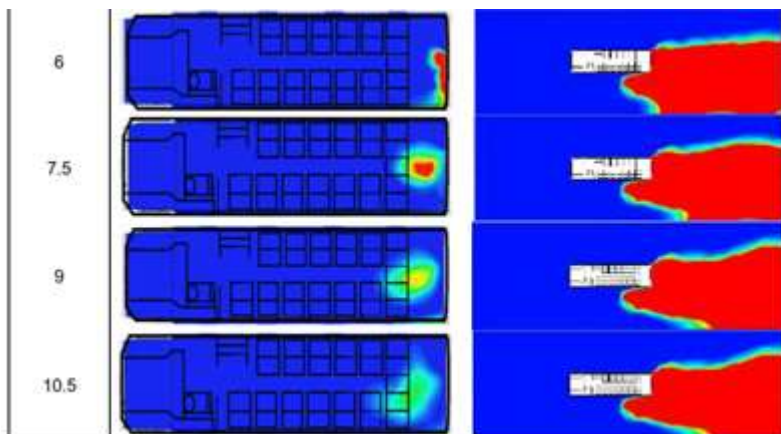
 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Para Miguel Quirama, profesor de Ingeniería Ambiental de la Universidad Manuela Beltrán, la gran mayoría de estos vehículos cuentan con tecnología euro III y euro IV, las cuales trabajan con diésel y, por lo tanto, generan material particulado (PM) 2.5 (De los que más se asocian con generación de morbilidades), ocasionando problemas de salud a los estudiantes.

Según un estudio de la facultad de ingeniería de la Universidad Nacional sobre la implementación y validación de un modelo CFD para simular la dispersión de material particulado PM 2.5 al interior de buses de transporte público, se observa en la simulación (validada con mediciones), que a partir de los 6 segundos de circulación de un Bus escolar se empieza a presentar contaminación de material particulado (PM) 2,5 dentro de este.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019




Fuente: Estudio “Implementación y validación de un modelo CFD para simular la dispersión de material particulado PM2.5 al interior de buses de transporte público”, Universidad Nacional de Colombia.

De este estudio se concluyó que un 18% del PM 2.5 en todo el interior y un 35% en la parte trasera del bus, proviene de auto-contaminación, además la concentración de contaminantes aumenta con el vehículo parqueado. Debemos considerar los efectos nocivos de este medio de transporte, máxime cuando en estos vehículos se traslada a diario población vulnerable: niños de 0 a 5 años, quienes no han conseguido el pleno desarrollo de su sistema pulmonar; por lo cual son especialmente sensibles a la contaminación, y los jóvenes de 10 a 15 años que están expuestos a sufrir de enfermedades respiratorias o cardíacas.

Según un informe desarrollado en la Universidad de Chile, los niños son un grupo especialmente vulnerable por la inmadurez del sistema respiratorio e inmune y por las conductas propias de su edad. Los efectos respiratorios a corto plazo más reportados en la población infantil en la literatura son: aumento de síntomas y consultas de urgencia por causas respiratorias, aumento de exacerbaciones asmáticas y reducción en la función pulmonar. El efecto a largo plazo con evidencia más consistente es el déficit en el crecimiento de la función pulmonar en los infantes más expuestos.

Un importante estudio desarrollado por The New England Journal of Medicine, en el que se siguió durante algunos años a varias cohortes con un total de 212 niños de cinco comunidades en California, observó que la mejora de la calidad del aire a través del tiempo, producto de medidas regulatorias aplicadas, se asoció con un mayor crecimiento de la función pulmonar tanto en niños asmáticos como no asmáticos. Esto fue especialmente significativo con los cambios en las concentraciones de NO₂, PM_{2.5} y PM₁₀. Igualmente, un estudio destacado,



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

realizado en México por American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine, evaluó la asociación entre la exposición de largo plazo a la contaminación del aire y el crecimiento de la función pulmonar en niños, encontrando que la exposición a largo plazo a O₃, PM₁₀ y NO₂ se asoció con un déficit en el crecimiento de la función pulmonar y un volumen espiratorio forzado durante el primer segundo de exhalación en los niños estudiados.

Luego de la implementación de la medida de aislamiento obligatorio en la ciudad causada por la COVID-19, la Secretaría de Salud señaló que se ha reducido en un 81,6 por ciento la tasa de mortalidad en niños por enfermedades de Infección Respiratoria Aguda (IRA).

Sarah Pulido, neumóloga pediátrica de la Fundación Neumológica Colombiana, explicó que, comparando la situación de este 2020 con la del mismo periodo del año anterior, hay una disminución de morbilidad en infecciones respiratorias graves registradas en consulta externa de un 23.2%. La reducción en urgencias y hospitalización corresponde al 27.3%.

Dada la suma de razones expuestas, los autobuses eléctricos están comenzando a reemplazar a las flotas de diésel en las ciudades de América Latina y el Caribe con el objetivo de hacer que el transporte público sea más atractivo y seguro para los pasajeros, al mismo tiempo que se cumplen los objetivos climáticos globales.


Como parte de un esfuerzo regional para alinearse con los objetivos del Acuerdo de París, generar crecimiento, crear empleos y garantizar una transición justa, los departamentos de transporte locales y nacionales y los operadores privados están invirtiendo y proveyendo autobuses públicos “limpios” o de bajas o cero emisiones.

Además de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, estos esfuerzos apuntan a mejorar la calidad de vida de los pasajeros, ya que los autobuses eléctricos son significativamente más silenciosos, más cómodos y reducen la contaminación mortal del aire que afecta a las áreas urbanas.

En ciudades capitales como Bogotá, Lima y Santiago, hay concentraciones significativamente elevadas de PM_{2,5}; pequeñas partículas suspendidas que pueden causar muerte prematura, enfermedades respiratorias y cáncer. Los autobuses eléctricos, por su parte, tienen cero emisiones.

Dentro de los ejemplos internacionales está Quebec que operará la mayor flota de autobuses eléctricos escolares de América del Norte. El primero de los nuevos



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

autobuses entró en servicio en el mes de septiembre. Cada uno de esos autobuses escolares eléctricos da lugar a reducciones de contaminación equivalentes a la eliminación de 5 vehículos o 23 toneladas de gases de efecto invernadero. Por lo tanto, esto es como eliminar 155 vehículos a gasolina de las calles para el momento en que los 31 entren en operación operando.

En términos de la competencia el Concejo de Bogotá tiene la posibilidad de “1. *Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito*” y “7. *Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente*”, según lo establecido en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993. En ese sentido, el Concejo mediante el presente proyecto dicta normas generales que prescriben la necesidad de promover y propender porque la flota escolar sea electrónica, es decir, “*impulsar el desarrollo o la realización*” hacia el transporte electrónico e “*inclinarse o tender a*” él mismo, si acogemos las definiciones de la RAE. Luego, el proyecto busca que desde las capacidades institucionales y operativas de las Secretarías de la Administración Distrital encargadas logren en la diversidad de formas, sea por medio de incentivos, programas, políticas, planes y otros medios e instrumentos que sirvan para impulsar el tránsito hacia la flota electrónica, propia de la dirección administrativa de la Administración Central compuesta por las secretarías, tal como se interpreta de forma sistemática del numeral 3 del artículo 38, 53 y 54 del Decreto Ley 1421 de 1993. Ello basado en metas establecidas por la norma para tratar de asegurar el logro, de acuerdo con las capacidades de la administración, pero en un sentido de referencia.


Ahora bien, este proyecto de acuerdo mediante las normas propuestas busca garantizar las funciones del sector de educación, en particular los señalados en el artículo 82 del Acuerdo 257 de 2006:

(...)

a. Garantizar **el acceso, permanencia, pertinencia, calidad y equidad en la prestación del servicio educativo**, en sus diferentes formas, niveles y modalidades.

b. **Formular, orientar y coordinar las políticas y planes del sector.**



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

c. Ejercer la inspección, vigilancia, control y evaluación de la calidad y prestación del servicio educativo en la ciudad.

(...)

f. Promover estrategias de articulación de la educación con las demandas de la ciudad y las necesidades de sus habitantes.

El servicio educativo según lo dispone el artículo 2 de la ley 115 de 1994 lo componen:

El servicio educativo comprende el conjunto de normas jurídicas, los programas curriculares, la educación por niveles y grados, la educación no formal, la educación informal, los establecimientos educativos, las instituciones sociales (estatales o privadas) con funciones educativas, culturales y recreativas, los recursos humanos, tecnológicos, metodológicos, materiales, administrativos y financieros, articulados en procesos y estructuras para alcanzar los objetivos de la educación.*

La administración distrital, en cabeza de la Secretaría de Educación, el numeral 1 del artículo 4 de la ley 60 de 1993:


Dirigir y administrar directamente la prestación de los servicios educativos estatales en los niveles de preescolar, básica primaria y secundaria y media

(...)

Regular la prestación de los servicios educativos estatales (subrayado fuera de texto)

Estas funciones y prestación del servicio se cumplen cuando se provee de un adecuado medio de transporte escolar que asegure el bienestar de los estudiantes. Sin esa condición mínima, no puede proveerse el acceso a la educación o asegurar la calidad del servicio educativo, máxime cuando el mismo transporte escolar resulta ser un servicio complementario y conexo al servicio educativo. Por otro lado, le corresponde a la Secretaría Distrital de Educación promover estrategias de articulación que se ajusten a las necesidades de los habitantes y las demandas de la ciudad, en este aspecto, de la protección de la salud de los niños y las demandas



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

de generar formas de transporte alternativo, específicamente en los servicios complementarios del transporte escolar.

Ahora bien, corresponderá a la misma Secretaría determinar los medios por los cuales se puede promover ese tránsito. A su vez, se encarga de regularlos en el término de sus competencias, esto es, los medios.

En el sector de movilidad, en virtud del artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006:

(...)

- a. *Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito (...) y el mejoramiento de las condiciones de movilidad*
- b. *Fungir como autoridad de tránsito y transporte.*

(...)


e. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

Según la ley 769 de 2002 el transporte es “*el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.*” y las autoridades de tránsito por el artículo 7:

*velarán **por la seguridad de las personas** y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus **funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio** y **sus acciones deben ser orientadas a la prevención** y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.*

En ese aspecto, la Secretaría Distrital de Movilidad también tienen funciones en el marco del transporte escolar, pues éste orienta la política sobre la regulación y control del tránsito, junto con el mejoramiento de las condiciones de movilidad, tratándose de la autoridad de tránsito y transporte. Esas funciones se enfocan en la seguridad de las personas y la prevención. De modo que la promoción y el propender por el tránsito al transporte escolar eléctrico cumple con los propósitos y funciones de la secretaría. Será esta quien determine ya en concreto la política y los medios regulados precisos para alcanzar las metas, siempre en el marco de sus competencias.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Por parte de la Secretaría Distrital del Ambiente sus competencias están formuladas en el artículo 103 del Acuerdo 257 de 2006:

(...)

a. Formular participativamente la política ambiental del Distrito Capital.

b. Liderar y coordinar el Sistema Ambiental del Distrito Capital -SIAC-.

(...)

c. Ejercer la autoridad ambiental en el Distrito Capital, en cumplimiento de las funciones asignadas por el ordenamiento jurídico vigente, a las autoridades competentes en la materia.

(....)

h. Definir los lineamientos ambientales que regirán las acciones de la administración pública distrital.

(....)

o. Diseñar y coordinar las estrategias de mejoramiento de la calidad del aire y la prevención y corrección de la contaminación auditiva, visual y electro magnética, así como establecer la redes de monitoreo respectivos.

(....)


u. Trazar los lineamientos de conformidad con el plan de desarrollo, el plan de ordenamiento territorial y el plan de gestión ambiental, en las siguientes materias:

(...)

5. La elaboración y diseño de políticas referidas a la movilidad, (...) en coordinación con las entidades distritales responsables en cada una de estas materias.

La ley 99 de 1993 señala en su artículo 65 respecto de los distritos:



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


“1) Promover y ejecutar programas y políticas nacionales, regionales y sectoriales en relación con el medio ambiente y los recursos naturales renovables; elaborar los planes programas y proyectos ambientales municipales articulados a los planes, programas y proyectos regionales, departamentales y nacionales.

2) Dictar con sujeción a las disposiciones legales reglamentarias superiores, las normas necesarias para el control, la preservación y la defensa del patrimonio ecológico del municipio;”

En ese marco, la Secretaría Distrital del Ambiente garantiza su cumplimiento de funciones en términos de defender y preservar el patrimonio ecológico, dictando las disposiciones legales y reglamentarias de los medios que permitan la promoción hacia el tránsito escolar eléctrico, por cuanto estos medios alternativos generan efectos positivos en la reducción de la contaminación del ambiente respecto de los otros medios actuales. Ello a su vez, contribuye a la coordinación en materia de la política de movilidad en término de los lineamientos ambientales, estrategias y actuaciones propias del Sistema Ambiental Distrital. Dichos lineamientos servirán de base para la comprensión técnica del cumplimiento de los estándares ambientales durante la gradualidad del cumplimiento al tránsito del transporte escolar eléctrico, de modo que permita verificar los impactos en beneficio del ambiente.

Ahora, el Distrito Capital, con la propuesta que se promueve desde el Concejo, cumple con las orientaciones establecidas a nivel nacional en materia jurídica y reglamentaria que debe llevarse a cabo en el ámbito territorial. Basta mirar lo citado en el sustento jurídico, principalmente la ley 1964 de 2019, en donde el artículo 5 señala: *“Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial”*. Sobre lo dispuesto en este artículo se reafirma su ejecución en el ámbito del transporte escolar buscando promover la movilidad eléctrica. Y en lo relacionado con el aspecto reglamentario, el Acuerdo 663 de 2017, señala la obligación de *“La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, promoverá una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad”*. Así pues, el presente Acuerdo complementa y profundiza la estrategia institucional en el ámbito del transporte escolar, ello bajo la necesidad e



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

importancia de hacerlo en cuanto a los efectos nocivos que estos generan en la salud de los estudiantes, según lo señalado en la parte técnica de esta ponencia.

7. CONCLUSIONES

Conforme a los anteriores análisis nos permitimos rendir **PONENCIA POSITIVA.**

Cordialmente,




JULIÁN D. RODRÍGUEZ SASTOQUE

Ponente

Concejal de Bogotá D.C.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA TRANSICIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE ESCOLAR HACIA TECNOLOGÍAS CERO EMISIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las otorgadas en la Constitución Política y en el Artículo 12, numeral 1o del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1o.- OBJETO La presente iniciativa tiene por objeto promover la transición de la flota de transporte escolar hacia tecnologías cero emisiones y reducir los impactos sobre la salud de los estudiantes de la ciudad de Bogotá.

Artículo 2o.- La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría de Ambiente Distrital y Secretaría de Educación Distrital, propenderá para que en el año 2030, el 100 % de la flota destinada a la prestación del servicio de transporte escolar, lo haga bajo los parámetros establecidos para las tecnologías cero emisiones.


Artículo 3°. - La Administración Distrital, en cabeza de las mismas entidades, propenderá porque esta transición de buses escolares se haga de manera gradual, así:

- Al año 2025: 30% de la totalidad de la flota.
- Al año 2028: 50% de la totalidad de la flota.
- Al año 2030: 100% de la totalidad de la flota.

Artículo 4°. - La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Ambiente, llevará a cabo al menos 2 muestreos de emisiones al año en las rutas destinadas para el transporte escolar; lo anterior a efectos de evaluar la incidencia de dicha tecnología en la salud de los niños, niñas y adolescentes.

Artículo 5o.- La Secretaría de Educación Distrital llevará a cabo la verificación del requisito que cita el artículo 4, mediante la solicitud de informes trimestrales de



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

cumplimiento a las entidades prestadoras del servicio de educación en el Distrito Capital.

Artículo 6o.- Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

Dado en Bogotá, a los _____ días del mes de _____ de 2020

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

