



# ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 3656 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO FEB. 05 DEL AÑO 2024

## TABLA DE CONTENIDO

Pág.

**PROYECTO DE ACUERDO N° 190 DE 2024 PRIMER DEBATE** “POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN PROGRAMA DISTRITAL DE OPORTUNIDADES PARA LOS CONDUCTORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.”.....

3485

## PROYECTO DE ACUERDO N° 190 DE 2024

### PRIMER DEBATE

**“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN PROGRAMA DISTRITAL DE OPORTUNIDADES PARA LOS CONDUCTORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.”**

#### I. INTRODUCCIÓN Y OBJETO.

Bogotá, con el Decreto 319 del 15 de agosto de 2006, ordenó la estructuración del sistema de movilidad de la ciudad alrededor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. El SITP es una red de rutas jerarquizadas, conformada por trayectos troncales, urbanos, alimentadores, complementarios y especiales, en donde las rutas troncales tienen la característica de ser -mientras se implementa el metro de Bogotá-, el eje estructurante del sistema, atendiendo corredores de alta demanda y para largas distancias. Los recorridos troncales operan a través de corredores exclusivos, mientras que los demás trayectos lo hacen por carriles de tráfico mixto.

Las rutas urbanas, (comúnmente organizadas a través de los buses azules), apoyan la operación del sistema permitiendo atender la demanda entre zonas. Por su parte, las rutas alimentadoras y complementarias se caracterizan por realizar la alimentación en los portales y en las estaciones intermedias y sencillas de los corredores troncales del sistema. Para la atención de las áreas de difícil acceso o de muy baja demanda están definidas las rutas especiales las cuales pueden prestar el servicio de transporte en el área urbana y rural de la ciudad.<sup>1</sup>

Con la creación de la empresa TRANSMILENIO S.A. como el Ente Gestor del transporte masivo de la ciudad, se organizó “la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP”, y quedó a cargo de “adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo”.

En desarrollo del Plan Maestro de Movilidad, -Decreto 486 de 2006-, el artículo 8° designó a TRANSMILENIO S.A. como la Entidad responsable de: “la planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.”

<sup>1</sup> Manual de Operaciones. TRANSMILENIO SA

Adicionalmente, la Alcaldía Mayor expidió el Decreto 309 de 2009 “*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*”, en el cual se definieron los principios y políticas necesarias para su implementación.

Este proceso de transición implicó la salida del esquema tradicional de empresas de transporte colectivo para migrar a un modelo definitivo de concesionarios de empresas que operan zonas del SITP, mientras eso ocurría por varios años se otorgaron permisos transitorios para poder operar rutas a lo que se le llamó SITP Provisional. El desmonte de rutas del SITP Provisional culminó el 11 de diciembre 2021, en cumplimiento de lo previsto en la Resolución 381 expedida el 13 de septiembre de 2019 por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, significando que Bogotá ya opera solamente con el modelo del SITP.

En ese sentido, proponemos al Concejo de Bogotá, un proyecto de acuerdo que busca establecer un programa distrital de oportunidades para los conductores del SITP o sistema integrado de transporte público de Bogotá, que permita promover su desarrollo humano desde lo intelectual, emocional, psicológico y físico, a través de acciones que aporten al mejoramiento de las condiciones de vida en materia de educación, vivienda, emprendimiento, recreación, cultura y deporte. Para ello se presenta una serie de medidas que permita resignificar su trabajo en un servicio público esencial para los bogotanos como lo es la movilidad.

Esto sin excluir las obligaciones de bienestar social y de condiciones laborales que es de obligatorio cumplimiento por parte de los concesionarios. Este proyecto fue radicado en el periodo constitucional anterior en 2022 cuyas ponentes fueron María Fernanda Rojas y Ati Quigua y 2023, cuyos ponentes fueron los Hs. Cs. Humberto Rafael Amin Martelo (Coordinador) y H.C. Venus Albeiro Silva Gómez.

## **II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA**

Tratándose del servicio público de transporte masivo de pasajeros, la jurisprudencia ha señalado que, como en todos los demás sistemas de transporte, se encuentran comprometidos tanto derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios, como la eficiencia en la prestación del servicio público de transporte.

En otras palabras, un conductor de transporte público no es una persona o un trabajador cualquiera, que solamente se dedica a mover un vehículo de un sitio a otro, sino que desarrolla una función social, influyendo en la dinámica económica de una ciudad. Es por eso que, desde nuestro punto de vista, es de vital importancia promover intervenciones estatales que coadyuven al fomento de uso de transporte público como una forma de desestimular el uso del vehículo particular.

De acuerdo con cifras de TRANSMILENIO S.A., el servicio de transporte público y masivo de pasajeros se divide en tres modalidades: *a- Troncal*, *b- Zonal* y *c- Alimentador*. Estos servicios son prestados por los diferentes operadores a nivel troncal, alimentación y zonal para las rutas Urbanas, Complementarias y Especiales, incluida la Operadora distrital de Transporte “La Rolita”

Concesionarios de Operación y Zonas del SITP.						
Concesionario	Zona	Patio troncal	Operación Zonal			
			Troncal	Alimentación	Urbano	TransMIBable
Bogotá Móvil Operación Sur BMO SUR S.A.S		Tunal	■			
Connexion Móvil S.A.S.		Sur	■			
Capitalbus S.A.S.		Américas	■			
Sistema Integrado de Operación de Transporte S118 Calle 80 S.A.S.		Calle 80	■			
Sistema Integrado de Operación de Transporte S118 Norte S.A.S.		Norte	■			
Sistema Integrado de Operación de Transporte S118 Suba S.A.S.		suba	■			
Somos Bogotá Usme S.A.S.		Usme	■			
Gmovil S.A.S.	Engativá	Eldorado	■	■	■	
Consortio Express S.A.S.	San Cristóbal	20 de Julio	■	■	■	
Consortio Express S.A.S.	Usaquén		■	■	■	
Este Es Mi Bus S.A.S.	Calle 80		■	■	■	
Este Es Mi Bus S.A.S.	Tintal zona franca		■	■	■	
ETIB S.A.S.	Bosa		■	■	■	
Masivo Capital S.A.S.	Suba oriental		■	■	■	
Masivo Capital S.A.S.	Kennedy		■	■	■	
Organización Suma S.A.S.	Ciudad Bolívar		■	■	■	
Gran Américas Fontibón I S.A.S.	Fontibón - UF 2		■	■	■	
E-Somos Fontibón S.A.S.	Fontibón - UF 4				■	
Hueve Fontibón S.A.S.	Fontibón - UF 7				■	
ZHO Fontibón III S.A.S.	Fontibón - UF 6				■	
ZHO Fontibón V S.A.S.	Fontibón - UF 17				■	
Emasivo 10 S.A.S.	Suba Centro - UF 10				■	
Emasivo 16 S.A.S.	Suba Centro - UF 16				■	
Operadora Distrital de Transporte "La Rolita"	Perdóme - UF 8				■	
E-Somos Alimentación S.A.S.	Usme - UF 5			■		
Gran Américas Usme S.A.S.	Usme - UF 14				■	
Hueve Usme S.A.S.	Usme - UF 13				■	
Cablemovil	TransMIBable Ciudad Bolívar					■

Fuente: Transmilenio S.A.

Para poder operar los vehículos del Sistema, todos los conductores deben estar vinculados al sistema y deben estar provistos de una Tarjeta de Conducción del Sistema Integrado de Transporte Público expedida por TRANSMILENIO S.A., que acredita su respectiva idoneidad y vinculación.

Los conductores que presten sus servicios a los concesionarios del SITP, deberán contar con vinculación laboral directa según las normas que regulan la materia. Es así que los Concesionarios de Operación son los responsables de la contratación y verificación de idoneidad de cada conductor contratado y es autónomo en sus procesos de selección.

De acuerdo a cifras internacionales, en Bogotá, una persona que se moviliza en la ciudad, pasó de perder en los trancones un total de 94 horas de su tiempo en el año 2021 a 122 horas en el año 2022. Un bus troncal se desplaza a velocidades promedio de 34 kms/hora, en el zonal la cifra baja a un promedio de 16 kms/hora. Esto afecta enormemente la capacidad física y emocional de los conductores de transporte público.

Uno de los más significativos avances con respecto al sistema del transporte colectivo, es que la jornada laboral de los conductores es acorde a los horarios establecidos por la ley, específicamente el artículo 165 del código sustantivo del trabajo. Otro avance fue la eliminación de la denominada "guerra del centavo" que ocasionaba largas jornadas de hasta 14 horas de los conductores afectando sus niveles de estrés, ansiedad y agotamiento físico y mental.

Los Concesionarios de Operación son los encargados de salvaguardar la salud mental y hacer seguimiento a la salud mental de los conductores por ellos contratados, puesto que la relación laboral es entre la sociedad concesionaria (empleador) y los conductores (empleados), sin que la empresa TRANSMILENIO S.A. tenga injerencia sobre el particular.

### 10.7. Desempeño Administrativo del Concesionario

10.7.1. El Concesionario de Operación ejercerá la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño administrativo

y financiero afecta la prestación de un servicio público. En todo caso, en virtud del presente Contrato el Concesionario de Operación asume con TMSA los siguientes compromisos mínimos de gestión y desempeño administrativo descritos a continuación y en el Manual de Operaciones:

(a) **Implementar las prácticas y medidas de seguridad y salud en el trabajo**, necesarias para el adecuado desarrollo de la Operación Troncal, establecer los controles internos que permitan verificar su cumplimiento, y asumir los riesgos de salud y profesionales que se deriven de su inobservancia para las personas que se vinculen al desarrollo de la Operación

(f) Implementar y desarrollar de manera permanente y continua durante la vigencia del presente Contrato, **programas de capacitación de todo el personal técnico y operativo** (conductores, supervisores, personal de servicio técnico, lavado, etc), los cuales deben comprender como mínimo los aspectos de contenido, intensidad horaria y metodología consignados por TMSA en el Manual de Operaciones

(g) El Concesionario de Operación debe **ejecutar el plan periódico de capacitación de conductores**, conforme el contenido e intensidad horaria señalada en el Manual de Operaciones y sus documentos relacionados. El plan periódico de ejecución de capacitación de conductores deberá remitirse anualmente por el Concesionario de Operación y ser aprobado previamente por TMSA, quien a su vez será el encargado de expedir las tarjetas de conducción al “Sistema TransMilenio”, **de acuerdo al procedimiento establecido en los reglamentos, procedimientos y manuales Expedidos por TMSA a los conductores que hubieren cumplido satisfactoriamente los cursos de conocimiento y capacitación, y que cumplan con las condiciones físicas y psicológicas necesarias que garanticen la seguridad del servicio, valoradas en instituciones aprobadas por TMSA.**

21.1.3. TMSA ejercerá las actividades de vigilancia y control de la ejecución del Contrato que le corresponden, **directamente o a través de terceros**, y tendrá las siguientes facultades básicas.

(e) Verificar el cumplimiento de los programas de higiene y Seguridad y Salud en el Trabajo y de capacitación de los conductores y demás personal al servicio del Concesionario. (Respuesta TMSA 2023-EE-05512)

Aunque en Bogotá no existen datos oficiales sobre el bienestar físico, mental y emocional de los conductores del sistema integrado de transporte público, hay diversos estudios internacionales que revelan datos interesantes.<sup>2</sup>

Según informes realizados en otras ciudades del mundo, la accidentalidad está afectada por el estado de fatiga de los conductores. La accidentalidad, según reportes médicos, es causada por el cansancio y la somnolencia de conductores fatigados, que disminuyen los niveles de atención, concentración y pérdida de respuesta inmediata a situaciones que lo exigen.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Ver: Osorio Jaramillo Lina María. Ansiedad y Factores Asociados En Conductores De Transporte Público: Revisión de alcance, 2009 –2019. Universidad del rosario. Escuela de Medicina y Ciencias de la Salud. Trabajo de grado para obtener el título de Magister en Salud Ocupacional y Ambiental. (2019) Consultado:

<https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/20342/ART%C3%8DCULO%20LINA%20OSORIO%202019.pdf?sequence=1>

<sup>3</sup> Tomado de <http://www.scielo.org.pe/pdf/rins/v27n2/a12v27n2.pdf>

Otro factor que incide en el desempeño profesional de los conductores es el denominado “Síndrome de Burnout” que consiste en un estado de agotamiento mental, emocional y físico que se presenta como resultado de exigencias agobiantes, estrés crónico o insatisfacción laboral.

La dinámica laboral de un conductor de transporte público puede significar un alto riesgo que no tengan tiempo libre para desarrollarse personalmente o para brindar tiempo a sus familias, ocasionando que sus relaciones personales o familiares se vean afectadas y deterioradas por estas largas jornadas, incluso conllevando a situaciones de conflictos o violencias a nivel de su entorno cercano.

Citando a Jung (2015) se revela que: *“Todos los conductores habían experimentado casos de violencia verbal mientras conducían y en lo referente a la violencia física, el 42,2% de trabajadores, había vivido cierto tipo de violencia física durante el último año”*.<sup>4</sup>

Una de las mayores preocupaciones que surgen es la cantidad de renuncias periódicas en este tipo de empleos, que a su vez redundan en fallas en la prestación del servicio y esto se traduce en la percepción ciudadana que se tiene sobre la calidad del servicio del sistema de transporte público de la ciudad, en la cual 1 de cada 2 ciudadanos manifiestan sentirse insatisfechos con el SITP.

Actualmente, los conductores reciben del distrito un programa de apoyo pero está enfocado en la capacitación en diversos temas, tanto para su ingreso (85 horas) como de actualización (40 horas), que se detallan a continuación:

Curso de *capacitación* para ingreso de conductores

MODULO		INTENSIDAD		
		teórico	práctico	total
1	<i>Relaciones humanas</i>	6	2	8
2	<i>Atención de Contingencias</i>	4	4	8
3	<i>Aspectos generales del sistema y visita al centro de control</i>	1	1	2
4	<i>Manual de Operaciones - SITP</i>	8	0	8
5	<i>Conocimiento del vehículo</i>	4	6	10
6	<i>Conducción de buses</i>	3	10	13
7	<i>Manejo Preventivo y Accidentalidad</i>	14	13	27
8	<i>Conducción para reducir emisiones contaminantes</i>	0	4	4
9	<i>Atención a la población vulnerable o en condición de discapacidad</i>	3	2	5
TOTAL		43	42	85

Fuente: Respuesta consultada en la Red interna del concejo proposición 095 de 2022

Curso de *actualización anual* para conductores

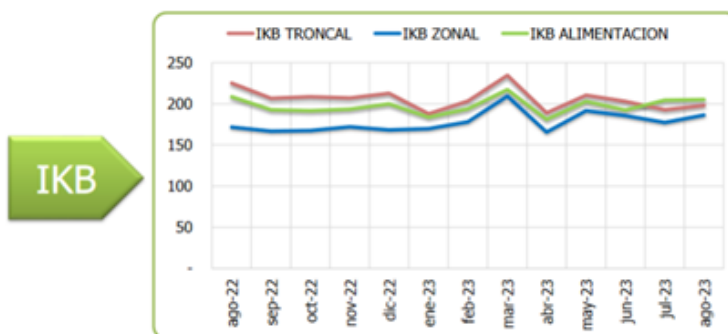
<sup>4</sup> Osorio, página 11. Citando a Jung, P. K., Won, J. U., Roh, J., Lee, J. H., Seok, H., Lee, W., & Yoon, J. H. (2015). Workplace Violence Experienced by Substitute (Daeri) Drivers and Its Relationship to Depression in Korea. *Journal of Korean medical science*, 30(12), 1748–1753. doi:10.3346/jkms.2015.30.12.1748

MODULO		INTENSIDAD		
		teórico	práctico	total
1	Relaciones humanas	2	1	3
2	Atención de Contingencias	2	2	4
4	Manual de Operaciones - SITP	4	0	4
5	Conocimiento del vehículo	1	3	4
6	Conducción de buses	2	3	5
7	Manejo Preventivo y Accidentalidad	8	7	15
8	Conducción para reducir emisiones contaminantes	0	2	2
9	Atención a la población vulnerable o en condición de discapacidad	1	2	3
TOTAL		20	20	40

Fuente: Respuesta consultada en la Red interna del concejo proposición 095 de 2022

La realidad de Bogotá muestra que es una ciudad que por su condición física y por el diseño operacional del servicio de transporte público masivo de pasajeros hace que se potencien factores que afectan el bienestar físico, mental y anímico de los conductores de la ciudad. Por ejemplo, los conductores deben lidiar con el mal estado de la malla vial, lo cual dificulta su operación; adicional a ello, los que laboran en el componente zonal deben compartir su carril con otros vehículos, dificultando mucho más la labor que ejecutan.

Del mismo modo, la forma como se ha organizado la operación del sistema, ocasiona que deban desplazarse largos kilómetros en un solo trayecto que puede tardar entre 90 y 120 minutos, ya sea en rutas que van de las localidades de Suba, Usaquén, Engativá a Usme, San Cristóbal o Ciudad Bolívar y viceversa. Es así que el IKB -índice de kilómetros por vehículo y día, muestra un promedio superior de 200 kilómetros en el año 2023, ubicándose en 198 en el segundo trimestre del año, para el componente troncal.



Fuente: TMSA

Bogotá viene avanzando en una estrategia pionera a nivel Latinoamérica de un Sistema Distrital del Cuidado desde un enfoque de género, esto teniendo en cuenta que muchas mujeres realizan el trabajo de cuidado no remunerado, con frecuencia, sacrificando su bienestar, oportunidades laborales y protección social.

Muy seguramente, muchas de estas mujeres pueden ser madres, esposas o hijas de conductores, que por sus largas jornadas deben dedicarse a estas labores, mientras sus hijos, esposos o padres pasan extenuantes horas al interior de un bus de transporte público.

### ***Universo de Conductores vinculados al SITP.***

De acuerdo con las cifras de Transmilenio, en el sistema existen alrededor de 5 mil conductores activos en el sistema troncal, 15 mil en el sistema zonal y 2.600 en el sistema de alimentador. Elevamos un derecho de petición a los diferentes operadores obteniendo el siguiente resultado.

El mayor universo de las personas vinculadas oscila entre los 31 y 50 años, seguido del grupo de 18 a 30 años. Igualmente, la mayoría de conductores han culminado su bachillerato.

Frente al tema salarial, el promedio de remuneración mensual oscila entre uno y 3 salarios mínimos mensuales, dependiendo de la tipología de bus y de los turnos que se laboran. Igualmente los conductores operan en varios tipos de turnos entre normales, flexibles y simple, que pueden ser corridos o partidos.

Adicional a ello, hemos evidenciado que los conductores en la prestación del servicio público de transporte, pueden también ser sujetos de situaciones de orden público, hurto y lesiones personales.

### **3. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE ACUERDO**

La Constitución Política de Colombia señala en su artículo 24, que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional.

En la **Ley 105 de 1993** se definió el servicio público de transporte como: *“una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”*

Es así que diversas sentencias de la Corte Constitucional ha señalado que: *“La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano con base en los siguiente principios: i) desestimular la utilización superflua del automóvil particular, ii) mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial mediante la regulación del tráfico y iii) promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.”*

La **Ley 336 de 1996**, adopta el Estatuto Nacional de Transporte, unifica los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional. En su artículo 5 reconoce que el servicio público de transporte es esencial y responde a salvaguardar el interés general.

La **Ley 1383 de 2010**, “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”, que modificó la norma en materia de licencia de conducción.

Adicional a ello, el **Decreto 1079 de 2015**, “*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.*”

*“ARTÍCULO 2.2.1.2.2.2.2. Conductores. Las empresas operadoras serán las encargadas de contratar directamente al personal de conductores, a través de contratos de trabajo en los términos y condiciones que para el efecto se establezcan en las normas laborales vigentes. Las empresas operadoras en el proceso de implementación de los SETP, deberán dar preferencia a los conductores que a la fecha trabajen en las rutas de transporte colectivo, siempre y cuando reúnan los requisitos que las autoridades municipales correspondientes determinen.”*

**Competencia del Concejo.** Es competencia del Concejo de Bogotá, D.C. para la aprobación de esta iniciativa lo dictado en el Artículo 313 de la Constitución Política de Colombia; el numeral 4 establece:

“Art. 313. Corresponde a los Concejos: 4. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

Adicionalmente, el Decreto- Ley 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”. En su artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: ...

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

Ya el Concejo en el año 2018, expidió diferentes normas que promueve una serie de estímulos a diferentes grupos específicos de poblaciones, como lo fue el **Acuerdo 700 de 2018**, “*Por medio del cual se implementa un programa de apoyo al personal uniformado de la fuerza pública adscrita a Bogotá*”, *se crea la orden civil al mérito “héroes del distrito” y se establece el día 19 de febrero como día distrital de la convivencia ciudadana*”.

Igualmente, el **Acuerdo 273 de 2007** “*Por medio del cual se establecen estímulos para promover la calidad de la educación en los colegios oficiales del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*”.

**Impacto Fiscal.** Este proyecto no genera impacto fiscal, teniendo en cuenta que puede ser atendido con los recursos proyectados de las entidades competentes.

Cordialmente, Honorables Concejales

**ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Cambio Radical

**EMEL ROJAS CASTILLO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Nueva Fuerza Democrática

*Proyectó: Camilo Torres C –Asesor*



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 190 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN PROGRAMA DISTRITAL DE OPORTUNIDADES PARA LOS CONDUCTORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.”**

El Concejo de Bogotá, Distrito Capital,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el Numeral 1º del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

#### **ACUERDA:**

**Artículo 1. Objeto.** Crease el Programa Distrital de Oportunidades para los Conductores del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP en Bogota D.C., con el propósito de promover su desarrollo humano desde lo intelectual, emocional, psicológico y físico.

**Artículo 2. Definición.** El Programa Distrital de Oportunidades consiste en un portafolio de oferta social, académica y recreativa de ámbito distrital dirigido a los conductores Sistema Integrado de Transporte Público-SITP y su núcleo familiar. Entiéndase como núcleo familiar las personas que tengan vínculo en primer grado de consanguinidad y de afinidad.

**Artículo 3. Líneas estratégicas.** El Programa Distrital de Oportunidades para los Conductores del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP en Bogota D.C., podrá tener como mínimo los siguientes componentes.

- a) *Oportunidades para la apropiación de conocimiento:* La Secretaría Distrital de Educación fomentará acciones para facilitar prioritariamente el acceso a programas educativos formales y no formales de los conductores y su núcleo familiar, en cada uno de los niveles de primaria, secundaria y educación superior.
- b) *Oportunidades para la formación como conductores.* La Secretaría Distrital de Educación coordinará con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, las instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano y/o el Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA, la puesta en marcha de programas específicos que apunten a su formación y capacitación, a través de modelos pedagógicos flexibles.
- c) *Oportunidades para el esparcimiento cultural:* La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y sus entidades adscritas, impulsarán la oferta de actividades culturales y aquellas que respondan a las necesidades de desarrollo artístico de los conductores y su núcleo familiar.
- d) *Oportunidades para la recreación y deporte:* El Instituto Distrital de Recreación y Deporte-IDRD, promoverá una oferta de aprovechamiento del tiempo libre, facilitando el uso de los escenarios deportivos y espacios recreativos, sin costo alguno para los conductores y su núcleo familiar para la realización de práctica libre y las demás actividades que promueva el Distrito. Del mismo modo, fomentará la asistencia a los espectáculos deportivos que se realicen en el Distrito.
- e) *Oportunidades habitacionales:* La Secretaría Distrital de Hábitat en la ruta de acceso a la vivienda, diseñará herramientas comunicativas y procedimientos dirigidos a los conductores para que puedan ser partícipes de los programas de promoción y acceso a soluciones habitacionales ofrecidos por el Gobierno Nacional y Distrital.

- f) *Oportunidades para el turismo.* El Instituto Distrital de Turismo promocionará una oferta de actividades turísticas distritales, que permita a los conductores y su núcleo familiar, aprovechar los productos turísticos que ofrece el distrito capital.

**Artículo 4. Reconocimiento:** TRANSMILENIO S.A. en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad y los concesionarios operadores del SITP, implementarán un reconocimiento dirigido a los conductores que resalten sus buenas prácticas del trabajo y prestación del servicio en cuanto a cultura ciudadana, el buen trato, el respeto de las normas de tránsito y la seguridad vial con los diferentes actores. Este reconocimiento se entregará anualmente en el marco de la celebración del día del conductor.

**Artículo 5. Responsables.** Las entidades responsables de implementar el Programa Distrital de Oportunidades, diseñarán y programarán anualmente las acciones pertinentes que permitan cumplir el objeto del presente acuerdo, de conformidad con la reglamentación que se expida para la materia.

**Parágrafo:** Anualmente la administración distrital a través de la empresa TRANSMILENIO S.A., implementará trimestralmente, una feria de servicios para la divulgación de las estrategias del Programa Distrital de Oportunidades.

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

**PUBLIQUESE Y CUMPLESE**