



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

AÑO I N°. 3028 DIRECTORA: ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA. JULIO 30 DEL AÑO 2020

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2020 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”.....	4391
PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2020 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 741 DE 2019 (REGLAMENTO INTERNO DEL CONCEJO DE BOGOTÁ) PARA DAR CUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 2DO DE LA LEY 1981 DE 2019”.....	4407
PROYECTO DE ACUERDO N° 248 DE 2020 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS PARA BOGOTÁ, D.C.”.....	4431
PROYECTO DE ACUERDO N° 249 DE 2020 PRIMER DEBATE “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”.....	4454
PROYECTO DE ACUERDO N° 174 DE 2020 SEGUNDO DEBATE “POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 386 DE 2009, POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA DE INTERÉS SOCIAL, RECREATIVO Y DEPORTIVO LA CICLOVÍA DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	4481

PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO

Objetivo General

El objetivo general del presente proyecto que se pone a consideración del Honorable Concejo de Bogotá es brindar herramientas que disminuyan los índices de accidentalidad en el Sistema derivados de exceso de velocidad.

Objetivos Específicos

- Disminuir la accidentalidad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la capital.

- Disminuir el número de heridos y muertos a causa de accidentes en vehículos de transporte público de pasajeros.
- Mejorar las condiciones de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la Capital, ya que, por mal uso, exceso de velocidad presentan fallas, daños con frecuencia y con anterioridad a su vida útil.
- Mejorar los tiempos de movilización en la capital, ya que al disminuir los accidentes se generarán menos embotellamientos.
- Mejorar la percepción ciudadana sobre el servicio de transporte público.
- Reducir los perjuicios económicos derivados de los accidentes de tránsito.

II. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

Esta iniciativa fue presentada y radicada por los Honorables Concejales de la Bancada del partido Cambio Radical durante el periodo anterior. A continuación se relacionan los ponentes y el sentido de sus ponencias:

- Proyecto de Acuerdo 358 de 2018. Archivado.
H.C. Daniel Andrés Palacios Martínez rindió ponencia positiva
H.C. Ángela Sofía Garzón Caicedo rindió ponencia positiva
- Proyecto de Acuerdo 437 de 2018. Archivado.
H.C. Ángela Sofía Garzón Caicedo rindió ponencia positiva
H.C. Xinia Rocío Navarro Prada
- Proyecto de Acuerdo 035 de 2019. Archivado.
H.C. Marco Fidel Ramírez Antonio rindió ponencia negativa
H.C. Ricardo Correa Mujica rindió ponencia positiva
- Proyecto de Acuerdo 241 de 2019. Archivado.
H.C. Marco Fidel Ramírez Antonio rindió ponencia negativa
H.C. Ricardo Correa Mujica rindió ponencia positiva

III. SUSTENTO JURÍDICO DE LA NORMA

La presente iniciativa encuentra respaldo jurídico en las siguientes disposiciones, así:

Constitución Política de 1991

El artículo 1º de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Artículo 2o. 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.

Leyes

-Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2º.- Principios Fundamentales.

a. De la soberanía del pueblo: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

d. De la integración nacional e internacional: El transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012.

- LEY 336 DE 1996 Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte

Artículo 2º- La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Artículo 3º- Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes

la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

-LEY 769 DE 2002. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. *Las autoridades de tránsito 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.*

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

PARÁGRAFO 1o. *La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.*

PARÁGRAFO 2o. *La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.*

PARÁGRAFO 3o. *El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial.*

PARÁGRAFO 4o. *Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.*

Ley 1239 de 2008:

“Artículo 1°. El artículo 106 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

Artículo 106. *Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada*

y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

“Artículo 2: El artículo 107 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

“Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía”.

Resoluciones:

Resolución No. 001384 de 20 de abril de 2010 “Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia.

“ARTÍCULO PRIMERO. De conformidad con lo previsto en la Ley 1239 de 2008, para efectos de establecer los límites de velocidad máximos y mínimos en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales, se adopta el manual denominado “Método para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas”, elaborado por la Universidad del Cauca, el cual hace parte integral de la presente resolución.

“PARÁGRAFO. El método para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para vías urbanas. En estas vías, las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o municipio respectivo, de conformidad con lo señalado en la Ley 1239 de 2008.”

IV. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

En el día a día de los ciudadanos es común observar accidentes donde el principal protagonista es un bus perteneciente al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

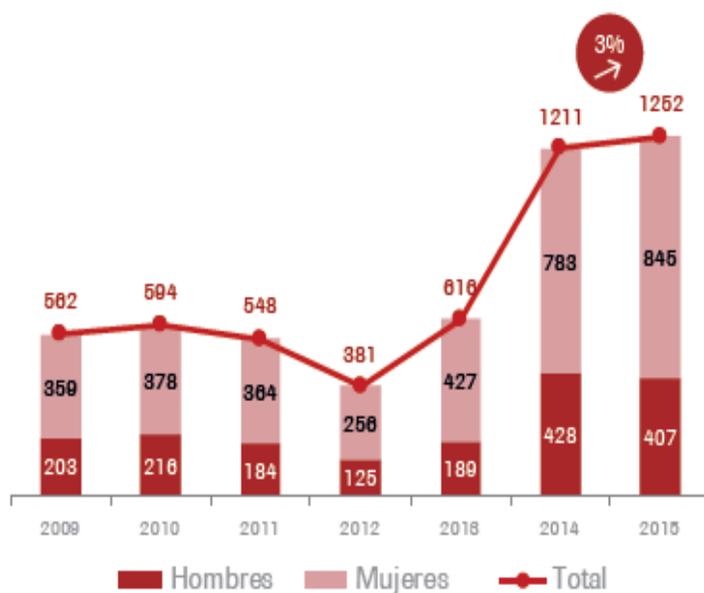
De acuerdo con diario El Heraldó (2015), anualmente en el mundo más de 1.17 millones de personas mueren en accidentes de tránsito, con una tendencia que superará al número de muertos por VIH en 2030, y subraya que el Banco Mundial resalta que estos eventos cuestan aproximadamente entre el 1 y el 3% del PIB.

Según el informe del observatorio de movilidad realizado por la Universidad de los Andes y La Cámara de Comercio de Bogotá (2015), el exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito y las fallas mecánicas, son las principales causas de los accidentes en este transporte público.

El Tiempo (2016) indica que, en Bogotá se presentan en promedio 500 accidentes simples de tránsito, con un costo de entre 5 y 13 millones de pesos, siendo los corredores Avenida Circunvalar, Autopista Norte y Carrera 30 los principales focos de accidentalidad.

En 2012 se presentaron 381 lesionados en transporte público, en 2013 por poco se duplica este número dado que se registraron 616 casos de este tipo. Para 2014 se vuelve a incrementar drásticamente la cifra de lesionados en transporte público, alcanzando 1.211 casos de personas lesionadas, para 2015 se presentaron 1.252 lo que equivale a un incremento del 3% respecto al año anterior, tal y como lo reflejan las siguientes gráficas.

Gráfica 29. Lesionados en transporte público



 Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLOF). Bogotá, 2015.

Gráfico tomado de Observatorio de Movilidad 2015. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

De igual manera el incremento en el número de muertes en transporte público no deja de ser preocupante. En 2012 se presentaron 17 casos, en 2013 se registraron 20 muertes, en 2014 se

alcanzó la nefasta cifra de 24, y finalmente, en el 2015 fueron 18 los casos muertes en transporte público.

Gráfica 28. Muertes en transporte público



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), Bogotá, 2015.

Gráfico tomado de Observatorio de Movilidad 2015. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

Este estudio de la Universidad de Los Andes y de la Cámara de Comercio de Bogotá, también presenta cifras sobre siniestros. De esta manera, durante el año 2015 se presentaron 31.340 siniestros, de los cuales en el 16% de los casos estuvo involucrado un bus, buseta, microbús; dicho tipo de vehículos son los que conforman la flota del SITP Y SITP provisional.

La Secretaría Distrital de Movilidad (2018) presentó la siguiente información sobre accidentes viales en el Distrito Capital:

Tabla por Siniestros viales discriminados por año y gravedad

EDAD DEL SINIESTRO	AÑO						
	012	013	014	015	016	017	018*
Siniestros solo daños	22514	22929	22690	20074	23843	24276	
Heridos	12773	11114	10596	10738	10579	10386	
Allecidos	315	283	383	529	566	538	
Siniestros	35602	34326	33669	31341	34988	35200	

*enero, febrero, marzo y abril de 2018

Fuente: SIGAT II. Fecha de consulta 8 de junio de 2018. Fecha de datos 7 de junio de 2018

Se puede observar la alta ocurrencia de siniestros en el Distrito Capital, lo cual se traduce, necesariamente, en una afectación a la vida, la salud y el patrimonio de los bogotanos. Vale la pena informar que la misma accidentalidad ha cobrado 2775 muertes y 70037 heridos en cinco años.

Dentro de estos accidentes se ven involucrados buses del SITP, así, distintos medios de comunicación han hecho eco de la referida situación, así: El Espectador (2017), informó que los

buses del SITP se involucran en casi nueve accidentes diarios, con 4602 accidentes en el año 2016, 29 muertos y 1613 heridos.

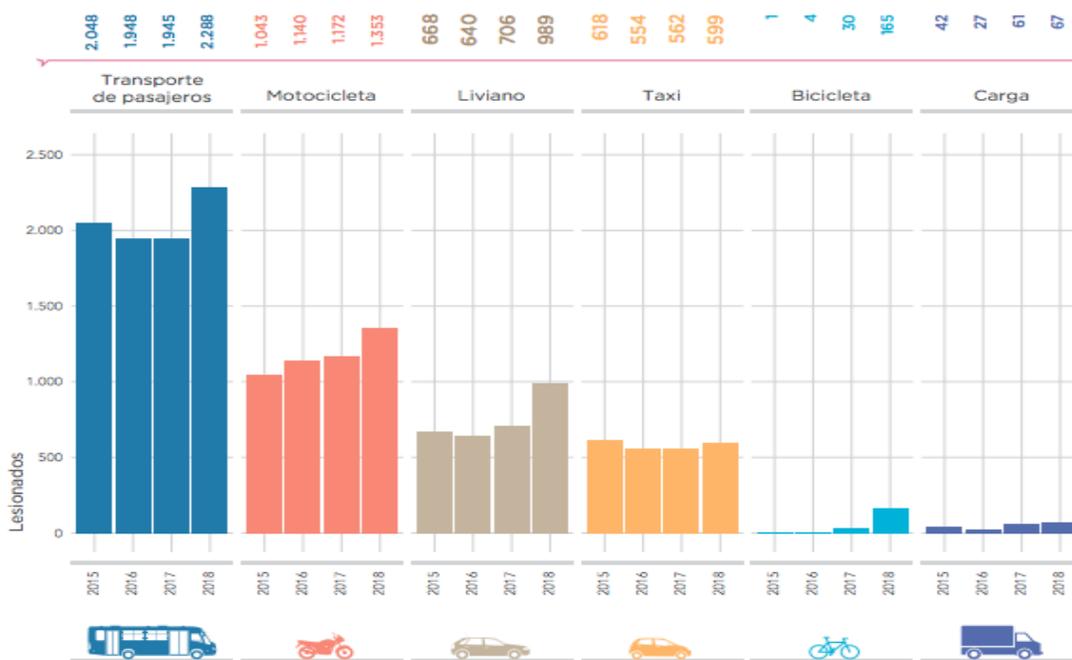
Igualmente, el diario El Tiempo (2017) informó que, desde enero hasta noviembre de 2017 se presentaron 751 accidentes de tránsito donde se vio involucrado algún buses del SITP. También Noticias Caracol (2017) mostró que un vehículo SITP estrelló cuatro vehículos, presuntamente por exceso de velocidad.

La magnitud de los accidentes viales ha tenido tanta importancia, que según lo afirmado por el Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, la Administración Distrital considera esta situación como una *“problemática de salud pública, que supera en número otras enfermedades como el EPOC, el cáncer de cuello uterino, la diabetes y el cáncer de mama. Así mismo, supera el número de muertes por conflicto armado, suicidio y muertes accidentales en la capital del país”* (Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, 2019)

Así mismo, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá presentó el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018, en donde se recopiló el comportamiento sobre la materia en la capital durante el respectivo año.

De acuerdo con el mismo escrito, el mayor número de pasajeros lesionados según el modo de transporte, es el correspondiente al transporte público, con un 42%, seguido por el transporte en vehículos livianos o taxis con un 29% y un 25% que configura los pasajeros que se transportaban en motocicleta.

Gráfica 19.
Pasajeros lesionados según modo de transporte
Años 2015 - 2018

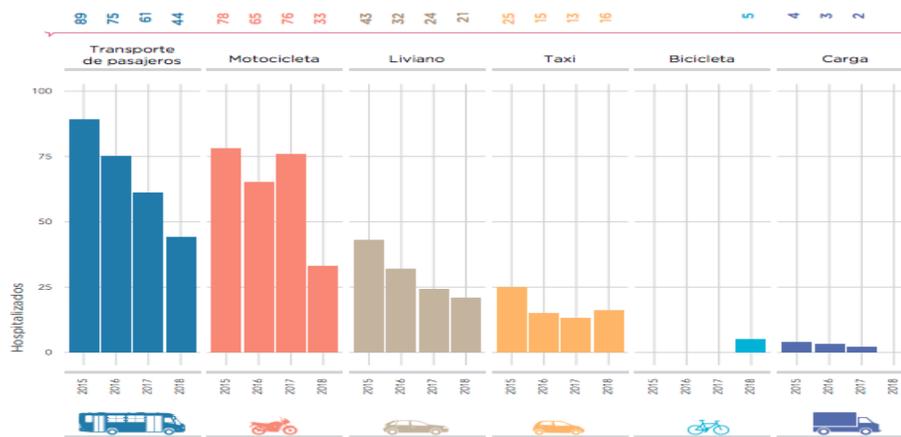


Elaboración SDM-DSVCT
Fuente: SIGAT 2015-2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

Relata el respectivo informe de la Secretaría Distrital de Movilidad, que el 65% de los pasajeros que tuvieron que ser hospitalizados por haber estado involucrado en algún accidente vial corresponde a personas que se movilizaban en transporte público o en motocicletas.

Gráfica 22.
Pasajeros hospitalizados según modo de transporte
Años 2015 a 2018



Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT 2015-2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

Al revisar las cifras sobre muertes consignadas en el respectivo estudio según condición y transporte, se tiene que estas ascienden a 514 en 2018, de las cuales el 95% corresponden a peatones, motociclistas y ciclistas, los denominados usuarios vulnerables.

Tabla. 4.
Cantidad de víctimas fatales según condición y transporte
Año 2018

Condición	Víctimas fatales	Participación
Peatón	245	47,7%
Motociclista	150	29,2%
Ciclista	64	12,5%
Pasajero	47	9,1%
Motocicleta	29	5,6%
Vehículo liviano	8	1,6%
Vehículo de transporte de pasajeros	6	1,2%
Taxi	2	0,4%
Vehículo de transporte de carga	2	0,4%
Conductor	8	1,6%
Vehículo liviano	4	0,8%
Taxi	3	0,6%
Vehículo de transporte de pasajeros	1	0,2%

Elaboración SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

De acuerdo con los datos sobre personas fallecidas en siniestros de tránsito, consagradas en la gráfica 32 del referido estudio, se evidencia que el transporte público de pasajeros es el tercer generador de muertes en peatones con 50, el primero en ciclistas con 16 y el tercero en motociclistas con 26, en el periodo de enero – diciembre de 2018.

Gráfica 32.
Fallecidos en siniestros de tránsito
Enero - diciembre de 2018

Víctimas	Peatones	Bicicletas	Motocicletas	Vehículos livianos	Buses de transporte de pasajeros	Taxis	Transporte de carga	Autobús, volteamiento o caída de ocupante	Más de dos actores viales
Peatones	0	1	80	66	50	10	15	0	23
Ciclistas	0	0	6	8	16	4	13	9	8
Motociclistas	3	2	5	18	26	6	35	39	16
Acompañantes de motociclista	0	0	1	4	4	3	8	5	4
Conductores de transporte de pasajeros	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Residentes de transporte de pasajeros	0	0	0	0	1	0	0	4	1
Conductores de taxi	0	0	1	1	1	0	0	0	0
pasajeros de taxi	0	0	0	0	0	1	0	1	0
Ocupantes de vehículos livianos	0	0	0	1	1	0	0	10	0
Ocupantes de transporte de carga	0	0	1	0	0	0	0	1	0

Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

Gráfica 94.
Caracterización de víctimas en siniestros que involucraron vehículos de transporte de pasajeros
Año 2018



Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018
* En un siniestro grave se puede registrar más de un lesionado

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

En el referido estudio se presenta un acápite donde se relacionan los siniestros asociados a vehículos de transporte de pasajeros, dentro del mismo se indica que durante el 2018 "hubo 1 persona muerta en un siniestro que involucró vehículos de transporte de pasajeros cada 3 días. Se registró 1 siniestro grave con vehículos de transporte de pasajeros cada 3 horas y 3 minutos. 11

personas resultaron heridas en siniestros que involucraron vehículos de transporte de pasajeros por día¹ (Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, 2019)

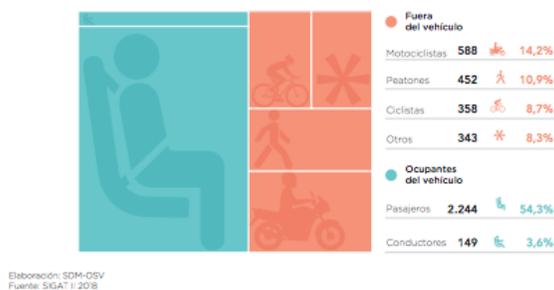
Gráfica 102.
Porcentaje de víctimas fatales en siniestros que involucraron vehículos de transporte público, por condición
Año 2018



Gráfica 103.
Porcentaje de lesionados hospitalizados en siniestros que involucraron vehículos de transporte público, por condición
Año 2018



Gráfica 104.
Porcentaje de lesionados valorados en siniestros que involucraron vehículos de transporte público, por condición
Año 2018



Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

Finalmente se presentan estas gráficas con la intención de evidenciar que la problemática es altamente preocupante, pues en términos de lesiones y de hospitalizaciones los pasajeros del transporte de público, resultan ser los más afectados. Cerca del 30% de los lesionados hospitalizados en virtud de un siniestro donde estuvo un vehículo de transporte público fueron los

¹ Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018, pág. 136.

pasajeros, seguidos por los peatones con un 28%, las motociclistas y los bicicletas con un 14% cada uno.

Al revisar la información correspondiente a los lesionados valorados en siniestros que involucraron vehículos de transporte público por condición, se evidencia que, nuevamente, los pasajeros son los mayores afectados, pues del total de estos lesionados, el 54.3%, fueron pasajeros de vehículos de transporte público, el 14 fueron motociclistas, el 10% peatones y el 9% ciclistas.

En términos de víctimas fatales en accidentes donde hubo presencia de un vehículo de transporte público, los más afectados son los peatones con cerca del 46% seguido por los motociclistas con un 32% y los ciclistas con un 14%. En esta medición los pasajeros de este tipo vehículos que fallecieron en accidentes asciende al 5% del total de los casos.

Ahora bien, teniendo claridad con las cifras de accidentabilidad, es preciso revisar cual es la principal causa de esta situación. De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el exceso de velocidad es una de las principales causas de estos resultados. Cerca del 40% de los accidentes se debe a la misma (Caracol Radio, 2017).

Al revisar los factores de riesgos considerados en el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá en el 2018, se observa que el exceso de velocidad, si bien ha decrecido, sigue representado un 20% de las causas de los accidentes durante 2018 y enero de 2019. Este dato resulta más aterrador cuando existen normas que regulan el límite máximo de velocidad, luego, el porcentaje debería ser mucho menor.

Gráfica 157.

Vehículos excediendo límite de velocidad

Fuente: Universidad Johns Hopkins y Universidad de los Andes (colab. 2019) en Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. Elaboración SDM-OSV

Estas cifras justifican tomar medidas para garantizar que este exceso de velocidad no sea una de las variables de la accidentalidad en el servicio público. Una de estas medidas es la instalación de mecanismos que informen sobre vulneración a los límites de velocidad que le permitan al pasajero saber cuándo el vehículo en el que se movilizan lo infringe.

En el contexto internacional se han pensado medidas similares; en la Unión Europea, mediante Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de 5 de noviembre de 2002, se estableció que los vehículos que transportan pasajeros, entre otros, deben tener un limitador de velocidad.

A nivel latinoamericano, específicamente en el caso de Argentina, el Diario El Clarín (2016), informa que se han implementado los limitadores de velocidad con el fin de reducir el porcentaje de accidentalidad, en este caso, como medida inicial se toma los automotores nuevos, deberán tener implementado de fábrica este sistema de limitación y gradualmente se irán implementando.

En el país se han adoptado medidas de control en la velocidad para la prevención de accidentes de tránsito, así, mediante Resolución 001122 de 2005 el Ministerio de Transporte estableció que los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial, los particulares de servicio escolar y los pertenecientes a establecimientos educativos, debían tener un dispositivo de control de velocidad, que emitiese un sonido cuando sobrepasa el límite de velocidad máximo, que tuviese una pantalla donde se pudiese visualizar la velocidad del vehículo, y que el dispositivo almacena los datos, entre otros.

Este panorama nos muestra que los accidentes viales en el Distrito Capital generan un problema de salud pública y además son una gran pérdida económica para la ciudad.

Teniendo en cuenta que la celeridad es uno de los factores determinantes de accidentalidad vial, es pertinente limitar físicamente la velocidad de los vehículos, en este caso los de servicio público de pasajeros, con el fin de disminuir los índices de eventos catastróficos derivados de esta causa.

V. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ.

El Concejo Distrital es competente para aprobar la presente iniciativa conforme con lo establecido en el numeral 1º y 19º del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el cual señala lo siguiente:

“Artículo 12. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y 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.”*

19. *Dictar normas de tránsito y transporte.*

VI. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta la Ley 819 de 2003 en su Artículo 7º indica: “Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”.

El presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal adicional a los apropiados mediante el Presupuesto de Bogotá, debido a que los eventuales gastos que genere la presente iniciativa serán asumidos por los operadores y/o propietarios de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la Capital, teniendo en cuenta que los operadores del SITP deben contemplar las normas de seguridad que se establezcan para la prestación del servicio.

De otro lado, dentro de las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, consagradas en el artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, se contemplan:

“a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

“b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

“c. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.

“d. Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

“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.

“f. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.

“g. Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.

“k. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.”

Funciones dentro de las cuales se enmarca este proyecto de Acuerdo, motivo por el cual, no se están consagrando cargas económicas a la Secretaría.

BIBLIOGRAFÍA

Caracol Radio (17/04/2017). *El 40 por ciento de los accidentes en vías de Colombia son por exceso de velocidad.* Recuperado de http://caracol.com.co/radio/2017/04/18/nacional/1492471482_184638.html

El Clarín. (27/05/2016). *Limitan de fábrica la velocidad de colectivos, camiones y micros.* Recuperado de http://www.clarin.com/sociedad/limitan-fabrica-velocidad-colectivos-camiones_0_E1DeRhZ7W.html

El Espectador. (27/03/2017). *Buses del SITP, involucrados en casi nueve accidentes diarios en 2017.* Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/buses-del-sitp-involucrados-en-casi-nueve-accidentes-diarios-en-2017-articulo-686541>

El Heraldo (15/11/2015). *Entre el 1 y 3% del PIB es el costo por accidentes de tránsito.* Recuperado de <https://www.elheraldo.co/economia/entre-el-1-y-3-del-pib-es-el-costopor-accidentes-de-transito-228468>

El Tiempo. (26/11/2016) *Por choques simples, la gente pierde hasta \$ 13 millones cada hora.* Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/costo-de-un-accidente-de-transito-en-bogota-35412>

El Tiempo. (26/11/2017) *Tras constantes accidentes, empeora la crisis del SITP.* Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/accidentes-empeora-la-crisis-del-sitp-en-bogota-149440>

Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, 2019. *Radiografía de la Siniestralidad Vial en Bogotá: 514 personas murieron en 2018, Bogotá.* Recuperado de <http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/radiografia-de-la-siniestralidad-vial-en-bogota-514-personas-murieron-en-2018>

Noticias Caracol (15/12/2017). *Conductor de SITP estrelló cuatro vehículos por exceso de velocidad.* Recuperado de <https://noticias.caracol.com.co/ojo-de-la-noche/conductor-de-sitp-estrello-cuatro-vehiculos-por-exceso-de-velocidad>

PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, especialmente de las conferidas por los numerales 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., previo estudio de factibilidad, ordenarán a las empresas concesionarias del Sistema Integrado de Transporte (SITP) y SITP Provisional, dotar los vehículos de un dispositivo que limite la velocidad a la que se puede desplazar de acuerdo a la normativa vigente, así como también tableros que permitan a los pasajeros verificar la velocidad a la que transitan los automotores.

Parágrafo: La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. tendrán un término de doce (12) meses a partir de la promulgación del presente acuerdo para adelantar los estudios de factibilidad necesarios.

ARTÍCULO SEGUNDO. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 741 DE 2019 (REGLAMENTO INTERNO DEL CONCEJO DE BOGOTÁ) PARA DAR CUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 2DO DE LA LEY 1981 DE 2019”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El objeto del proyecto de acuerdo es modificar el **Reglamento Interno del Concejo de Bogotá (Acuerdo 741 de 2019)**, con base en el artículo 2do de la Ley 1981 de 2019, con el objetivo de fomentar la participación de la mujer en el ejercicio de la labor normativa y de control político con el fin de mejorar las circunstancias materiales e inmateriales de la población femenina, atendiendo a la normatividad vigente y las apuestas en el marco del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los cuales deben ir enmarcados en el Plan de Desarrollo Distrital.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

A nivel internacional desde hace unos años se han desarrollado iniciativas con la perspectiva de eliminar toda discriminación contra las mujeres, y así alcanzar la igualdad de género en todos los ámbitos de la vida. Por lo cual, se han venido constituyendo mecanismos, rutas y estrategias para lograrlo; la **“Convención sobre eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer”** fue adoptada en diciembre de 1979 mediante la Resolución 34/180 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Esta, para afrontar la disparidad existente entre hombres y mujeres, suministra un marco de obligatorio cumplimiento para los países que la han ratificado en perspectiva de consolidar y garantizar la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas a nivel mundial.

Es así como en la convención, en la Parte II, artículo 7, se plantea:

Los Estados Partes tomarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en la vida política y pública del país y en particular, garantizarán a las mujeres, en igualdad de condiciones con los hombres, el derecho a:

- *Votar en todas las elecciones y referéndums públicos y ser elegibles para todos los organismos cuyos miembros sean objeto de elecciones públicas.*
- *Participar en la formulación de las políticas gubernamentales y en la ejecución de éstas, y ocupar cargos públicos y ejercer todas las funciones públicas en todos los planos gubernamentales.*
- *Participar en organizaciones y en asociaciones no gubernamentales que se ocupen de la vida pública y política del país.*

Por otro lado, está la **Declaración y Plataforma de Acción de Beijing**, que se constituyó en 1995 y en su definición se lee *“es una agenda con visión de futuro para el empoderamiento de las mujeres... La actual fuente de orientación e inspiración para lograr la igualdad de género y los*

*derechos humanos de las mujeres y las niñas en todo el mundo*². En el marco de su conformación, los Estados reconocieron la importancia del papel de la mujer y su plena participación en condiciones de igualdad en todas las esferas de la sociedad, incluidos la participación en los procesos de adopción de decisiones y el acceso al poder, como medios fundamentales para el logro de la igualdad, el desarrollo y la paz de los países. En Beijing se plantearon los siguientes ejes estratégicos:

1. La pobreza.
2. Educación y capacitación.
3. La salud.
4. La violencia contra la mujer.
5. Los conflictos armados.
6. La economía.
7. El ejercicio del poder y la adopción de decisiones.
8. Mecanismos institucionales para el adelanto de la mujer.
9. Los derechos humanos.
10. Los medios de comunicación y difusión.
11. El medio ambiente.
12. La niña.

Es así, que el eje estratégico 7, que hace referencia al ejercicio del poder de las mujeres y la adopción de decisiones, resultar ser el pilar para garantizar en una sociedad el desarrollo y la paz y la participación equitativa de la mujer en la vida política. Para que esto sea efectivo, se requiere aumentar sustancialmente el número de mujeres en escenarios políticos y decisorios de estructuras de poder en todos los niveles, en perspectiva de lograr una representación efectiva y paritaria de la mujer en dichas instancias.

Se identifica que a nivel mundial para el año 2000, la mujer sigue insuficientemente representada en los distintos cargos de elección democrática y legislativos en general, así como en los más altos niveles del sector empresarial y en otras instituciones sociales y económicas. Todo esto, para garantizar la igualdad de la mujer en torno a acceso de los recursos económicos, la capacitación y el empleo digno, como la doble carga de trabajo, el remunerado y no remunerado (economía del cuidado), entre otros sobre los que aun hoy en pleno siglo XXI existe una brecha amplia entre hombres y mujeres.

En Naciones Unidas, se aprobó una Resolución por la Asamblea General el 19 de diciembre de 2011³, la cual reafirma las obligaciones que tienen todos los Estados de promover y proteger los Derechos Humanos y las libertades fundamentales, en especial el derecho a participar en el gobierno de su país.

En la agenda mundial, se definió como Objetivo de Desarrollo del Milenio 3: “Promover la igualdad entre los sexos y el empoderamiento de la mujer”, el cual tuvo como meta la eliminación de las

² Declaración y Plataforma de Acción de Beijing. ONU Mujeres. Página 9

³ Resolución aprobada por la Asamblea General el 19 de diciembre de 2011. Naciones Unidas. 19 de marzo de 2012.

desigualdades entre los géneros en la enseñanza primaria y secundaria, preferiblemente para el año 2005, y en todos los niveles de la enseñanza antes de 2015⁴.

Para Latinoamérica el PNUD y ONU Mujeres impulsan una iniciativa llamada la **Red de Democracia Paritaria**, la cual tiene como objetivo aumentar la participación de mujeres en la política como eje fundamental para garantizar derechos, e incluso combatir la violencia contra las mujeres y el feminicidio, fenómenos que han aumentado en la región en los últimos años.

Es importante destacar que la igualdad de género es indispensable para alcanzar el desarrollo sostenible de un país o una región, para lo cual es necesario generar y garantizar espacios de participación política, económica y social plena y efectiva de las mujeres, quienes deben asumir liderazgos en todos los niveles y escenarios participativos y de toma de decisiones, esto en perspectiva del cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

“Desde el año 2000, ha habido un incremento importante en el porcentaje de parlamentarias elegidas a nivel local en América Latina, según datos de la Unión Interparlamentaria, desde el 2018, 30,7% de representantes en cámaras bajas o únicas de la región son mujeres, destacando Cuba (53,2%), Bolivia (53.1%), México (48,2%), Granada (46,6%), Nicaragua (45,6%) y Costa Rica (45,6%) entre los países de mayor porcentaje de parlamentarias en el mundo.”⁵

“Al acceder más mujeres a puestos de tomas de decisión, también se ha notado un aumento de las denuncias de casos de acoso y violencia hacia ellas en el ámbito político. Existe un vínculo directo entre la desigualdad de género, la violencia de género y la violencia hacia las mujeres en política. Dicho esto, es imperativo que las mujeres participen en puestos de toma de decisión pues la presencia de mujeres en cargos políticos contribuye a generar nuevos modelos de liderazgo, mitigando creencias y estereotipos que generan discriminación contra las mujeres.”⁶

“En América Latina, ahora hay 9 vicepresidentes mujeres; mientras que Bolivia, Costa Rica y México son los países de la región con la proporción más equitativa de mujeres y hombres en sus congresos. Pero a pesar de importantes avances normativos, a nivel regional, aún persisten brechas”, dijo Richard Barathe, Director del Centro Regional del PNUD para América Latina y el Caribe.

Según estudios de IDEA con el BID, se ha demostrado que solo un 20% de mujeres dirigen las organizaciones políticas.

Específicamente para Colombia, se evidencia la necesidad de fortalecer la articulación entre instituciones del Estado que intervengan en lo respectivo a la prevención y eliminación de toda

⁴ <https://www.unwomen.org/es/news/in-focus/mdg-momentum>. El progreso hacia los ODM para las mujeres y las niñas.

⁵ Impulsar la participación política de las mujeres en América Latina y el Caribe es más importante que nunca, ONU y socios. PNUD. <https://www.latinamerica.undp.org/content/rblac/es/home/presscenter/pressreleases/2018/impulsar-la-participacion-politica-de-las-mujeres-en-america-lat.html>

⁶ Impulsar la participación política de las mujeres en América Latina y el Caribe es más importante que nunca, ONU y socios. PNUD. <https://www.latinamerica.undp.org/content/rblac/es/home/presscenter/pressreleases/2018/impulsar-la-participacion-politica-de-las-mujeres-en-america-lat.html>

violencia basada en género, así como también en la erradicación de la discriminación laboral y salarial.

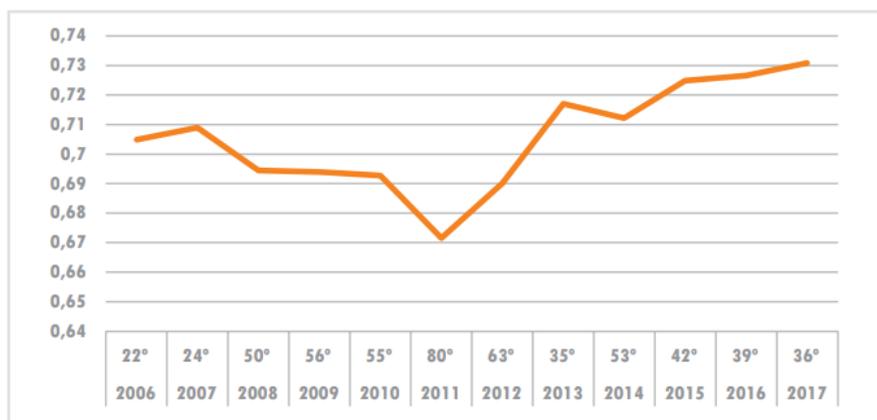
Se adoptan entonces los Objetivos de Desarrollo Sostenible como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad para el año 2030. Particularmente en lo que respecta a la igualdad de género, se relaciona el Objetivo 5 que indica: “Poner fin a todas las formas de discriminación contra las mujeres y niñas no es solo un derecho humano básico, sino que además es crucial para el desarrollo sostenible. Se ha demostrado una y otra vez que empoderar a las mujeres y niñas tiene un efecto multiplicador y ayuda a promover el crecimiento económico y el desarrollo a nivel mundial. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo le ha otorgado a la igualdad de género un lugar central en su trabajo y hemos visto un progreso notable en los últimos veinte (20) años. Mas niñas van a la escuela que hace quince (15) años, y la mayoría de las regiones ha alcanzado la paridad de género en la educación primaria. Pero, aunque hay más mujeres que nunca en el mercado laboral, todavía hay grandes desigualdades en algunas regiones, y sistemáticamente a las mujeres se les niegan los mismos derechos laborales que tienen los hombres. La violencia y la explotación sexual, la división desigual del trabajo no remunerado – tanto doméstico como en el cuidado de otras personas- y la discriminación en la toma de decisiones en el ámbito público son grandes obstáculos que aún persisten. El cambio climático y los desastres continúan teniendo un efecto desproporcionado en las mujeres y los niños, al igual que el conflicto y la migración. Garantizar el acceso universal a la salud reproductiva y sexual y otorgar a la mujer derechos igualitarios en el acceso a recursos económicos, como tierras y propiedades, son metas fundamentales para conseguir este objetivo. Hoy más mujeres que nunca ocupan cargos públicos, pero alentar a más mujeres para que se conviertan en líderes ayudará a alcanzar una mayor igualdad de género.”⁷. En perspectiva de lo descrito en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5, se diseñan políticas públicas, programas y planes de gobierno, que permitan su cumplimiento.

Derivado de dicho objetivo, Colombia define veintidós (22) indicadores orientados hacia:

- Poner fin a la discriminación contra las mujeres y las niñas.
- Poner fin a toda la violencia contra las mujeres y su explotación.
- Eliminar los matrimonios forzados y la mutilación genital.
- Valorar el cuidado no remunerado y promover las responsabilidades domésticas compartidas.
- Igualdad de oportunidades y participación en posiciones de liderazgo.
- Acceso universal a los derechos y salud reproductiva.
- Igualdad de acceso a recursos económicos, posesión de propiedades y servicios.
- Promover el empoderamiento de las mujeres a través de la tecnología.

Según el Índice de brechas de género de 2017 (World Economic Forum, 2017), en Colombia persiste la brecha de empoderamiento político, debido a que el país ocupa el puesto 36 entre 144 países, ascendiendo 3 puestos con respecto al año anterior, pero mostrando un descenso de 14 puestos, con respecto a la primera medición de dicho índice en 2006, como lo muestra la Gráfica 1.

⁷ <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-5-gender-equality.html>

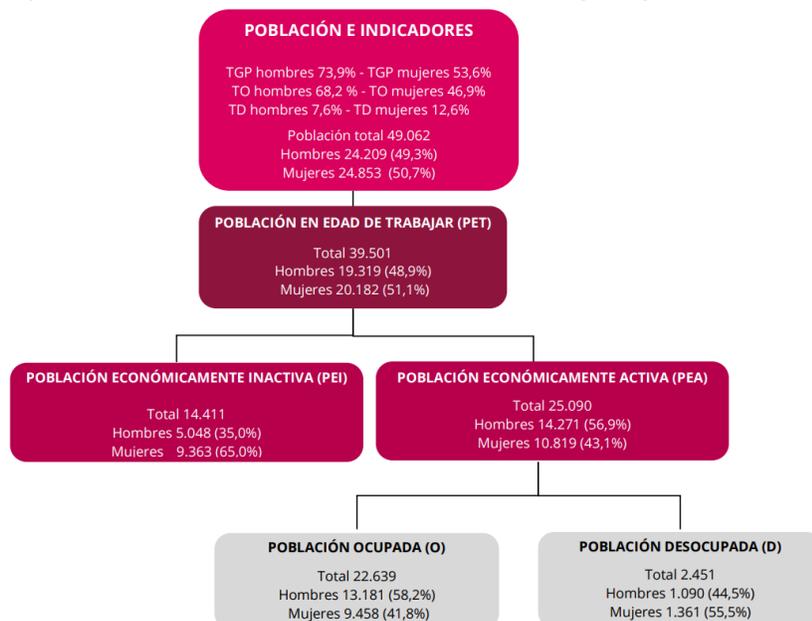


Gráfica 1 Índice de la brecha de género Colombia

Fuente: World Economic Forum. Índice de brechas de género.

A partir de información registrada en el DANE, en el país la población de mujeres es de 23.312.832 (51%), que integran 14.2 millones de hogares, de los cuales cerca de 6 millones tienen al frente a una mujer (40.7%), según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018. Por tanto, no es coherente hablar y proyectar el desarrollo humano, económico, social y político de un país, donde resulta excluida más de la mitad de la población, como sucede en Colombia.

En lo que respecta al mercado laboral, con base en cifras del DANE para el trimestre móvil entre septiembre y noviembre de 2019, como se muestra en la Gráfica 2, para el periodo indicado la Tasa General de Participación de los hombres fue del 73,9%, mientras que las mujeres estuvieron 20,3% por debajo participando en el mercado laboral con un 53,6%, de tal manera que los hombres tuvieron una tasa de desocupados (TD) de 7,6% mientras que las mujeres representaron una Tasa de Desocupación de 12,6%, superando en un 5% a los hombres. Enfatizando estas cifras en las brechas laborales que existen a nivel nacional entre hombres y mujeres.



Gráfica 2 Indicadores de mercado según sexo (trimestre móvil septiembre-noviembre 2019)

Fuente: DANE, GEIH

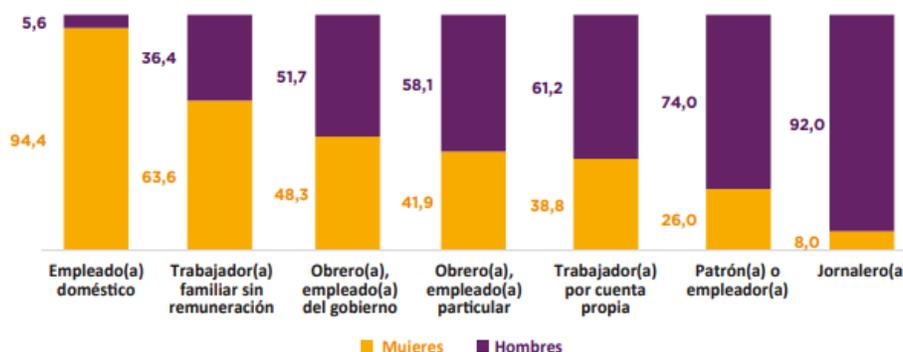
Con base en las diferencias en la participación en el mercado laboral, se debe destacar que este es un derecho constitucional tanto para hombres como para mujeres, siendo para estas últimas una condición necesaria que garantice su autonomía económica y social.

Entre el 2008 y 2018 la TGP de las mujeres aumentó, pasando de 46% a 54% incrementando en diez años 8 puntos porcentuales (en adelante p.p.), no obstante, la TGP para hombres también incrementó, pasando de 71% a 75%, lo cual mantiene la brecha laboral, que para el periodo tan solo se redujo en 4 p.p.

En lo que respecta a la tasa de desempleo para el 2018 según el DANE, las mujeres contaron con una TD de 12,7% y los hombres de 7,4% es decir con una diferencia de 5,2 p.p. Es importante destacar que existe una correlación fuerte entre la violencia de género y la autonomía económica.

Aunque el acceso al mercado laboral está directamente relacionado con el nivel de estudios, es importante mencionar que al paso de los años el número de mujeres que acceden a la educación superior ha venido incrementando, no obstante, las dificultades para acceder al mercado laboral persisten, aunque cuenten con el mismo nivel de educación que los hombres. Con base en información de la Gran Encuesta Integrada de Hogares –GEIH- 2018, se registra que la tasa de desempleo para mujeres con estudios universitarios es de 11,2%, mientras que los hombres en las mismas condiciones tienen una tasa de desempleo de 9,0%.

De acuerdo a la categoría de empleo, la GEIH del DANE en 2018, se logra identificar como se muestra en la Gráfica 3, que la categoría en la que las mujeres tienen mayor ocupación es empleada doméstica con un 94,4%, mientras que la categoría en la que los hombres tienen mayor ocupación es jornalero con un 92%. Por otro lado, las mujeres en un 63,6% son trabajadoras familiares sin remuneración, mientras los hombres en un 74% son patrones.



Gráfica 3 Proporción de mujeres y hombres de total de personas ocupadas por categoría de empleo

Fuente: Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH 2018

A nivel nacional, una mujer recibe 88 pesos por cada 100 que recibe un hombre por realizar el mismo trabajo. La brecha salarial entre hombres y mujeres es de 12% en 2018, lo cual demuestra que las mujeres no cuentan con las mismas oportunidades en educación y empleo que los hombres, lo cual repercute en los espacios de ocio y cuidado personal, que no son equitativos de acuerdo al género, debido al tiempo que las mujeres dedican en mayor medida a las tareas del cuidado, teniendo en cuenta que diariamente, las mujeres en promedio destinan 7 horas 14 minutos al trabajo

doméstico y de cuidados no remunerado, mientras que los hombres destinan menos de 4 horas a estas tareas.⁸

Es por eso, que lo que respecta a la Economía del Cuidado, las mujeres, en términos generales combinan la responsabilidad de las tareas del TDCNR (Trabajo Doméstico y de Cuidado No Remunerado) con jornadas académicas y trabajos remunerados. Es importante destacar que según las cuentas nacionales del DANE, la producción total de la economía colombiana en 2017 fue de 1.616.405 (miles de millones de pesos), de la cual la producción del TDCNR fue de 332.515 (miles de millones de pesos), es decir que representó el 20,6% del total de la producción.

El promedio de tiempo que dedican los hombres en edad productiva semanalmente al mercado laboral ronda las 48 horas, y el de las mujeres 40 horas, es decir, por cada 8 horas que ofrece un hombre, una mujer puede ofrecer 7 horas. Sin embargo, las mujeres dedican el doble del tiempo al trabajo doméstico y de cuidados no remunerado que los hombres. Semanalmente, ellas destinan en promedio 50.6 horas, mientras que ellos 23.9 horas.⁹

Existe entonces una mayor percepción hacia la feminización del trabajo no remunerado, lo cual se relaciona con el índice de feminidad de la pobreza, que en los últimos diez años ha incrementado, pasando de 102.5 en 2008, a 118 en 2018, mostrando que las mujeres siguen presentando una relación superior en las tasas de pobreza frente a los hombres.

Todo lo anterior está relacionado con que históricamente las mujeres se han enfrentado a exclusiones y discriminaciones que suprimen sus derechos y limitan el acceso a oportunidades que garanticen empoderamiento económico. Por tanto, es indispensable la participación de las mujeres en los ámbitos democráticos, la construcción del tejido social y el desarrollo sostenible.

En lo que respecta particularmente a los organismos institucionales, sus aportes en el tema de género se enfocan por un lado en “el trabajo de la dirección orientado hacia las mujeres está enfocado en dos escenarios: el fortalecimiento a las organizaciones de mujeres y la cualificación de sus liderazgos. El Ministerio del Interior y la Mesa de Género de la Cooperación Internacional, crearon la campaña MÁS MUJERES MÁS DEMOCRACIA que tiene como objetivo continuo, promover el liderazgo, la inclusión y la participación política de las mujeres en el marco de las elecciones nacionales y territoriales.

A través de la plataforma web masmujeresmasdemocracia.gov.co, de espacios de formación y de espacios institucionales de interacción con las mujeres candidatas, militantes de partidos políticos, partícipes de organizaciones de la sociedad civil o afiliadas a la organización comunal, se brindan herramientas claves para empoderarse de estos escenarios, tener una mejor comprensión del universo electoral con el objetivo de fortalecer la participación electoral de las mujeres en los escenarios políticos de Colombia.¹⁰

En Colombia se debe fortalecer la implementación y construcción de políticas públicas para la eliminación de las brechas entre hombres y mujeres, en aspectos tales como el mercado laboral, en cuanto al acceso y la designación salarial. En general, logrando más oportunidades para el bienestar de las mujeres. El Plan Nacional de Desarrollo proyecta *el diseño de una Política de*

⁸ Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT, 2016 - 2017).

⁹ Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT, 2016 - 2017).

¹⁰ <https://participacion.mininterior.gov.co/participacion/mujeres>

Equidad de Género para las Mujeres y la creación del Sistema Nacional de Mujeres, en perspectiva de cerrar las brechas económicas y sociales entre mujeres y hombres, así como la reducción de los embarazos en adolescentes, la violencia de género y la implementación de la distribución equitativa de las tareas de la Economía del Cuidado.

En la última década se ha evidenciado que las causas de la baja participación de las mujeres son múltiples y obedecen a factores personales, sociales, políticos, económicos, presentando índices bajos como se muestra en la Tabla 1.

	1998-2000	2001-2003	2004-2007	2008-2011
Gobernaciones	3,20%	6,25%	6,25%	3,12%
Asambleas Departamentales	5,26%	13,84%	15,62%	17,50%
Alcaldías	5,20%	7,30%	7,60%	9,94%
Concejos Municipales	10,32%	12,89%	12,89%	13,70%

Tabla 1 Participación de la mujer en cargos de elección popular en el ámbito territorial 1998-2011

Fuente: Registraduría Nacional del Estado Civil. Procesado por la Alta Consejería Presidencial por la Equidad de la Mujer.

Asimismo, se evidencia que las mujeres en Colombia candidatas en las elecciones para autoridades locales y para Congreso a partir del año 2003 no superan el 20% del total de personas candidatas, siendo el 2010 el año que más mujeres candidatas se presentaron para elecciones de Presidente y Congreso con un 19.8%¹¹.

En Bogotá, según la GEIH del DANE, en 2016 la población correspondía a 7'963.361 personas, de las cuales el 51,6% (4'110.638) son mujeres y el 48,4% (3'852.723) son hombres.

La capital es una de las ciudades donde la brecha laboral es menor en comparación con trece (13) ciudades y áreas metropolitanas a nivel nacional, no obstante, se mantiene la brecha salarial, donde los hombres devengan más que las mujeres, aun cuando desarrollan las mismas actividades. En cuanto a la población en edad de trabajar (PET), la distribución por sexo muestra que la fuerza laboral de Bogotá está compuesta en el 52,2% por mujeres.

Para el año 2016, en Bogotá, el 64,6% de las mujeres mayores de 12 años manifestaron tener un puesto de trabajo o encontrarse buscando uno, 12,9 puntos porcentuales por debajo de los hombres (77,5%).

Asimismo, el análisis del comportamiento histórico de la tasa global de participación (TGP) en las mujeres indica que esta ha crecido 4,9 puntos en los últimos 7 años; no obstante, las brechas de sexo se han reducido solamente 1,5 puntos porcentuales en el periodo 2009-2016

Bogotá cuenta con **la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital**

En general, a pesar de los esfuerzos, las dificultades en equidad de género se presentan principalmente en:

¹¹ Observatorio de Asuntos de Género. La participación política de las mujeres en Colombia: Avances, retos y análisis sobre la presencia y acceso de las mujeres a los espacios de decisión en el país. Octubre de 2011.

- El acceso al trabajo decente y la eliminación de la brecha salarial por motivos de género.
- El reequilibrio de la carga del trabajo de cuidado no remunerado.
- La violencia contra las mujeres.
- La reducción de la mortalidad materna.
- El respeto a los derechos de salud sexual y reproductiva.
- La participación en el ejercicio del poder y la toma de decisiones a todos los niveles.

III. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

CONTEXTO NORMATIVO INTERNACIONAL

Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), establece que:

“Artículo 3

Los Estados Partes tomarán en todas las esferas, y en particular en las esferas política, social, económica y cultural, todas las medidas apropiadas, incluso de carácter legislativo, para asegurar el pleno desarrollo y adelanto de la mujer, con el objeto de garantizarle el ejercicio y el goce de los derechos humanos y las libertades fundamentales en igualdad de condiciones con el hombre.

[...]

Artículo 7

Los Estados Partes tomarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en la vida política y pública del país y, en particular, garantizarán a las mujeres, en igualdad de condiciones con los hombres, el derecho a:

- a. Votar en todas las elecciones y referéndums públicos y ser elegibles para todos los organismos cuyos miembros sean objeto de elecciones públicas;*
- b. Participar en la formulación de las políticas gubernamentales y en la ejecución de éstas, y ocupar cargos públicos y ejercer todas las funciones públicas en todos los planos gubernamentales;*
- c. Participar en organizaciones y en asociaciones no gubernamentales que se ocupen de la vida pública y política del país.*

Artículo 8

Los Estados Partes tomarán todas las medidas apropiadas para garantizar a la mujer, en igualdad de condiciones con el hombre y sin discriminación alguna, la oportunidad de representar a su gobierno en el plano internacional y de participar en la labor de las organizaciones internacionales.”

Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, de 1995: Establece diferentes esferas de promoción de los derechos de las mujeres, entre los cuales está la mujer en el ejercicio del poder y la adopción de decisiones. En desarrollo de este eje, se acuerda:

“191. Medidas que han de adoptar los partidos políticos:

- a) *Considerar la posibilidad de examinar la estructura y los procedimientos de los partidos a fin de eliminar todas las barreras que discriminen directa o indirectamente contra la participación de la mujer;*
- b) *Considerar la posibilidad de establecer iniciativas que permitan a las mujeres participar plenamente en todas las estructuras internas de adopción de decisiones y en los procesos de nombramiento por designación o elección;*
- c) *Considerar la posibilidad de incorporar las cuestiones de género a su programa político tomando medidas para lograr que las mujeres puedan participar en la dirección de los partidos políticos en pie de igualdad con los hombres.*

192. Medidas que han de adoptar los gobiernos, los órganos nacionales, el sector privado, los partidos políticos, los sindicatos, las organizaciones de empleadores, las instituciones de investigación y académicas, los órganos subregionales y regionales y las organizaciones no gubernamentales e internacionales:

- a) *Adoptar medidas positivas para conseguir que exista un número decisivo de mujeres dirigentes, ejecutivas y administradoras en puestos estratégicos de adopción de decisiones;*
- b) *Crear o fortalecer, según proceda, mecanismos para vigilar el acceso de la mujer a los niveles superiores de adopción de decisiones;*
- c) *Revisar los criterios de contratación y nombramiento para los órganos consultivos y de adopción de decisiones y el ascenso a puestos superiores para garantizar que tales criterios son pertinentes y no discriminan contra la mujer;"*

Convención internacional para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, Belém Do Pará: Consagra lo siguiente:

“Artículo 4

Toda mujer tiene derecho al reconocimiento, goce, ejercicio y protección de todos los derechos humanos y a las libertades consagradas por los instrumentos regionales e internacionales sobre derechos humanos. Estos derechos comprenden, entre otros:

[...]

j. el derecho a tener igualdad de acceso a las funciones públicas de su país y a participar en los asuntos públicos, incluyendo la toma de decisiones.”

Resolución 1325 de 2000, del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas: Se encarga de instar a los Estados Parte de Naciones Unidas, a generar acciones para el aumento de la participación de las mujeres en los niveles de adopción de decisiones en la solución de conflictos y los procesos de paz.

Consenso de Quito de 2007: Se delinear los compromisos de los países firmantes, entre los cuales está Colombia, para garantizar la plena participación de las mujeres en cargos públicos y de representación política con el fin de alcanzar la paridad en la institucionalidad estatal (poderes

ejecutivo, legislativo, judicial y regímenes especiales y autónomos) y en los ámbitos nacional y local, como objetivo de las democracias latinoamericanas y caribeñas.

MARCO CONSTITUCIONAL

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.

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 40. *Todo ciudadano tiene derecho a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político. Para hacer efectivo este derecho puede:*

- 1. Elegir y ser elegido.*
- 2. Tomar parte en elecciones, plebiscitos, referendos, consultas populares y otras formas de participación democrática.*
- 3. Constituir partidos, movimientos y agrupaciones políticas sin limitación alguna: formar parte de ellos libremente y difundir sus ideas y programas.*
- 4. Revocar el mandato de los elegidos en los casos y en la forma que establecen la Constitución y la ley.*
- 5. Tener iniciativa en las corporaciones públicas.*
- 6. Interponer acciones públicas en defensa de la Constitución y de la ley.*
- 7. Acceder al desempeño de funciones y cargos públicos, salvo los colombianos, por nacimiento o por adopción, que tengan doble nacionalidad. La ley reglamentará esta excepción y determinará los casos a los cuales ha de aplicarse.*

Las autoridades garantizarán la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de la Administración Pública.

Artículo 43. *La mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación. Durante el embarazo y después del parto gozará de especial asistencia y protección del Estado, y recibirá de este subsidio alimentario si entonces estuviere desempleada o desamparada. El Estado apoyará de manera especial a la mujer cabeza de familia.*

Artículo 107. *Se garantiza a todos los nacionales el derecho a fundar, organizar y desarrollar partidos y movimientos políticos, y la libertad de afiliarse a ellos o de retirarse.*

También se garantiza a las organizaciones sociales el derecho a manifestarse y a participar en eventos políticos.

MARCO LEGAL**Legislación nacional**

- **Ley 51 de 1981 (JUNIO 2).** Por medio de la cual se aprueba la "Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer", adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 18 de diciembre de 1979 y firmado en Copenhague el 17 de julio de 1980.
- **Decreto 1398 de 1990 por el cual se desarrolla la Ley 51 de 1981.** Que aprueba la Convención sobre eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, adoptada por las Naciones Unidas. El cual especifica en su Artículo 6:

“Artículo 6°. La no discriminación para participar en la vida política y pública. No podrá haber discriminación para la participación de la mujer en la vida política y publica del país, en especial para:

1. *Votar en las elecciones y ser elegible para todos los organismos públicos y privados;*
2. *Formular y ejecutar políticas gubernamentales;*
3. *Ocupar cargos y ejercer funciones públicas;*
4. *Participar en organizaciones o asociaciones gubernamentales o no, que se ocupen de la vida pública y privada del país;*
5. *Representar al país en el plano nacional e internacional.*

Parágrafo. Dentro del año siguiente a la vigencia de este Decreto todas las instituciones públicas y privadas reformarán sus estatutos, eliminando cualquier discriminación en la participación de la mujer en las actividades de las mismas. Las autoridades competentes para el reconocimiento de las respectivas personerías jurídicas procederán a la revisión y control correspondientes”.

- **Ley 581 de 2000.** La cual crea los mecanismos para que las autoridades, en cumplimiento de los mandatos constitucionales, le den a la mujer la adecuada y efectiva participación a que tiene derecho en todos los niveles de las ramas y demás órganos del poder público. Se consagra en el artículo 4 de esta norma:

“ARTICULO 4o. PARTICIPACION EFECTIVA DE LA MUJER. La participación adecuada de la mujer en los niveles del poder público definidos en los artículos 2o. y 3o. de la presente ley, se hará efectiva aplicando por parte de las autoridades nominadoras las siguientes reglas:

a) Mínimo el treinta por ciento (30%) de los cargos de máximo nivel decisorio, de que trata el artículo 2o., serán desempeñados por mujeres;

b) Mínimo el treinta por ciento (30%) de los cargos de otros niveles decisivos, de que trata el artículo 3o., serán desempeñados por mujeres.

PARAGRAFO. El incumplimiento de lo ordenado en este artículo constituye causal de mala conducta, que será sancionada con suspensión hasta de treinta (30) días en

el ejercicio del cargo, y con la destitución del mismo en caso de persistir en la conducta, de conformidad con el régimen disciplinario vigente.”

- **Ley 1009 de 2006.** Por medio de la cual se crea con carácter permanente el Observatorio de Asuntos de Género, que tiene por objeto identificar y seleccionar un sistema de indicadores de género, categorías de análisis y mecanismos de seguimiento para hacer reflexiones críticas sobre las políticas, los planes, los programas, las normas, la jurisprudencia para el mejoramiento de la situación de las mujeres y de la equidad de género en Colombia.
- **LEY 1413 DE 2010.** Por medio de la cual se regula la inclusión de la economía del cuidado en el sistema de cuentas nacionales con el objeto de medir la contribución de la mujer al desarrollo económico y social del país y como herramienta fundamental para la definición e implementación de políticas públicas, en la cual se establece:

“ARTÍCULO 1o. OBJETO Y ALCANCE DE LA LEY. La presente ley tiene por objeto incluir la economía del cuidado conformada por el trabajo de hogar no remunerado en el Sistema de Cuentas Nacionales, con el objeto de medir la contribución de la mujer al desarrollo económico y social del país y como herramienta fundamental para la definición e implementación de políticas públicas.

ARTÍCULO 2o. DEFINICIONES. Para efectos de la aplicación de la presente ley se adoptan las siguientes definiciones:

Economía del Cuidado: Hace referencia al trabajo no remunerado que se realiza en el hogar, relacionado con mantenimiento de la vivienda, los cuidados a otras personas del hogar o la comunidad y el mantenimiento de la fuerza de trabajo remunerado. Esta categoría de trabajo es de fundamental importancia económica en una sociedad.

Trabajo de Hogar no Remunerado: Servicios domésticos, personales y de cuidados generados y consumidos dentro del propio hogar por las que no se percibe retribución económica directa.

Encuesta de Uso del Tiempo: Instrumento metodológico que permite medir el tiempo dedicado por las personas a las diferentes actividades, trabajo remunerado y no remunerado, estudio, recreación y ocio, entre otros.

Cuenta Satélite: Cuenta específica del Sistema de Cuentas Nacionales que organiza y registra la información de un sector económico o social, en este caso del trabajo en los hogares.

ARTÍCULO 3o. CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES. Se consideran Actividades de Trabajo de Hogar y de Cuidado No Remunerado, entre otras, las siguientes:

- 1. Organización, distribución y supervisión de tareas domésticas.*
- 2. Preparación de Alimentos.*
- 3. Limpieza y mantenimiento de vivienda y enseres.*
- 4. Limpieza y mantenimiento del vestido.*

5. Cuidado, formación e instrucción de los niños (traslado al colegio y ayuda al desarrollo de tareas escolares).
6. El cuidado de ancianos y enfermos.
7. Realizar las compras, pagos o trámites relacionados con el hogar.
8. Reparaciones al interior del hogar.
9. Servicios a la comunidad y ayudas no pagadas a otros hogares de parientes, amigos y vecinos. La presente clasificación no excluye otras actividades que se puedan incorporar en su oportunidad.

ARTÍCULO 4o. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE-, es la autoridad responsable de coordinar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.

Para ello deberá establecer los mecanismos y realizar las gestiones necesarias para planear, diseñar, aplicar y actualizar una Encuesta de Uso del Tiempo, instrumento indispensable para obtener la información sobre Trabajo de Hogar No Remunerado.

El Gobierno Nacional, en cabeza del DANE, integrará una Comisión Multisectorial que definirá la forma de inclusión de la información sobre trabajo de hogar no remunerado en el Sistema de Cuentas Nacionales. Lo anterior se hará a través de la creación de una Cuenta Satélite adscrita al sector correspondiente o como se estime conveniente para el objeto de la ley.

El concepto de la comisión multisectorial tiene carácter vinculante y dará lugar a los trámites administrativos y contables necesarios para la inclusión del trabajo de hogar no remunerado en las Cuentas Nacionales.

ARTÍCULO 5o. IMPLEMENTACIÓN DE LA LEY. El DANE, y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, conforme con sus competencias, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley, iniciarán el proceso de adecuación de procedimientos y gestiones necesarias para planear, diseñar y definir técnica, conceptual y metodológicamente la encuesta de uso del tiempo y la inclusión de sus resultados en el Sistema de Cuentas Nacionales.

PARÁGRAFO 1o. La aplicación de la Encuesta de Uso del Tiempo no podrá superar los tres (3) años contados a partir de la vigencia de la ley.

PARÁGRAFO 2o. Una vez aplicada la Encuesta de Uso del Tiempo se deberá garantizar su actualización de manera continua conforme con el período de tiempo que defina el DANE como autoridad responsable. En todo caso este período no podrá ser superior a los tres (3) años entre una y otra medición.

ARTÍCULO 6o. SEGUIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL. La Consejería Presidencial para la Equidad de Género coordinará una mesa de trabajo con la participación de los entes de control, la academia y las organizaciones sociales con el objeto de hacer seguimiento y coadyuvar al proceso de implementación de la Encuesta de Uso de Tiempo. El DANE presentará a la mesa de trabajo informes semestrales de avance que den cuenta de las labores que se adelantan para dar cumplimiento a la ley.

ARTÍCULO 7o. USO DE LA INFORMACIÓN. El Ministerio de Hacienda, el Departamento Nacional de Planeación, el Banco de la República, la Contaduría Nacional, la Contraloría General de la República y los demás entes gubernamentales que participan en la preparación, seguimiento y control del presupuesto y estudio de la economía nacional, deberán incluir dentro de sus análisis el Trabajo de Hogar no remunerado como contribución al desarrollo económico del país.”

- **Ley Estatutaria 1475 de 2011**

Por la cual se adoptan reglas de organización y funcionamiento de los partidos y movimientos políticos, de los procesos electorales y se dictan otras disposiciones. Estableció un porcentaje mínimo (30%) de participación femenina en las listas de partidos políticos para cargos de elección popular, en donde se elijan más de 5 curules (Art. 28). También definió el principio de igualdad de género que rige los partidos políticos así: “los hombres, las mujeres y las demás opciones sexuales gozarán de igualdad real de derechos y oportunidades para participar en las actividades políticas, dirigir las organizaciones partidistas, acceder a los debates electorales y obtener representación política”. Adicionalmente, en el último año, se expidieron importantes leyes y documentos de política pública que generan mecanismos para potenciar el trabajo de las mujeres en los ámbitos de representación política y desarrollo del país, claves para el desarrollo de las mujeres:

- **Ley 1434 de 2011**

Por la cual se crea la Comisión Legal para la Equidad de la Mujer en el Congreso. Esta Comisión busca fomentar la participación de las mujeres en el ejercicio de la labor legislativa y de control político, a través de funciones tales como elaborar proyectos de ley para la garantía de los derechos humanos de las mujeres en Colombia y ejercer control político para que los derechos de las mujeres se garanticen en el marco de planes, programas, proyectos y políticas públicas, entre otras.

- **Consejo Nacional de Política Económica y Social –CONPES- 161 de 2013.** Documento que presenta la Política Pública Nacional de Equidad de Género y precisa el plan de acción indicativo para el período 2013-2016, el cual incluye el Plan integral para garantizar una vida libre de violencias y establece lineamientos y ámbitos de acción para la participación de las mujeres en los procesos de toma de decisiones y en las distintas esferas de poder. Dentro de sus acciones indicativas, se exalta la necesidad de diseñar y ejecutar programas orientados a fortalecer la participación de las mujeres, teniendo en cuenta sus diferencias, en la parte social, cultural y política; y hacer seguimiento y monitoreo a las normas establecidas para aumentar la participación de las mujeres en los escenarios de poder y toma de decisiones. las acciones institucionales se dirigen a la formación y cualificación de las mujeres, para su participación en espacios de elección popular, la formación en nuevos liderazgos de participación ciudadana y en el fortalecimiento de las redes y organizaciones sociales de mujeres, bajo el liderazgo del Ministerio del Interior.¹²

- **Decreto 1649 de 2014.** En el artículo 16 nombra la *Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer*. Sus funciones son:

¹² Documento CONPES SOCIAL 161. EQUIDAD DE GÉNERO PARA LAS MUJERES. III. PLAN DE ACCION INDICATIVO 2013-2016. 2.3. Participación en escenarios de poder y toma de decisiones. Página 45

1. Asistir al Presidente y al Gobierno Nacional en el diseño de las políticas gubernamentales destinadas a promover la equidad entre mujeres y hombres, siguiendo las orientaciones generales trazadas por el Presidente de la República.
2. Impulsar la incorporación de la perspectiva de género en la formulación, gestión y seguimiento de las políticas, planes y programas en las entidades públicas nacionales y territoriales.
3. Establecer los mecanismos de seguimiento al cumplimiento de la legislación interna y de los tratados y convenciones internacionales que se relacionen con la equidad de la mujer y la perspectiva de género.
4. Establecer alianzas estratégicas con el sector privado, organismos internacionales, ONG, universidades y centros de investigación, para estimular y fortalecer la investigación y el análisis del conocimiento existente sobre la condición y situación de la mujer.
5. Apoyar organizaciones solidarias, comunitarias y sociales de mujeres a nivel nacional y velar por su participación activa en las acciones y programas estatales.
6. Apoyar la formulación y el diseño de programas y proyectos específicos dirigidos a mejorar la calidad de vida de las mujeres, especialmente las más pobres y desprotegidas.
7. Impulsar la reglamentación de leyes existentes dirigidas a lograr la equidad para las mujeres.
8. Canalizar recursos y acciones provenientes de la cooperación internacional, para el desarrollo de los proyectos destinados a garantizar la inclusión de la dimensión de género y la participación de la mujer en el ámbito social, político y económico.

- **De la LEY 1981 DE 2019**, en la que se establece que

“ARTÍCULO 1o. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 25 de la Ley 136 de 1994, el cual quedará así:

Artículo 25. Comisiones. Los concejos integrarán comisiones permanentes encargadas de rendir informe para primer debate a los proyectos de acuerdo, según los asuntos o negocios de que estas conozcan y el contenido del proyecto acorde con su propio reglamento. Si dichas comisiones no se hubieren creado o integrado, los informes se rendirán por las Comisiones Accidentales que la Mesa Directiva nombre para tal efecto.

Todo concejal deberá hacer parte de una comisión permanente y en ningún caso podrán pertenecer a dos o más comisiones permanentes.

Además de las Comisiones Permanentes, con el objeto de fomentar la participación de la mujer en el ejercicio de la labor normativa y de control político, los concejos municipales crearán la Comisión para la Equidad de la Mujer, la cual tendrá como funciones además de las que el Concejo delegue, dictar su propio reglamento, ejercer el control político así como el seguimiento a las iniciativas relacionadas con los temas de género, promover la participación de las mujeres en los cargos de elección popular y de designación, ser interlocutoras de las organizaciones y grupos de mujeres, al igual que fomentar y desarrollar estrategias de comunicación sobre temas relacionados con los derechos de las mujeres y las políticas públicas existentes. De igual manera esta Comisión podrá hacer seguimiento a los

procesos de verdad, justicia y reparación para los delitos cometidos contra las mujeres durante el conflicto armado interno en sus territorios, a los que haya lugar.

Para la conformación se tendrá en cuenta a todas las mujeres cabildantes de la Corporación respectiva de igual forma la participación voluntaria y optativa de los hombres concejales.

ARTÍCULO 2o. *Adiciónese un nuevo inciso al artículo 19 del Decreto Ley 1421 de 1993, el cual quedará así:*

Artículo 19. El Concejo creará las comisiones que requiera para decidir sobre los proyectos de acuerdo en primer debate y para despachar otros asuntos de su competencia. Todos los concejales deberán hacer parte de una comisión permanente. Ningún concejal podrá pertenecer a más de una comisión.

Además de las Comisiones Permanentes, el Concejo de Bogotá con el objeto de fomentar la participación de la mujer en el ejercicio de la labor normativa y de control político, crearán la Comisión para la Equidad de la Mujer, la cual tendrá como funciones además de las que el Concejo del Distrito delegue, dictar su propio reglamento, ejercer control político, así como el seguimiento a las iniciativas relacionadas con los temas de género, promover la participación de las mujeres en los cargos de elección popular y de designación, ser interlocutoras de las organizaciones y grupos de mujeres, al igual que fomentar y desarrollar estrategias de comunicación sobre temas relacionadas con los derechos de las mujeres y las políticas públicas existentes. De igual manera esta Comisión podrá hacer seguimiento a los procesos de verdad, justicia y reparación para los delitos cometidos contra las mujeres durante el conflicto armado interno en el Distrito Capital.

Para la conformación se tendrá en cuenta a todas las mujeres cabildantes del Concejo de Bogotá, de igual forma la participación voluntaria y optativa de los hombres concejales.”

- **Acuerdo 741 de 2019**, proferido por el Concejo de Bogotá, que actualmente tiene la siguiente redacción:

“ARTÍCULO 36.- COMISIONES ACCIDENTALES, TRANSITORIAS, DE VIGILANCIA O AD HOC. Son comisiones accidentales, transitorias, de vigilancia o ad hoc, aquellas ordenadas por la ley, el reglamento, el Presidente del Concejo de Bogotá, D.C., o de las Comisiones Permanentes, para cumplir un objeto determinado. Dichas comisiones se integrarán hasta por siete (7) Concejales de diferentes Bancadas, quienes deberán radicar el informe en medio físico y digital en la Secretaría respectiva, dentro del término señalado en el acto de la designación para que se continúe con el trámite correspondiente.

A ellas compete:

1. *Recibir sectores de la comunidad para el conocimiento de las situaciones y problemas relacionados con la ciudad en sus diferentes aspectos.*

2. *Recibir dignatarios o personalidades que invite el Concejo de Bogotá, D.C.*
3. *Desplazarse en casos de urgencia a algún lugar de la ciudad en representación del Concejo de Bogotá, D.C.*
4. *Hacer seguimiento de los compromisos adquiridos por la Administración Distrital en el respectivo debate de control político, durante los seis (6) meses siguientes a éste.*
5. *Efectuar vigilancia y control de la gestión de las autoridades distritales y rendir informe de su actividad a la Plenaria o a la Comisión Permanente, dentro de un término no superior a tres (3) meses.*
6. *Presentar informe escrito sobre las objeciones formuladas por el Alcalde Mayor a los proyectos de acuerdo hasta por el término de diez (10) días calendario.*
7. *Llevar a cabo las funciones que le sean asignadas por el respectivo Presidente.*

Parágrafo. Cuando las comisiones accidentales tengan por objeto estudiar un proyecto de acuerdo, podrán presentar su informe en el plazo otorgado por el presidente de la Corporación o de la Comisión Permanente correspondiente.”

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El Concejo de Bogotá es competente para regular la materia en virtud de lo establecido en los numerales 1 y 24 del artículo 12 del Decreto-Ley 1421 de 1993:

“ARTICULO 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.*

[...]

24. *Darse su propio reglamento”*

V. IMPACTO FISCAL

Con base en el artículo 7 de la ley 819 de 2003, con respecto al análisis del impacto fiscal de las normas indica que: *“En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”.*

Y el Acuerdo 741 de 2019 (Reglamento Interno del Concejo de Bogotá), en su Capítulo IX, Artículo 67, indica que los proyectos de acuerdo deben contener requisitos mínimos, en los que se incluye en el literal d. Análisis del impacto fiscal del proyecto.

Con base en lo aquí expuesto, es importante destacar que los costos de este proyecto de ley están sustentados en la orden dada al Concejo de Bogotá por la Ley 1981 de 2019.

Atentamente,

HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO
Concejala de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 741 DE 2019 (REGLAMENTO INTERNO DEL CONCEJO DE BOGOTÁ) PARA DAR CUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 2° DE LA LEY 1981 DE 2019”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confieren los numerales 1 y 24 del artículo 12 del Decreto-Ley 1421 de 1993.

ACUERDA

ARTÍCULO 1. Adiciónese un nuevo numeral al Artículo 11 del Reglamento Interno del Concejo de Bogotá (Acuerdo 741 de 2019), cuya nueva redacción será la siguiente:

ARTÍCULO 11.- ESTRUCTURA ORGÁNICA INTERNA. El Concejo de Bogotá, D.C., tendrá la estructura orgánica interna establecida en los Acuerdos números 28 y 29 de 2001; y en los contenidos en el presente Acuerdo y demás normas que lo modifiquen o adicionen, observando como mínimo la siguiente estructura básica para ejercer el control político y la función normativa:

1. La Plenaria del Concejo de Bogotá, D.C.

Está conformada por la totalidad de los Concejales de la Corporación. La Plenaria elige un órgano de dirección y de gobierno denominado Mesa Directiva del Concejo de Bogotá, D.C., elige e integra las Comisiones Permanentes, elige al Secretario General y demás funcionarios de su competencia.

2. La Mesa Directiva del Concejo de Bogotá, D.C.

Es el órgano de dirección y de gobierno. Estará integrada por los siguientes miembros elegidos por la Plenaria de la Corporación para periodos fijos de un (1) año: Un Presidente, un Primer Vicepresidente y un Segundo Vicepresidente. Igual integración y período tendrán las Mesas Directivas de las Comisiones Permanentes.

3. Comisiones Permanentes

Son aquellas que cumplen funciones especializadas y específicas de acuerdo con la materia conforme lo disponga el Concejo de Bogotá, D.C., y el presente Reglamento.

1. Comisiones legales

Son aquellas que ordena la ley y tendrán las funciones especializadas que ella le asigne. En lo no regulado por la ley se regirán conforme lo disponga el Concejo de Bogotá, D.C., y el presente Reglamento.

2. Unidades de Apoyo Normativo (UAN)

Las Unidades de Apoyo Normativo (UAN) establecidas en el artículo tercero (3º) del Acuerdo 29 de 2001, estarán conformadas por un máximo de doce (12) funcionarios de libre nombramiento y remoción.

ARTÍCULO 2. Elimínese la expresión “la ley” del artículo 36 del Reglamento Interno del Concejo de Bogotá (Acuerdo 741 de 2019), cuya nueva redacción será la siguiente:

ARTÍCULO 36.- COMISIONES ACCIDENTALES, TRANSITORIAS, DE VIGILANCIA O AD HOC. Son comisiones accidentales, transitorias, de vigilancia o ad hoc, aquellas ordenadas por ~~la ley~~, el reglamento, el presidente del Concejo de Bogotá, D.C., o de las Comisiones Permanentes, para cumplir un objeto determinado.

Dichas comisiones se integrarán hasta por siete (7) concejales de diferentes Bancadas, quienes deberán radicar el informe en medio físico y digital en la Secretaría respectiva, dentro del término señalado en el acto de la designación para que se continúe con el trámite correspondiente.

A ellas compete:

1. Recibir sectores de la comunidad para el conocimiento de las situaciones y problemas relacionados con la ciudad en sus diferentes aspectos.
2. Recibir dignatarios o personalidades que invite el Concejo de Bogotá, D.C.
3. Desplazarse en casos de urgencia a algún lugar de la ciudad en representación del Concejo de Bogotá, D.C.
4. Hacer seguimiento de los compromisos adquiridos por la Administración Distrital en el respectivo debate de control político, durante los seis (6) meses siguientes a éste.
5. Efectuar vigilancia y control de la gestión de las autoridades distritales y rendir informe de su actividad a la Plenaria o a la Comisión Permanente, dentro de un término no superior a tres (3) meses.
6. Presentar informe escrito sobre las objeciones formuladas por el Alcalde Mayor a los proyectos de acuerdo hasta por el término de diez (10) días calendario.
7. Llevar a cabo las funciones que le sean asignadas por el respectivo Presidente.

Parágrafo. Cuando las comisiones accidentales tengan por objeto estudiar un proyecto de acuerdo, podrán presentar su informe en el plazo otorgado por el Presidente de la Corporación o de la Comisión Permanente correspondiente.

ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 39 del Reglamento Interno del Concejo de Bogotá (Acuerdo 741 de 2019), cuya nueva redacción será la siguiente:

ARTÍCULO 39.- APELACIÓN. Las decisiones de los presidentes de las Comisiones Permanentes o legales del Concejo de Bogotá, D.C., en materia política, son apelables ante la Comisión, que decidirá de plano en la siguiente sesión que se programe.

Así mismo, las decisiones del presidente del Concejo en materia política son apelables ante la Plenaria de la Corporación, que decidirá de plano en la siguiente sesión que se programe.

ARTÍCULO 4. Agréguese un capítulo nuevo al reglamento interno del Concejo que sea del siguiente tenor:

CAPÍTULO X Comisiones legales

ARTÍCULO X. ASISTENCIA A LAS COMISIONES LEGALES. La asistencia a las comisiones legales, si bien comporta un deber para los cabildantes, no será tenida en cuenta para el pago de sus honorarios.

ARTÍCULO X. Para cada comisión legal se elegirá una mesa directiva y un subsecretario, de manera análoga a la elección de estas dignidades en las comisiones permanentes.

Parágrafo. El Concejo de Bogotá garantizará la contratación del personal necesario para el desarrollo de las funciones de la subsecretaría de cada comisión legal.

ARTÍCULO X. INTEGRACIÓN DE LAS MESAS DIRECTIVAS DE LAS COMISIONES LEGALES. Las mesas directivas de las comisiones legales del Concejo de Bogotá estarán integradas por un presidente, un primer vicepresidente y un segundo vicepresidente.

Parágrafo 1. Cada comisión legal tendrá un subsecretario elegido por la plenaria de la corporación de conformidad con la Constitución y la ley.

Parágrafo 2. Las organizaciones políticas declaradas en oposición, independientes o minoritarias tendrán participación en la mesa directiva de la comisión, conforme a lo dispuesto en la Constitución y la ley vigente.

Parágrafo 3. Para la postulación y elección de candidatos a integrar la mesa directiva de las comisiones legales, las bancadas de los partidos actuarán de conformidad con la Constitución, la ley y demás normas concordantes.

ARTÍCULO X. ELECCIÓN DE MESAS DIRECTIVAS DE LAS COMISIONES LEGALES. Cada comisión legal elegirá dentro de los cinco (5) días calendario siguiente a su integración, para un período fijo de un (1) año, un presidente, un primer vicepresidente y un segundo vicepresidente. Las sesiones serán presididas por el presidente del Concejo de Bogotá, D.C. hasta la posesión de los presidentes que fueren elegidos por ellas.

Parágrafo 1. Para la postulación de candidatos a integrar la mesa directiva de las comisiones legales, las bancadas de los partidos actuarán de conformidad con la constitución, la ley y demás normas concordantes.

ARTÍCULO X. FALTA ABSOLUTA Y TEMPORAL DE LOS PRESIDENTES DE LAS COMISIONES LEGALES. La falta absoluta de los presidentes de las comisiones legales

determina nueva elección para el resto del período. La falta temporal será suplida por el primer vicepresidente y si no fuere posible, por el segundo vicepresidente y, en su defecto, por el concejal que, según el orden alfabético por apellido, ocupe el primer lugar en la lista.

Parágrafo 1. En caso de falta absoluta el subsecretario la certificará.

Parágrafo 2. En caso de falta absoluta de alguno de los vicepresidentes de alguna comisión legal, determina nueva elección para el resto del período.

Parágrafo 3. La nueva elección del presidente o vicepresidente se realizará dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la declaratoria de la falta absoluta, y para su elección se surtirá el trámite previsto en este reglamento.

ARTÍCULO X. FUNCIONES DE LOS SUBSECRETARIOS DE LAS COMISIONES LEGALES. Son funciones de los subsecretarios de las comisiones legales las siguientes:

1. Garantizar el buen funcionamiento de los asuntos de la secretaría a su cargo.
2. Dirigir a todos los funcionarios asignados a su dependencia.
3. Citar a sesiones de conformidad con lo previsto en este reglamento.
4. Vigilar, dirigir y controlar la elaboración de las actas de las sesiones y su diligenciamiento, así como certificar la fidelidad de su contenido.
5. Durante las sesiones estar atento a las instrucciones del presidente, abrir y hacer lectura del registro, realizar el llamado a lista de los concejales, registrar y leer las proposiciones, comunicaciones y demás documentos que deban ser leídos en la sesión. Antes de dar lectura a cualquier documento lo pondrá a disposición del presidente para que éste decida su trámite.
6. Registrar y certificar la asistencia de los concejales que se hagan presentes en la sesión.
7. Certificar los resultados de las votaciones que se realicen durante las sesiones o al interior de las reuniones de la mesa directiva de la comisión legal.
8. Redactar las cartas y notas oficiales, certificar sobre los asuntos de su competencia, sobre la asistencia o inasistencia de los concejales a las sesiones para todos los efectos y sobre las actuaciones de los concejales en las sesiones.
9. Recibir y dar trámite a todo documento o petición que llegue comisión legal, con destino a la presidencia o a la subsecretaría.
10. Registrar, recibir y radicar las proposiciones para debate de control político y dar inmediatamente trámite a las mismas.
11. Colaborar y apoyar permanentemente al respectivo presidente, a su mesa directiva y a los concejales, informando a éstos acerca de los asuntos sustanciados por la presidencia.

12. Coordinar con el oficial de enlace o quien haga sus veces, la seguridad de los concejales y funcionarios de la administración en el desarrollo de la sesión correspondiente.
13. Elaborar con anticipación el orden del día, publicar y comunicar con la misma antelación los asuntos sobre los cuales debe ocuparse la comisión legal.
14. Las demás funciones que le asigne el Concejo de Bogotá, D.C., su mesa directiva o su presidente, este reglamento y el manual de funciones que corresponda.

ARTÍCULO X. FUNCIONES DE LAS MESAS DIRECTIVAS DE LAS COMISIONES LEGALES. Son funciones de las mesas directivas de las comisiones legales:

1. Presidir el inicio, desarrollo y terminación de las sesiones de la respectiva comisión.
2. Ordenar y coordinar las labores de la comisión legal y velar por su ordenado y eficaz funcionamiento.
3. Velar por que los concejales miembros de la comisión legal desarrollen cumplidamente sus labores y asistan puntualmente a las sesiones.
4. Vigilar el cumplimiento de las responsabilidades y funciones que corresponda cumplir a los servidores públicos asignados a la comisión legal.
5. Las demás consagradas en el presente reglamento.

ARTÍCULO X. FUNCIONES DEL PRESIDENTE DE COMISIÓN LEGAL. Corresponde a los presidentes de cada comisión legal ejercer las siguientes funciones:

1. Convocar y presidir las sesiones de la comisión legal, elaborar el orden del día y ordenar los asuntos para la sesión.
2. Vigilar el buen desempeño de la comisión.
3. Repartir los asuntos que sean radicados en la comisión.
4. Vigilar que el subsecretario de la comisión legal lleve actualizado el control de asistencia de los concejales a las sesiones de la comisión.
5. Declarar abierta o cerrada en sus respectivos casos la discusión o la votación y las sesiones de la comisión legal.
6. Ordenar el trámite que debe dar el subsecretario de la comisión a las comunicaciones y demás documentos que se reciban en la subsecretaría.
7. A través del subsecretario de la comisión pedir a las entidades públicas los documentos que se requieran para el normal desempeño de esta y los que soliciten los concejales.

8. Vigilar que el subsecretario de la comisión y demás funcionarios asignados cumplan sus funciones y deberes.
9. Presentar informe semestral por escrito al concejo sobre su gestión.
10. Fijar las fechas para adelantar los debates.
11. Asistir sin voto a la junta de voceros.
12. Desempeñar las demás funciones que le asigna este reglamento o las que determinen la plenaria, la mesa o el presidente del Concejo de Bogotá D.C.

ARTÍCULO X. Comisión legal para la equidad de la mujer. Es la encargada, tal como lo establece la Ley 1981 de 2019, de fomentar la participación de la mujer en el ejercicio de la labor normativa y de control político con el fin de mejorar las circunstancias materiales e inmateriales de la población femenina.

ARTÍCULO X. Composición. La comisión legal para la equidad de la mujer estará conformada por 15 concejales, se dará participación a todos los partidos políticos, movimientos significativos de ciudadanos o coaliciones dando prioridad a las mujeres electas como concejales.

ARTÍCULO X. Funciones. Son funciones de la comisión legal para la equidad de la mujer:

1. Darse su propio reglamento
2. Ejercer control político sobre todos los temas relacionados con la mujer y la equidad de géneros en el distrito capital.
3. Hacer seguimiento a las iniciativas relacionadas con los temas de género, para lo cual podrá conceptuar sobre proyectos de acuerdo en curso, y sus consideraciones deberán ser tenidas en cuenta, en la plenaria de la corporación o en la comisión pertinente.
4. Promover la participación de las mujeres en los cargos de elección popular y de designación.
5. Interlocutar con organizaciones y grupos de mujeres del Distrito Capital.
6. Fomentar y desarrollar estrategias de comunicación sobre temas relacionados con los derechos de las mujeres y las políticas públicas existentes.
7. Hacer seguimiento a los procesos de verdad, justicia y reparación para los delitos cometidos contra las mujeres durante el conflicto armado interno en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 5. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación

PROYECTO DE ACUERDO N° 248 DE 2020

PRIMER DEBATE

"POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS PARA BOGOTÁ, D.C"

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

Por medio del presente proyecto de acuerdo se pretende formalizar las líneas base en materia de política pública, que permitan estructurar la estrategia de entornos escolares seguros como una política distrital, que sea aplicable a todos los espacios en donde funcionan las instituciones educativas distritales involucrando sedes principales y alternas y que brinden a toda la comunidad educativa (estudiantes, maestros, personal administrativo y de apoyo y padres de familia) niveles de seguridad y tranquilidad para el desarrollo óptimo del proyecto educativo en el Distrito Capital.

II. MARCO NORMATIVO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

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 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social: con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura. La educación formara al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente. El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica. La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan

sufragarlos. Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo. La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.

LEYES

LEY 115 DE 1994. la Ley General de Educación

Artículo 4º.- Calidad y cubrimiento del servicio. Corresponde al Estado, a la sociedad y a la familia velar por la calidad de la educación y promover el acceso al servicio público educativo, y es responsabilidad de la Nación y de las entidades territoriales, garantizar su cubrimiento. El Estado deberá atender en forma permanente los factores que favorecen la calidad y el mejoramiento de la educación; especialmente velará por la cualificación y formación de los educadores, la promoción docente, los recursos y métodos educativos, la innovación e investigación educativa, la orientación educativa y profesional, la inspección y evaluación del proceso educativo

Artículo 5º.- Fines de la educación. De conformidad con el artículo 67 de la Constitución Política, la educación se desarrollará atendiendo a los siguientes fines:

1. El pleno desarrollo de la personalidad sin más limitaciones que las que le imponen los derechos de los demás y el orden jurídico, dentro de un proceso de formación integral, física, psíquica, intelectual, moral, espiritual, social, afectiva, ética, cívica y demás valores humanos.
2. La formación en el respecto a la vida y a los demás derechos humanos, a la paz, a los principios democráticos, de convivencia, pluralismo, justicia, solidaridad y equidad, así como en el ejercicio de la tolerancia y de la libertad.
3. La formación para facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.
4. La formación en el respeto a la autoridad legítima y a la ley, a la cultura nacional, a la historia colombiana y a los símbolos patrios.
5. La adquisición y generación de los conocimientos científicos y técnicos más avanzados, humanísticos, históricos, sociales, geográficos y estéticos, mediante la apropiación de hábitos intelectuales adecuados para el desarrollo del saber.

6. El estudio y la comprensión crítica de la cultura nacional y de la diversidad étnica y cultural del país, como fundamento de la unidad nacional y de su identidad.

7. El acceso al conocimiento, la ciencia, la técnica y demás bienes y valores de la cultura, el fomento de la investigación y el estímulo a la creación artísticas en sus diferentes manifestaciones.

8. La creación y fomento de una conciencia de la soberanía nacional y para la práctica de la solidaridad y la integración con el mundo, en especial con Latinoamérica y el Caribe.

9. El desarrollo de la capacidad crítica, reflexiva y analítica que fortalezca el avance científico y tecnológico nacional, orientado con prioridad al mejoramiento cultural y de la calidad de la vida de la población, a la participación en la búsqueda de alternativas de solución a los problemas y al progreso social y económico del país.

10. La adquisición de una conciencia para la conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente, de la calidad de la vida, del uso racional de los recursos naturales, de la prevención de desastres, dentro de una cultura ecológica y del riesgo y de la defensa del patrimonio cultural de la Nación. Ver Decreto Nacional 1743 de 1994 Educación ambiental.

11. La formación en la práctica del trabajo, mediante los conocimientos técnicos y habilidades, así como en la valoración del mismo como fundamento del desarrollo individual y social.

12. La formación para la promoción y preservación de la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes, la educación física, la recreación, el deporte y la utilización adecuada del tiempo libre, y

13. La promoción en la persona y en la sociedad de la capacidad para crear, investigar, adoptar la tecnología que se requiere en los procesos de desarrollo del país y le permita al educando ingresar al sector productivo. Decreto Nacional 114 de 1996, la Educación no Formal hace parte del Servicio Público Educativo.

ARTICULO 8.- LA SOCIEDAD La sociedad es responsable de la educación con la familia y el Estado. Colaborará con éste en la vigilancia de la prestación del servicio educativo y en el cumplimiento de su función social. La sociedad participará con el fin de: a.-Fomentar, proteger y defender la educación como patrimonio social y cultura de toda la Nación; b.- Exigir a las autoridades el cumplimiento de sus responsabilidades con la educación; c.- Verificar la buena marcha de la educación, especialmente con las autoridades e instituciones responsables de su prestación. d.-Apoyar y contribuir al fortalecimiento de las instituciones educativas; e.-Fomentar instituciones de apoyo a la educación, y f.-Hacer efectivo el principio constitucional según el cual los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

CAPITULO 4º ORGANIZACION ADMINISTRATIVA DEL SERVICIO ARTICULO 85.-
JORNADAS EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS El servicio público educativo se prestará en las instituciones educativas en una sola jornada diurna. Cuando las necesidades del servicio educativo lo requieran, podrán ofrecer dos jornadas escolares, una diurna y otra nocturna, bajo la responsabilidad de una misma administración. La jornada escolar nocturna se destinará, preferentemente, a la educación de adultos de que trata el título III de la presente ley. **PARAGRAFO:** El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con las entidades territoriales, hará una evaluación de las jornadas existentes en los establecimientos educativos de sus respectivas jurisdicciones, con el fin de reglamentar el programa y los plazos dentro de los cuales deberán ajustarse a lo dispuesto en este artículo.

LEY 1098 DE 2006 CÓDIGO DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA

ARTÍCULO 7o. PROTECCIÓN INTEGRAL. Se entiende por protección integral de los niños, niñas y adolescentes el reconocimiento como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos, la prevención de su amenaza o vulneración y la seguridad de su restablecimiento inmediato en desarrollo del principio del interés superior.

La protección integral se materializa en el conjunto de políticas, planes, programas y acciones que se ejecuten en los ámbitos nacional, departamental, distrital y municipal con la correspondiente asignación de recursos financieros, físicos y humanos.

ARTÍCULO 8o. INTERÉS SUPERIOR DE LOS NIÑOS, LAS NIÑAS Y LOS ADOLESCENTES. Se entiende por interés superior del niño, niña y adolescente, el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus Derechos Humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes.

ARTÍCULO 18. DERECHO A LA INTEGRIDAD PERSONAL. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a ser protegidos contra todas las acciones o conductas que causen muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico. En especial, tienen derecho a la protección contra el maltrato y los abusos de toda índole por parte de sus padres, de sus representantes legales, de las personas responsables de su cuidado y de los miembros de su grupo familiar, escolar y comunitario.

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 adolescentes
2. Asegurar las condiciones para el ejercicio de los derechos y prevenir su amenaza o afectación a través del diseño y la ejecución de políticas públicas sobre infancia y adolescencia.

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.

ACUERDOS Y DECRETOS DISTRITALES

ACUERDO 125 DE 2004 Por medio del cual se modifica y adiciona el acuerdo número 21 del 9 de diciembre de 1998, se implementa la cátedra de derechos humanos, deberes y garantías y pedagogía de la reconciliación y se dictan otras disposiciones.

ACUERDO 449 DE 2010 Por medio del cual se establece el programa caminos seguros al colegio como política distrital en Bogotá D.C."

ARTÍCULO 1°. La Política Caminos Seguros al Colegio, tendrá como objetivo priorizar las condiciones de seguridad de los entornos escolares para los niños, niñas y adolescentes de la Capital. Mediante acciones que vinculen a la Autoridad de Policía, la participación activa de la comunidad educativa, la Comunidad circundante a los colegios, el mejoramiento de los entornos escolares y los recorridos peatonales en cuanto al espacio público, los servicios públicos, la infraestructura y señalización.

PARÁGRAFO: Las Secretarías de Gobierno y Educación coordinarán la debida aplicación integral de la Política "Caminos Seguros" y definirán los Planes de Acción Correspondientes.

ARTÍCULO 2°. Las Secretarías Distritales de Gobierno y Educación, estructurarán la Política de Caminos seguros al Colegio, con un enfoque territorial y participativo. Su implementación requerirá de la concurrencia de las Secretarías de Hábitat, Movilidad y Planeación y las entidades adscritas a cada una de las anteriores Secretarías Distritales, las instituciones educativas de la Capital, las Asociaciones de Padres y Madres de Familia de los Colegios y representantes de Organizaciones Comunitarias, de conformidad con sus competencias.

ARTÍCULO 3°. Con el fin de garantizar la aplicación eficiente y eficaz de la Política Caminos Seguros al Colegio por parte de la Administración Distrital, la misma se articulará con los Planes y Programas establecidos en las disposiciones existentes.

DECRETO 668 DE 2017 POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTAN LOS ARTÍCULOS 127 Y 128 DEL ACUERDO 645 DE 2016 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 1°. Objeto. Reglamentar los artículos 127 y 128 del Acuerdo 645 de 2016, en el sentido que el Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital - CONPES D.C. adelantará la articulación en la formulación, la implementación y el seguimiento de las políticas públicas distritales, garantizando la unidad de criterio y la coordinación de las actividades de las distintas unidades ejecutoras de la política económica y social.

PARÁGRAFO: El CONPES D.C. dictará su reglamento interno que guiará todas sus actuaciones.

ARTÍCULO 2°. **Ámbito de Aplicación.** Los sectores y las entidades responsables de formular políticas públicas distritales deberán seguir las orientaciones definidas por el CONPES D.C. para su aprobación, en los términos del procedimiento que para tales efectos dicte la Secretaría Distrital de Planeación, en su calidad de secretaria técnica de dicha instancia, y de acuerdo con la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital que expida la Secretaría Distrital de Planeación, de acuerdo con la delegación contenida en el artículo 3 del presente Decreto.

ARTÍCULO 3°. **Delegación.** Delegar en el Secretario Distrital de Planeación la expedición mediante Resolución de la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital y la Guía para el Seguimiento y la Evaluación de las Políticas Públicas del Distrito Capital. Así mismo adoptar las modificaciones o actualizaciones de las guías a que hubiera lugar.

ARTÍCULO 4°. **Asistencia Técnica.** La Secretaría Distrital de Planeación a través de la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica brindará asistencia técnica a las entidades rectoras de política pública del Distrito para la orientación y coordinación metodológica de todas las fases que componen el Ciclo de Política Pública.

ARTÍCULO 5°. **Formulación de las Políticas Públicas Distritales.** La entidad cabeza de sector será la responsable de presentar a consideración del CONPES D.C. la formulación de la política pública distrital, incluyendo el Plan de Acción respectivo, la cual debe seguir los lineamientos metodológicos que se establezcan en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital y el procedimiento fijado por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 6°. **Adopción de la Política Pública Distrital.** Las políticas públicas distritales serán adoptadas mediante documento CONPES D.C., al igual que sus modificaciones y actualizaciones.

PARÁGRAFO: De conformidad con el artículo 127 del Acuerdo 645 de 2016, el Consejo de Política Económica y Social del Distrito está presidido por el Alcalde Mayor y conformado por los Secretarios del Despacho, los cuales suscribirán los documentos CONPES D.C.

ARTÍCULO 7°. **Régimen de transición.** Inciso modificado por el art. 1, Decreto Distrital 703 de 2018. Las entidades distritales responsables de las políticas públicas expedidas con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto, deberán elaborar o actualizar su plan de acción dentro del año y medio siguiente a la adopción del presente Acto Administrativo, para ser sometido a la aprobación del CONPES D.C.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los planes de acción formulados en el marco del Decreto Distrital 171 de 2013 que hayan sido adoptados dentro del año inmediatamente anterior a

la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto, no deberán actualizarse y estarán vigentes hasta su culminación. Posterior a su vencimiento, los mismos deberán ajustarse conforme a la metodología establecida en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito que adopte la Secretaría Distrital de Planeación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El seguimiento a las políticas públicas aprobadas con fundamento en el Decreto Distrital 171 de 2013 se adelantará de acuerdo con los lineamientos ya establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación, hasta tanto se expida la Guía para el Seguimiento y la Evaluación de las Políticas Públicas Distritales.

PARÁGRAFO TERCERO: Las iniciativas de políticas públicas distritales que hayan surtido la fase de agenda pública y de formulación a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto, previamente verificadas por la Secretaría Distrital de Planeación, podrán adoptar la política bajo los lineamientos de la Guía contenida en el Decreto Distrital 689 de 2011.

Las demás iniciativas de política pública distrital que no hayan surtido la fase de agenda pública y formulación, deberán continuar su proceso de acuerdo con lo establecido en la Guía para la Formulación e Implementación de Políticas Públicas del Distrito Capital que expida la Secretaría Distrital de Planeación,

III. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

El Concejo de Bogotá tiene la competencia de dictar normas relacionadas con la naturaleza y alcance del presente Proyecto de Acuerdo, según las disposiciones constitucionales y legales vigentes, en especial por las atribuciones conferidas en el Decreto Ley 1421 de 1993:

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. (...)*

DECRETO LEY 1421 DE 1993

Artículo 12. Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y 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.*

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Bogotá requiere de forma urgente y expedita, una política pública integral que defienda y construya entornos escolares seguros en todos y cada una de las Instituciones Educativas Distritales (IED) y sus sedes correspondientes, para que los niños y niñas del distrito, sus familias, los maestros y en general toda la comunidad educativa puedan generar procesos de aprendizaje óptimos alejados de factores externos de violencia, micro tráfico, explotaciones y delitos comunes entre otros.

Por tanto y luego de un análisis amplio de las distintas intencionalidades de gobiernos distritales anteriores, documentos de investigación científica y promulgación de planes sectoriales de educación, se requiere del conjunto de programas y acciones con indicadores de gestión y recursos perdurables para el mantenimiento y fortalecimiento en el tiempo de entornos escolares libres de las diferentes amenazas que hoy rodean a las IED en todo el Distrito Capital.

Luego del proceso de investigación para sustentar técnicamente este proyecto de acuerdo se han identificado diversas acciones y tendencias de programas que han buscado dar seguridad integral a los colegios distritales vinculando y articulando instituciones del orden nacional, organismos de control y acciones puntuales desde los gobiernos locales tales como los consejos de seguridad y consejos de gobierno con la participación de las alcaldías locales. Todos estos esfuerzos si bien han logrado crear algunas estrategias disuasivas, no han logrado de forma integral combatir los flagelos que día a día tienen que enfrentar las familias y los niños y niñas de Bogotá al desplazarse de sus viviendas a la escuela.

Por esto se pretende por medio de este proyecto de acuerdo, fijar algunos principios fundamentales de lo que hemos denominado la “política pública de entornos escolares seguros”, determinando los fines que vienen a ser entendidos como garantías básicas de derechos humanos y civiles, los objetivos que son el alcance que se quiere obtener con la promulgación de la política, unos espacios estratégicos de implementación de la política que hacen referencia a los diferentes niveles en donde las acciones tienen que aplicarse en el contexto socio económico de la comunidad educativa y finalmente contempla algunos componentes fundamentales para que las acciones derivadas de esta iniciativa tengan regularidad e impacto real sobre el territorio.

Se plantea entonces, este proyecto de acuerdo como lineamientos de política, conservando la autonomía de la administración distrital y sabiendo que es el gobierno quien debe en definitiva apoyarse en estos lineamientos y promulgar una política pública que permita por fin tener en la ciudad entornos escolares libres de drogas, bandas y flagelos que afectan a nuestra juventud.

Ahora bien, a manera de estado del arte de los entornos escolares en Bogotá, se pretende analizar lo recorrido en este tema por las dos ultimas administraciones.

BOGOTA HUMANA 2012/2016.

Este plan de desarrollo afirmaba tener una prioridad esencial en la educación y el mejoramiento progresivo de las condiciones generales de la educación pública en el Distrito Capital. Específicamente a nuestro tema de estudios vemos referencias específicas tales como:

“El Proyecto Educación para la Ciudadanía y Convivencia concibe una ciudadanía dinámica y contextualizada en términos sociales, espaciales y cronológicos, en la que ciudadanos y ciudadanas definen su papel activo en la sociedad por su capacidad de participar de sus transformaciones y de incidir colectivamente en el destino común, desde sus experiencias. Esta apuesta de Educación para la Ciudadanía y la Convivencia se fundamenta en la formación integral de las personas, que comprende dos tipos de aprendizaje: el saber y el ser. En la educación de calidad el desarrollo cognitivo y la adquisición de conocimientos académicos son aspectos tan importantes como el desarrollo de capacidades ciudadanas que nos permiten construir una vida satisfactoria en conjunto con los demás.

Con este fundamento, la SED en el marco de la apuesta de Educación para la Ciudadanía y la Convivencia ha enfatizado en el mejoramiento de la convivencia y la protección de niños, niñas y jóvenes desde el contexto escolar. Para ello, se ha puesto en marcha la Estrategia “Respuesta Integral de Orientación Escolar – RIO”, cuyo objetivo es la transformación de las realidades conflictivas personales, sociales y territoriales y, por esta vía, el mejoramiento del clima escolar, fortaleciendo a la comunidad educativa y su entornos como escenarios incluyentes y democráticos en los que se reconocen y respetan los derechos y las diferencias.

La Estrategia RIO está conformada por cinco componentes, a saber:

- *Atención a Situaciones Críticas*
- *Entornos Escolares Seguros*
- *Sistema de Alertas*
- *Comunicación y Difusión*
- *Fortalecimiento al Rol de la Orientación Escolar*

Para operativizar los objetivos del Proyecto en los Colegios, SED adelanta un proceso de acompañamiento directo a 250 Colegios del Distrito en la generación e implementación de los Planes Integrales de Educación para la Ciudadanía y la Convivencia, como herramientas pedagógicas de diagnóstico, planeación, acción y reflexión que permite a la comunidad educativa articular desde la escuela distintos proyectos, como el Plan Educativo Institucional (PEI), los Manuales de Convivencia y demás planes institucionales, iniciativas y acciones que posibiliten el desarrollo de las capacidades esenciales.

Para 2014 el balance en materia de orientación escolar y convivencia es altamente positivo; por ejemplo, en el segundo semestre de 2013 fueron nombrados ciento treinta y cinco (135) nuevos docentes orientadores y orientadoras, que ingresaron a la planta docente de la SED,

y en 2014 serán nombrados doscientos diez (210), que enriquecerán los equipos de orientación escolar en los colegios distritales.

Para el final de la administración de la Bogotá Humana se contará con un equipo de cerca de mil quinientos (1.500) docentes orientadores, es decir, cerca de un 50% más de profesionales que aquellos con los que se contaba al comienzo de la administración. Este esfuerzo institucional permitirá alcanzar el parámetro internacional de quinientos (500) estudiantes por cada orientador u orientadora escolar¹³.

Esta estrategia como se puede observar, da una especial importancia a situaciones críticas que se presentaban en el diario vivir de las IED y que desbordaban la capacidad de respuesta de orientadores, administrativos y directivos docentes, veían el entorno escolar como un componente más de la estrategia y articulaba acciones específicas que debían ser consignadas en los Proyectos educativos Institucionales.

Adicionalmente tiene como sustento técnico para el diseño de sus las acciones la denominada encuesta de Clima escolar y victimización en Bogotá 2013, con la siguiente muestra y antecedentes¹⁴:

Vigencia	2006	2011	2013
Encuesta	Encuesta de Comportamiento y Actitudes de Estudiantes de 5º a 11º de Bogotá y municipios aledaños	Encuesta de Convivencia Escolar y Circunstancias que la Afectan - ECECA para estudiantes de 5º a 11º de Bogotá	Encuesta de Clima Escolar y Victimización en Bogotá
Entidades Responsables	Secretaría Distrital de Gobierno • Departamento Nacional de Estadística – DANE	Secretaría de Educación del Distrito • Departamento Nacional de Estadística – DANE	Secretaría de Educación del Distrito • Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte • Secretaría Distrital de la Mujer • Universidad Distrital Francisco José de Caldas - IDEXUD
Tamaño de la muestra	87.750 estudiantes 807 colegios	111.385 estudiantes 613 colegios	123.229 estudiantes 613 colegios

¹³ Ariel Fernando Ávila. ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA. ENCUESTA DE CLIMA ESCOLAR Y VICTIMIZACION EN BOGOTA 2013.

¹⁴ Ariel Fernando Ávila. ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA. ENCUESTA DE CLIMA ESCOLAR Y VICTIMIZACION EN BOGOTA 2013. Pag. 13

Conclusiones de la Encuesta 2013¹⁵

1. *En este punto surgen dos grandes conclusiones. En primer lugar, todo parece indicar que los factores de agresividad en el colegio se mantienen estables entre 2011 y 2013, con una tendencia leve a la reducción. Sin embargo, los factores ilegales asociados al entorno impactan negativamente la escuela y en algunos casos tienden a aumentar. En este punto se debe reconocer la labor de la Secretaría de Educación, la cual puso en marcha una de las estrategias más ambiciosas en materia de convivencia y seguridad escolar. El proyecto de educación para la ciudadanía y la convivencia, y dentro de este la estrategia de respuesta integral de orientación escolar –RIO- - ha comenzado a mostrar sus frutos en mitigar la agresividad entre estudiantes y la transformación de los conflictos entre estos.*

2. *La segunda conclusión es que existen fenómenos que trascienden la escuela, se producen y atraviesan toda la sociedad de la ciudad. La escuela o bien ejerce una función de contención o los reproduce, pero no está en la capacidad de solucionarlos. Por ejemplo la venta de drogas en el entorno esta diseminada en la ciudad. De ahí que la estrategia no sea militarizar los colegios, o satanizarlos, por el contrario se requiere una labor coordinada de trabajo con el comercio aledaño a los colegios, mayor inteligencia policial a la hora de combatir el micro tráfico, pero sobre todo cambiar las estrategias punitivas contra los adolescentes y jóvenes.*

3. *Los casos de acoso escolar, que hacen referencia a agresiones recurrentes contra un estudiante, han mostrado una reducción desde el año 2006, es decir, mientras algunos analistas esperaban un aumento de este tipo de comportamientos, la encuesta deja ver una reducción pequeña de estos comportamientos, reducción que muestra signos de ser una tendencia. Igual situación ocurre con el denominado acoso cibernético, el cual también muestra una tendencia a la disminución comparando las diferentes encuestas*

Como se observa en estas conclusiones desde 2013 e incluso desde antes, los factores exógenos que permean la tranquilidad e inclusive la estabilidad de las IED en Bogotá, hacen referencia a fenómenos de delincuencia organizada y utilización criminal del menor. Es más dentro de las conclusiones se habla de la necesidad de articular esfuerzos con comercios, familias y lugares cercanos para lograr mayor efectividad. Esto sin duda amerita una acción de política pública y no solo estrategias que con cambios de administración pueden quedar los avances reducidos a informes y artículos de opinión e investigación.

En el año 2015 se llevó a cabo una nueva ENCUESTA DE CLIMA ESCOLAR Y VICTIMIZACIÓN EN BOGOTÁ, 2015, en esta ocasión se plantearon nuevas metodologías de investigación y la intencionalidad de profundizar en los aspectos de influencia sobre el aprendizaje y los entornos, entre las principales conclusiones de ese estudio se tienen¹⁶:

¹⁵ Ibid. Pag. 23.

¹⁶ Ariel Fernando Ávila. ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA. ENCUESTA DE CLIMA ESCOLAR Y VICTIMIZACION EN BOGOTA 2015. Pag. 22

Conclusiones

- 1. A medida que ha mejorado el aprendizaje de los determinantes del clima escolar, se ha ido consolidando una línea de base que ya permite hacer comparación intertemporales. El proceso de seguimiento debe continuar, y para que la línea de base se fortalezca se requiere avanzar en dos direcciones. Primero, es importante consolidar el índice, y para ello se requiere que haya convergencia en el significado conceptual del clima escolar y en las variables que podrían ser cuantificadas. Y segundo, es fundamental mantener la periodicidad de las encuestas. La frecuencia con la que se deban realizar las encuestas de clima escolar tiene que ser discutida. El interrogante es similar con las pruebas SER. En uno y otro caso hay variables que no cambian en períodos cortos porque responden a causas estructurales. Otras, en cambio, son más sensibles a procesos cíclicos de corto plazo. Las encuestas se podrían estructurar de tal manera que unas preguntas se hagan con una mayor periodicidad que otras.*
- 2. Es necesario discutir si el índice de clima escolar debe ser confiable y válido. Hasta ahora se ha buscado que cumpla las dos condiciones. Esta pretensión nos parece adecuada. Planteamos el interrogante porque este ha sido un debate importante en la literatura sobre indicadores.*
- 3. La jornada única se debe continuar impulsando. Y, sobre todo, se debe crear conciencia sobre sus bondades. Los estudios sistemáticos indican que la jornada completa arroja mejores resultados que la jornada parcial. No obstante la evidencia empírica, entre los estudiantes se observa bastante conformidad con la jornada parcial. En síntesis, los estudiantes no perciben que la jornada completa sea importante para cambiar la calidad de la educación, el clima escolar y la sensación de seguridad.*
- 4. El tipo de colegio (público, privado, concesión, contratado) no explica las diferencias en el clima escolar. Es importante examinar las características de cada colegio.*
- 5. El entorno escolar sí es relevante, especialmente en los temas relacionados con pandillas, drogas y seguridad. Las condiciones de seguridad en el colegio son muy distintas cuando las drogas se venden dentro o fuera del colegio. La venta de drogas por fuera del plantel genera un clima de inseguridad en el colegio. El jibaro interno (el compañero) no crea inseguridad.*
- 6. La venta de drogas por fuera del colegio presenta resultados similares en las dos encuestas. Los estudiantes consideran que es factible conseguir drogas cerca de la institución educativa.*
- 7. No se puede establecer, como principio general, que haya una relación entre violencia, ilegalidad y pobreza. No obstante, la posibilidad de ser atracado es mayor en las zonas descuidadas, donde la ventana permanece rota.*

8. *Los factores socioeconómicos tienen incidencia en los resultados de las pruebas Saber y Pisa, pero no parecen ser determinantes del clima escolar. Las variables que inciden en el clima escolar no tienen una relación directa con las condiciones socioeconómicas. El impacto de lo económico es muy indirecto y se puede presentar a través de las condiciones del entorno.*

9. *La sensación de seguridad tiene una asociación fuerte con el clima escolar.*

10. *Los estudiantes no ven las pandillas como una estructura criminal o ilegal. Incluso, la presencia de pandillas no afecta la sensación de seguridad en el colegio. La visión que los estudiantes tienen de las pandillas no coincide con la mirada de las instituciones del Estado.*

11. *Las diferencias por género son significativas y, por tanto, deben ser consideradas de manera explícita en la definición de estrategias educativas.*

12. *Las características de los estudiantes en las jornadas nocturnas son muy diferentes a las de los colegios diurnos, pero los resultados en el clima escolar no son relevantes.*

13. *Es importante continuar analizando la situación de los colegios de las áreas rurales. Esta investigación apenas es el comienzo. Todavía no son claras las implicaciones de la prevalencia de estudiantes campesinos.*

En estas conclusiones de 2015 se ve como los estudiantes conviven con factores de riesgo, violencia y drogadicción, no obstante, no se ven del todo como factor negativo o amenaza inminente. Las drogas según las conclusiones de este estudio son de acceso en lugares cercanos a los colegios.

BOGOTA MEJOR PARA TODOS. 2016/2020

Para la administración del alcalde Enrique Peñalosa, el tema de entornos escolares seguros también estuvo presente como una estrategia dentro del plan de desarrollo y el plan sectorial de educación. Sus logros y resultados son reseñados en el documento denominado como Informe de gestión Corte a 31 de diciembre de 2018

Proyecto 1058: "Participación ciudadana para el reencuentro, la reconciliación y la paz", el cual tiene las siguientes conclusiones y consideraciones:

La Meta Plan de Desarrollo (30 Instituciones Educativas Distritales (IED) intervenidas con el programa de mejoramiento de entornos escolares) fue cumplida en la vigencia 2017 y durante la vigencia 2018 se continuaron las intervenciones integrales a través de acciones intersectoriales en estas 30 IED priorizadas como MPD para la intervención de sus entornos escolares. Siete IED fueron acompañadas con la estrategia intersectorial de seguridad y vigilancia en alianza con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SSCJ) y la Policía Metropolitana de Bogotá, 24 de estas IED tienen el enrolamiento del botón de

pánico, siete recibieron la capacitación en Código Nacional de Policía y Convivencia, y 22 contaron con el servicio de vigilancia con medio canino. Adicionalmente, las 30 IED han participado en al menos uno de los 18 programas desarrollados como parte del portafolio interinstitucional de promoción y prevención, el cual se viene implementando en el marco del CDCE.

En 2017 se reportó el cumplimiento del 100% de la meta de intervención de los entornos escolares. Este cumplimiento corresponde a la intervención de las 30 IED que fueron priorizadas así: 8 IED de la localidad de Los Mártires como parte de la apuesta distrital de intervención en la Zona del Voto Nacional y 22 IED que se encuentran caracterizadas dentro de los niveles de riesgo alto, según el análisis de los resultados de la Encuesta de Clima Escolar y Victimización aplicada en 2015.

Estos colegios fueron priorizados según el Índice de Priorización de los Entornos Escolares, que contempla, además de los resultados de la encuesta, otras variables como el reporte de casos en el Sistema de Alertas y el ranking de establecimientos educativos oficiales y en administración de la prestación del servicio. A continuación, se presenta la discriminación del número de IED por programa desarrollados para el cumplimiento de la MPD de intervención de 30 entornos escolares de igual número de IED de la ciudad.

Implementación del programa Zonas de Orientación Escolar (ZOE) en las ocho IED de la localidad de Los Mártires. - Desarrollo del programa de fortalecimiento de competencias socioemocionales y ciudadanas a través de la práctica del fútbol en cuatro IED en las localidades Barrios Unidos, Bosa, Ciudad Bolívar y Usaquén. - Implementación de programas para la prevención del consumo de sustancias psicoactivas (SPA) - prevención temprana del consumo de alcohol en siete IED en las localidades Kennedy, Suba, Usme y Ciudad Bolívar. - Intervenciones artístico - pedagógicas en 11 IED de las localidades Rafael Uribe Uribe, Santa Fe y San Cristóbal.

Es preciso destacar que si bien la MPD (30 IED intervenidas con el programa de mejoramiento de entornos escolares) fue cumplida en la vigencia 2017, durante la actual vigencia se dio continuidad al acompañamiento de las 30 IED, a través del desarrollo de los programas intersectoriales del portafolio de programas de promoción y prevención implementados en el marco del Comité Distrital de Convivencia Escolar (CDCE) y que, dada la importancia y prioridad del tema, la SED realiza esfuerzos que han permitido llegar adicionalmente a 46 IED en 2017 y 61 IED en 2018, con intervenciones en los colegios priorizados con el IPEE. Estos se reportan como parte de la meta componente del proyecto asociada con el mejoramiento de los entornos escolares.

1.3.2 Información detallada relacionada con los logros y avances A continuación, se describen de manera detallada las acciones que adelantadas para el mejoramiento integral de los entornos escolares en las 30 IED que han sido intervenidas como parte de esta MPD. Esta información se presenta en dos grupos: por un lado, las ocho IED de la localidad de Los Mártires y, por otro, las 22 IED de otras localidades.

Instituciones educativas de la localidad de Los Mártires: Desde la vigencia 2016 se inició la implementación de las ZOE en las ocho IED de la localidad de Los Mártires. Las ZOE se definen como un dispositivo comunitario que brinda alternativas para la prevención en el manejo de las situaciones que potencian el consumo de SPA en el contexto escolar. Integran en su funcionamiento a diversos actores pertenecientes a la comunidad educativa, a las redes institucionales y a los miembros de la comunidad local que las rodean. Se constituyen en un espacio relacional que busca reducir la exclusión social y la deserción escolar, mejorar la calidad de vida de los actores que la integran y prevenir situaciones de vulnerabilidad por medio de servicios y acciones de acogida, escucha activa, acompañamiento, atención, asistencia, formación y capacitación, entre otras, en las que participan diferentes actores de la comunidad educativa.

Durante 2017, se implementaron todas las fases de las ZOE en las ocho instituciones oficiales de Los Mártires y durante la vigencia 2018 se realizó el seguimiento a la implementación de los planes de trabajo definidos por los colegios en la vigencia anterior. Las IED Agustín Nieto Caballero, Antonia Santos y Ricaurte tuvieron desde el año 2017 y durante la actual vigencia, el servicio de vigilancia con medio canino que vincula guardas de seguridad acompañados de caninos antinarcóticos como una medida de disuasión y barrera de ingreso de SPA para mitigar el consumo, expendio y distribución en los entornos escolares. Como parte de la estrategia de seguridad desarrollada en articulación interinstitucional con el acompañamiento de la Policía Metropolitana de Bogotá y la SSCJ, fueron beneficiadas las IED Agustín Nieto Caballero, Antonia Santos y Eduardo Santos⁴. Adicionalmente, en estas instituciones educativas se realizó en 2018, el enrolamiento del botón de pánico, mecanismo que a través de un celular de gama baja permite comunicación directa con la Policía para atender situaciones que ponen en riesgo la vida de alguno de los integrantes de la comunidad educativa; así como con la capacitación sobre el Código Nacional de Policía y Convivencia. Durante la actual vigencia, como parte del trabajo liderado por el CDCE se consolidó el portafolio de programas de prevención y promoción para la convivencia escolar, el cual es entendido como una herramienta que busca, entre otros, estructurar y sistematizar la oferta de programas de promoción y prevención de las situaciones que vulneran los DHSR de los NNA de la ciudad, a la luz de la Ley 1620 de 2013, se implementaron diferentes programas en colegios oficiales y privados de la ciudad, los cuales se presentan a continuación.

En relación con los programas de promoción y prevención que se desarrollan en el marco del CDCE, en el año 2018 se implementaron varios programas: Sintonizarte de la SDS en los colegios San Francisco de Asís, Técnico Menorah, Agustín Nieto Caballero y Antonia Santos-; el programa Construyendo juntos entornos protectores del ICBF llegó a los colegios Agustín Nieto Caballero, Antonia Santos, Eduardo Santos, Panamericano, 4 Dentro de los 57 IED priorizadas en la ciudad, en el marco de la estrategia intersectorial de seguridad para la vigencia 2018.

República Bolivariana de Venezuela, Ricaurte, San Francisco de Asís y Técnico Menorah; por su parte el programa de prevención de la violencia intrafamiliar Entornos protectores y territorios seguros de la Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS) se desarrolló en

los colegios República Bolivariana de Venezuela; el programa Gen pilo del Ministerio de Educación Nacional (MEN) en el colegio Panamericano-; y el programa de prevención de la Explotación Sexual Comercial de Niños, Niñas y Adolescentes (ESCNNA) implementado con el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud (IDIPRON) en la institución educativa Panamericano.

El programa Línea púrpura desarrollado con la Secretaría Distrital de la Mujer realizó su intervención en el año 2018 en las instituciones educativas Eduardo Santos y Panamericano; así mismo, el programa de Seguridad digital implementado en las IED Ricaurte, San Francisco de Asís, Liceo Nacional Antonia Santos, Técnico Menorah, República Bolivariana de Venezuela, Eduardo Santos y Panamericano. Por su parte, con la Secretaría Distrital de Gobierno se culminó la implementación del programa de formación en derechos humanos con los ocho colegios de la localidad. De otra parte, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte finalizó la implementación del programa Parques para todos con los colegios San Francisco de Asís, Técnico Menorah y Eduardo Santos. Finalmente, con el apoyo de la Orquesta Filarmónica de Bogotá se realizaron tres conciertos que contaron con la participación de los colegios Antonia Santos, San Francisco de Asís, Técnico Menorah, República Bolivariana de Venezuela, Eduardo Santos y Panamericano. Instituciones Educativas de las otras localidades.

En relación con las otras 22 IED que fueron intervenidas para el cumplimiento de la MPD, durante la vigencia 2018 se continuaron las acciones de acompañamiento al mejoramiento de los entornos escolares, a través de estrategias adicionales como la de seguridad y vigilancia con medio canino, así como con la implementación de los programas que hacen parte del portafolio de promoción y prevención desarrollados en el marco del CDCE, en coordinación y articulación interinstitucional. La estrategia de seguridad llegó a cuatro de las 22 IED y el servicio de vigilancia con medio canino a las 22 IED.

Adicionalmente, 21 IED cuentan con el enrolamiento del botón de pánico y cuatro participaron en la capacitación sobre el Código Nacional de Policía y Convivencia. Por su parte, en cuanto a los programas desarrollados en el marco del portafolio de programas de promoción y prevención, tres IED participaron en el programa de prevención del delito Futuro Colombia, seis finalizaron el programa Sintonizarte, dos más en el programa de prevención de violencias Entornos protectores y territorios seguros de SDIS, ocho colegios finalizaron el programa Construyendo juntos entornos protectores seguros del ICBF y dos culminaron la estrategia Gen Pilo del MEN. De otra parte, una IED fue beneficiada con la estrategia de prevención a través del teatro con la obra “Sacúdete” que llegó a colegios oficiales y privados de la localidad de Kennedy, cuatro colegios adicionales participaron en el programa de la Secretaría Distrital de la Mujer, la Línea púrpura, dos más en el curso de Seguridad digital de la misma Entidad, dos IED se beneficiaron en el programa de formación en Derechos Humanos de la Secretaría Distrital de Gobierno, cuatro más con el programa EnTic Confío del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y un colegio con el programa de Seguridad vial de la Secretaría Distrital de Movilidad.

De este informe es importante desatacar que se incluían los temas de entornos escolares seguros como meta plan de desarrollo, pero desafortunadamente con un impacto reducido es decir solo 30 IED. Por otro lado la forma de operacionalización de esta estrategia fue generada por la denomina ZOE (zona de orientación escolar), que quiso articular diversos esfuerzos con Policía Metropolitana, familia, escuela, cultura, arte y deporte como alianzas estratégicas potentes que generaran mejores condiciones a los entornos escolares de los colegios priorizados.

Adicionalmente se avanzó en la consolidación de un espacio amplio de discusión y seguimiento conocido como el Comité Distrital de Convivencia Escolar, donde confluían diferentes secretarías del distrito, organismos de control, entidades del orden nacional y policía entre otros.

UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. 2020/2024.

En este plan de desarrollo que regirá en Bogotá por los próximos 4 años el tema también aparece como un programa estratégico lo que muestra la relevancia de acciones encaminadas hacia esa meta. No obstante, puede ocurrir lo mismo que ha venido sucediendo en las últimas dos administraciones, estrategias segmentadas, sin indicadores de seguimiento y sobre todo sin acciones que perduren en el tiempo.

El tema se encuentra específicamente como:

- **Propósito 3:** Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación
- **Programa estratégico:** Prevención de violencias de género y reducción de discriminaciones
- **Meta:** Generar 70 Entornos escolares de confianza y corresponsabilidad educativa, entendiendo estos entornos como clústers de instituciones educativas que involucran como mínimo 150 colegios oficiales.

V. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 7o, establece que el impacto fiscal de todo Proyecto de Acuerdo debe ser explícito y compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, para lo cual en la respectiva Exposición de Motivos deberán incluirse expresamente los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional que se generaría para financiar tales costos.

En atención a lo anterior, esta iniciativa **no tendría impacto fiscal** al tener el enfoque de lineamientos de política pública, los cuales deberán ser desarrolladas y plasmados en un

documento de política por parte de la Secretaría de Educación Distrital, Secretaria de Seguridad y Convivencia y Secretaria de la Mujer entre otras.

Igualmente, el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024, en su artículo 60 *Protección de la primera infancia y adolescencia*, establece disposiciones relacionadas con el diseño de estrategias para territorializar la prevención de violencias, riesgos y peligros tanto en entornos escolares, urbanos, familiares y comunitarios así como los que se llevan a cabo en espacios virtuales o mediante el uso de nuevas tecnologías y redes sociales; y coordinar en cumplimiento de los derechos a la salud, la educación, el cuidado social, la seguridad, la convivencia y la justicia, el esfuerzo institucional para transversalizar la prevención de las violencias, riesgos y peligros, en aplicación de la especial protección constitucional de que gozan los menores de edad en el ordenamiento jurídico.

Sobre el asunto, se sugiere que la Secretaría Distrital de Hacienda, a través de la Dirección Distrital de Presupuesto, pueda pronunciarse previamente a la discusión de esta iniciativa con el fin de conocer el respectivo concepto de viabilidad que debe emitir como entidad asesora del Concejo de Bogotá según el artículo 11º, literal f del Decreto Distrital 601 de 2014.

Aún con este contexto, para el caso concreto de esta iniciativa normativa se recuerdan los contenidos de la Sentencia C-911 de 2007 de la Corte Constitucional, en donde puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en impedimento para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa en los siguientes términos:

“Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

Presentado por los Honorables Concejales,

OSCAR RAMÍREZ VAHOS
Concejal de Bogotá D.C.

ANDRÉS FORERO MOLINA
Concejal de Bogotá D.C.

DIANA MARCELA DIAGO
Concejal de Bogotá D.C.

HUMBERTO RAFAEL AMÍN
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LUIS COLMENARES
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 248 DE 2020**PRIMER DEBATE****"POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS PARA BOGOTÁ, D.C"****EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.**

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el Decreto Ley 1421 de 1993 en sus artículos 8 y 12, numerales 1 y 25

CONSIDERANDO

Que el artículo 7° de la Ley 1098 de 2006, Código de Infancia y Adolescencia, establece por protección integral de los niños, niñas y adolescentes el reconocimiento como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos, la prevención de su amenaza o vulneración y la seguridad de su restablecimiento inmediato en desarrollo del principio del interés superior.

Que el mismo artículo señala la necesidad de materializar la categoría de protección integral a través de políticas, planes, programas y acciones que se ejecuten en los ámbitos nacional, departamental, distrital y municipal con la correspondiente asignación de recursos financieros, físicos y humanos.

Que el artículo 8° de la mencionada Ley, establece la definición del interés superior del niño, niña y adolescente como el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus derechos humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes.

Que el Concejo de Bogotá D.C., expidió el Acuerdo 449 de 2010 "Por medio del cual se establece el programa caminos seguros al colegio como política distrital en Bogotá D.C.". el cual tiene por objetivo priorizar las condiciones de seguridad de los entornos escolares para los niños, niñas y adolescentes de la Capital.

Que una vez verificado en el Inventario de Políticas Públicas Distritales 2020 de la Secretaría Distrital de Planeación, con fecha a 08 de julio de 2020, aún no se había formulado ni implementado la política de caminos seguros al colegio, ni otro documento de política relacionado con esta problemática, tal y como lo establece el Acuerdo 449 de 2010.

Que las dinámicas de seguridad y convivencia del Distrito Capital han cambiado en los últimos diez años, lo cual requiere de un proceso de identificación y actualización de los nuevos y mayores eventos de inseguridad que ponen en riesgo la vida e integridad de los niños, niñas, adolescentes y personal administrativo de las instituciones educativas, especialmente en los espacios físicos conexos y cercanos a estos establecimientos.

Que los nuevos escenarios de riesgo en los ingresos y las salidas de los centros educativos, requieren de un esfuerzo articulado por parte de la Administración Distrital, Instituciones Educativas

y comunidad en general, con el fin de proveer los recursos técnicos, administrativos, jurídicos y presupuestales necesarios para proteger integralmente a estudiantes, docentes, familias y cuerpo administrativo de estos establecimientos.

Que el Concejo de Bogotá como máxima autoridad del Distrito Capital, tiene la facultad de establecer las condiciones jurídicas, políticas e institucionales para definir los lineamientos que permitan la formulación e implementación de la Política Pública de Entornos Escolares Seguros para Bogotá D.C.

Que, para el caso de la construcción de la Política Pública de Entornos Escolares Seguros para Bogotá D.C, el carácter público de la oferta estatal de planes, programas y proyectos se configurará a partir de verdaderos espacios de participación, concertación y decisión alrededor de los escenarios del sector educativo con el fin de generar espacios públicos adecuados y seguros para el conjunto de comunidades estudiantiles que integran el Distrito Capital.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Establecer los lineamientos para la formulación de la “Política Pública de Entornos Escolares Seguros para Bogotá D.C”, con el fin de identificar, promover y garantizar espacios públicos adecuados y seguros para los niños, niñas y jóvenes estudiantes, docentes, personal administrativo y comunidades que conviven alrededor de los entornos de las instituciones educativas del Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS Y OBJETIVOS. La Política Pública de Entornos Escolares Seguros tendrá como mínimo los siguientes lineamientos y objetivos:

- a. Formular e implementar una política con una visión ética, participativa e incidente, que priorice atenciones diferenciadas en materia de seguridad y convivencia a la comunidad estudiantil, funcionarios y docentes que se encuentren en situaciones de vulnerabilidad o en riesgo de vulnerabilidad de sus derechos.
- b. Garantizar la protección de los derechos y la integridad tanto física como socioemocional de los estudiantes, personal administrativo y docente en los territorios aledaños a las instituciones educativas.
- c. Identificar, generar y consolidar espacios públicos más seguros y libres de violencias, para su efectivo aprovechamiento por parte de la comunidad estudiantil y ciudadanía en general.
- d. Establecer canales de comunicación confiables tanto para el(la) estudiante como para los(as) funcionarios(as) y/o directivos(as), en casos de amenaza, violencias o vulneración de sus derechos.
- e. Promover el uso de herramientas y recursos tecnológicos para la captura de información, georreferenciación y toma de decisiones relacionadas con el desarrollo de estrategias que tengan por objeto mejorar las intervenciones sobre los entornos escolares.
- f. Articular los Planes Integrales de Convivencia y Seguridad Escolar PICSE, establecidos en el Acuerdo 502 de 2012, dentro del proceso de formulación de la Política Pública de que trata el presente Acuerdo.

- g. Implementar de manera efectiva el programa de escuelas de padres, madres y/o cuidadores(as) descrito en el Acuerdo 723 de 2018, como estrategia participativa y complementaria para la construcción de entornos escolares seguros.

ARTÍCULO 3. FINES DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS.

Se encuentran dentro los fines de esta política pública, los siguientes:

- a. Construir y consolidar territorios seguros para toda la comunidad docente, administrativa y estudiantil del Distrito Capital, a través de intervenciones intersectoriales de impacto social, económico, cultural y urbanístico.
- b. Reducir los distintos tipos de violencias que ponen en riesgo la vida, la integridad y el desarrollo pleno de niños, niñas y jóvenes, docentes y personal administrativo de las instituciones educativas.
- c. Mitigar los impactos que tiene el fenómeno del tráfico y consumo de sustancias psicoactivas sobre las dinámicas cotidianas de los entornos escolares.
- d. Articular acciones de prevención del consumo temprano de sustancias psicoactivas y la construcción de proyectos de vida desde los sectores de educación y salud.
- e. Reducir la presencia del crimen organizado sobre los espacios físicos aledaños y conexos a los establecimientos educativos del Distrito Capital.
- f. Desarrollar estrategias para la prevención del delito y promoción de la sana convivencia desde el interior de los establecimientos educativos, con miras a mitigar los factores de riesgo que afectan negativamente el clima escolar y la seguridad sobre los entornos escolares en general.
- g. Identificar, promover y consolidar caminos más seguros para toda la comunidad docente, administrativa y estudiantil, desde las perspectivas de seguridad, movilidad y salud pública, con el acompañamiento del sector gobierno a través de las Alcaldías Locales.
- h. Desarrollar estrategias para el fortalecimiento de las competencias socioemocionales, ciudadanas, cognitivas y físicas de toda la comunidad educativa.
- i. Promover estrategias que contribuyan a la apropiación colectiva y el mejoramiento integral de los espacios públicos conexos a los entornos escolares, a través de programas para el buen uso y el aprovechamiento del tiempo libre por parte de los estudiantes sobre estos espacios.

ARTÍCULO 4° - ESPACIOS ESTRATÉGICOS. Los escenarios estratégicos establecidos para la formulación de la Política Pública de Entornos Escolares Seguros serán los siguientes:

- a. Espacio Territorial: Es el relacionado con los espacios públicos que rodean a las instituciones educativas.
- b. Espacio Movilidad: Es el relacionado con los corredores viales que permiten el desplazamiento seguro de los estudiantes, docentes y cuerpo administrativo, desde y hacia los centros educativos.
- c. Espacio Salud: Es el relacionado con prácticas de promoción de la salud y prevención del consumo de sustancias psicoactivas y otras actividades que ponen en riesgo la vida y el

desarrollo integral de la comunidad estudiantil en general, en perspectiva de entornos escolares seguros.

- d. **Espacio Cultural:** Es el relacionado con el desarrollo de prácticas culturales, artísticas, recreativas y deportivas para la apropiación de los entornos escolares por parte de todos(as) los(as) agentes del ámbito educativo, para el beneficio de la comunidad estudiantil y ciudadanía en general.

PARÁGRAFO La Administración Distrital tendrá en cuenta criterios urbanísticos, socio económicos y ambientales para la identificación y definición de los perímetros espaciales correspondientes a los entornos escolares que para el efecto se establezcan.

ARTÍCULO 5°- COMPONENTES DE LA POLÍTICA. La Política Pública de Entornos Escolares Seguros se formulará e implementará teniendo en cuenta los siguientes componentes:

- a. **Componente Pedagógico:** Liderado por el sector educativo y tendrá como fin la construcción de nuevas estrategias relacionales para la resolución pacífica y alternativa de los conflictos entre las comunidades estudiantiles y docentes con los centros educativos y sus respectivos entornos.
- b. **Componente Familiar:** Liderado por el sector de educación y estará apoyado por el sector de integración social a través de la política pública para las familias, y orientará la nueva concertación de compromisos y alianzas entre los centros educativos y las familias, para velar por el mantenimiento integral de los entornos en beneficio de las comunidades estudiantiles, docentes y vecinas.
- c. **Componente de Seguridad:** Liderado por el sector de seguridad, convivencia y justicia, quien se articulará con el sector gobierno, las Alcaldía Locales y la Policía Metropolitana de Bogotá, con el fin de garantizar la intervención y priorización de los entornos escolares en el marco de los Planes Integrales de Convivencia y Seguridad Ciudadana vigentes.
- d. **Componente de Salud:** Liderado por el sector salud, se encaminará a la promoción en salud y actividades preventivas en relación a problemáticas tales como: consumo de sustancias psicoactivas, escenarios de contagio por enfermedades transmisibles, embarazos tempranos, entre otros.
- e. **Componente de Movilidad:** Liderado por el sector movilidad y en articulación con las Alcaldías Locales y la Policía de Tránsito, con el fin de determinar rutas que permitan la identificación y generación de corredores seguros.
- f. **Componente Cultural:** Liderado por el sector de cultura, recreación y deporte, tendrá por objetivo la formulación e implementación de programas y estrategias culturales, artísticas y deportivas de impacto local y comunitario sobre los espacios públicos conexos a los entornos escolares.

ARTÍCULO 6° RESPONSABILIDADES. Las Secretarías Distritales de Educación, de Gobierno, de Movilidad, de Salud, de Seguridad, Convivencia y Justicia, de integración Social y de Cultura, Recreación y Deporte; liderarán el proceso de construcción de la Política Pública de que trata el presente Acuerdo.

Para ello, elaborarán y consolidarán conjuntamente el plan de acción respectivo, contando con el apoyo de todos los sectores administrativos que consideren necesarios para la formulación e implementación de esta Política.

PARÁGRAFO La construcción de la “Política Pública de Entornos Escolares Seguros para Bogotá D.C”, estará ajustada al trámite, lineamientos metodológicos y demás orientaciones establecidas en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital, así como en el procedimiento fijado por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 7°. ARTICULACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS. La Política Pública de Entornos Escolares Seguros para Bogotá D.C se articulará con los Planes, Programas, Proyectos de Inversión, Metas y demás acciones públicas que se encuentren vigentes y en ejecución por parte de la Administración Distrital, en materia de mejoramiento de la seguridad y convivencia en los entornos escolares.

ARTÍCULO 8° FINANCIAMIENTO. La Administración Distrital programará y asignará progresivamente los recursos públicos necesarios para la formulación, implementación y evaluación de la Política Pública de Entornos Escolares Seguros para Bogotá D.C., teniendo en cuenta los recursos de los distintos proyectos de inversión de las entidades del sector central y/o descentralizado que estén relacionados con la implementación de la política de que trata el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 9° DIFUSIÓN Y PROMOCIÓN. La Administración Distrital diseñará e implementará una estrategia de comunicación que contribuya a la promoción y difusión de los objetos, principios, estrategias y metas que sean definidas dentro de la “Política Pública de Entornos Escolares Seguros para Bogotá D.C”.

ARTICULO 10° VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias, en especial las establecidas mediante el Acuerdo 449 de 2010.

PROYECTO DE ACUERDO N° 249 DE 2020

PRIMER DEBATE

“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”

OBJETO DEL PROYECTO

Definir los lineamientos mínimos para formular e implementar la Política Pública Distrital de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible. Para el efecto, se proponen los siguientes aspectos generales:

- a. La promoción en el uso de medios alternativos de transporte para el desplazamiento de los estudiantes, desde y hacia las respectivas instituciones educativas.
- b. La protección de la vida y la integridad, así como el desarrollo de acciones que aporten al cumplimiento de los demás derechos fundamentales relacionados con el desplazamiento de los niños, niñas y adolescentes hacia sus lugares de estudio y sus hogares.
- c. El fomento y adopción de estrategias en seguridad y educación vial que tengan en cuenta componentes de acción tales como la percepción del riesgo y la construcción de valores cívicos en el uso compartido de los espacios públicos viales.
- d. La promoción y mejoramiento de la calidad de vida de la población estudiantil a partir de la promoción de prácticas y estilos de vida saludables, en concordancia con los objetivos definidos en el Plan Territorial de Salud vigente.
- e. El empleo y aplicación de recursos tecnológicos para la captura de información y toma de decisiones relacionadas con el desarrollo de programas y estrategias en movilidad escolar alternativa y sostenible.
- f. El fortalecimiento en los componentes relacionados con la asequibilidad y accesibilidad a las instituciones educativas, en el marco de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES).
- g. La promoción de espacios públicos seguros y saludables para el mejoramiento de los entornos escolares que permitan incrementar su aprovechamiento por parte de la comunidad estudiantil en general.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hay que destacar que el uso de la bicicleta tiene ciertas ventajas para la salud y el cuidado del ambiente, por eso es necesario promover desde temprana edad el uso de estos medios alternativos de transporte para sus desplazamientos cotidianos.

Actividad Física en los Jóvenes

La Organización Mundial para la Salud, ha recomendado determinados niveles de actividad física para la salud de 5 a 17 años. Para los niños y jóvenes de este grupo de edades, la actividad física consiste en juegos, deportes, desplazamientos, actividades recreativas, educación física o ejercicios programados, en el contexto de la familia, la escuela o las actividades comunitarias. Con el fin de mejorar las funciones cardiorrespiratorias y musculares y la salud ósea y de reducir el riesgo de ENT, se recomienda que:

- Los niños y jóvenes de 5 a 17 años inviertan como mínimo 60 minutos diarios en actividades físicas de intensidad moderada a vigorosa.
- La actividad física por un tiempo superior a 60 minutos diarios reportará un beneficio aún mayor para la salud.
- La actividad física diaria debería ser, en su mayor parte, aeróbica. Convendría incorporar, como mínimo tres veces por semana, actividades vigorosas que refuercen, en particular, los músculos y huesos.

Estas recomendaciones son válidas para todos los niños sanos de 5 a 17 años, salvo que coincidan dolencias médicas específicas que aconsejen lo contrario.

Se habla de acumulación para referirse a la meta de dedicar en total 60 minutos diarios a realizar alguna actividad, incluida la opción de dedicar a distintas actividades intervalos más cortos (por ejemplo, dos sesiones de 30 minutos) y sumar esos intervalos.

Siempre que sea posible, los niños y los jóvenes con discapacidad deberán seguir también esas recomendaciones. Sin embargo, tendrán que hablar con su proveedor de salud para conocer el tipo y cantidad de actividad física adecuado para ellos teniendo en cuenta su discapacidad.

Estas recomendaciones son válidas para todos los niños y jóvenes independientemente de su sexo, raza, origen étnico o nivel de ingresos.

En el caso de los niños y jóvenes inactivos, se recomienda un aumento progresivo de la actividad para alcanzar finalmente el objetivo indicado más arriba. Es conveniente empezar con una actividad ligera y aumentar gradualmente con el tiempo la duración, la frecuencia y la intensidad. También hay que señalar que, si los niños no realizan ninguna actividad física, cualquier actividad inferior a los niveles recomendados será más beneficiosa que no hacer nada en absoluto.

La realización de una actividad física adecuada ayuda a los jóvenes a desarrollar un aparato locomotor (huesos, músculos y articulaciones) sano; desarrollar un sistema cardiovascular (corazón y pulmones) sano; aprender a controlar el sistema neuromuscular (coordinación y control de los movimientos); mantener un peso corporal saludable.

La actividad física se ha asociado también a efectos psicológicos beneficiosos en los jóvenes, gracias a un mejor control de la ansiedad y la depresión.

Asimismo, la actividad física puede contribuir al desarrollo social de los jóvenes, dándoles la oportunidad de expresarse y fomentando la autoconfianza, la interacción social y la integración. También se ha sugerido que los jóvenes activos pueden adoptar con más facilidad otros

comportamientos saludables, como evitar el consumo de tabaco, alcohol y drogas, y tienen mejor rendimiento escolar.¹⁷

Ejercicio y el Rendimiento Académico de Niños y Adolescentes

Las mejoras en el rendimiento académico gracias al ejercicio físico no solo afectan a los estudiantes universitarios, sino que los niños y los adolescentes también ven mejoradas sus calificaciones gracias a la práctica de actividad física.

Un estudio publicado en el British Journal of Sports Medicine afirma que aquellos chicos y chicas que son más activos rinden mejor en la escuela. Para este estudio, un grupo de investigadores del Reino Unido, Escocia y Estados Unidos midieron el nivel de actividad física de 5.000 chicos y chicas de 11 años. Sus puntuaciones en matemáticas, inglés y ciencia fueron evaluadas cuando tenían 11, 13 y 16 años.

Tras analizar los resultados del estudio, los investigadores concluyeron que los niños físicamente más activos a los 11 años obtenían mejores resultados en las tres disciplinas. Además, 17 minutos de ejercicio al día son suficientes para mejorar el rendimiento académico en los chicos. En el caso de las chicas, basta con 12 minutos diarios.

Estudios sobre el Rendimiento Escolar en Niños

Otro estudio, en este caso llevado a cabo por un grupo de investigadores de la Universidad Vrije (Holanda), relaciona el mejor rendimiento cognitivo de los niños con el nivel de actividad física de éstos.

Pero son más los estudios que corroboran la afirmación de que la actividad física influye en el rendimiento escolar de los niños. De acuerdo con la Universidad Norte de Texas, un corazón y unos pulmones sanos tienen un impacto beneficioso en el nivel de lectura y en el nivel de matemáticas de los niños. Lo que podría indicar que el ejercicio cardiovascular mejora ambas competencias escolares. Por eso, el director del estudio, Trent A. Petrie, recomienda a las escuelas que “revisen sus políticas de educación física, pues incluir más horas a la semana de esta asignatura podría tener un efecto beneficioso en el rendimiento de sus alumnos”.

Por otro lado, una investigación de la Universidad Autónoma de Madrid, liderada por Irene Esteban-Cornejo, analizó datos de 2.038 niños españoles de 6 a 8 años de edad. Los resultados demostraron que la capacidad cardiorrespiratoria y la habilidad motora correlacionaban de manera positiva con el rendimiento académico, tanto independientemente como de manera combinada.¹⁸

Ventajas del uso de la Bicicleta en los Niños

La bicicleta les ayuda a ganar libertad de movimientos, se asocia con aventuras, facilita la creatividad y el equilibrio.

¹⁷

Ver:

https://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_young_people/es/#:~:text=Los%20ni%C3%B1os%20y%20j%C3%B3venes%20de%205%20a%2017%20a%C3%B1os%20inviertan,en%20su%20mayor%20parte%2C%20aer%C3%B3bica.

¹⁸ Ver: <https://psicologiyamente.com/deporte/practicar-ejercicio-fisico-mejora-rendimiento-academico>

Montar en bici es un deporte para todos los públicos que aporta muchos beneficios y que cada vez cuenta con más adeptos. El ciclismo contribuye a mejorar el aspecto motor, cognitivo y el afectivo-social del niño. Además, montar en bicicleta es una actividad de diversión y un medio de transporte “verde”, no contaminante, que contribuye de manera evidente a reducir los problemas de movilidad y medioambientales dentro de una ciudad.

Los niños que se acostumbran a ir en bicicleta van desarrollando un hábito saludable que se prolongará en la edad adulta. Por un lado será beneficioso para ellos y por otro contribuirá a que sean más responsables con el medio ambiente, y beneficien por tanto al resto de la sociedad.¹⁹

Beneficios del uso de la Bicicleta para los Niños

Contacto con la Naturaleza

La conexión con el entorno natural ofrece a los niños el abrigo que producen los estímulos de un paisaje que alimenta los sentidos con las novedades de un espacio por descubrir. Mientras que existen factores y circunstancias que cambian en distintas etapas de la vida, este plan de ocio puede unir a toda la familia. Los juegos al aire libre son imprescindibles, conviene recordarlo en un tiempo en el que la tecnología está tan presente.

Este contacto con la naturaleza incrementa la flexibilidad y el descubrimiento de nuevas zonas y rutas seguras en ciudades y pueblos. Espacios en los que el niño crea recuerdos que pueden formar parte de su memoria.

Autoconfianza

El proceso de aprendizaje para montar en bicicleta es paulatino y gradual. A través de esta experiencia el niño incrementa la seguridad en sí mismo con la superación de los obstáculos y el refuerzo del ensayo y el error.

El niño pone en práctica su resiliencia cuando vuelve a levantarse tras una posible caída. Una lección de superación que puede trasladarse a otros ámbitos de la vida.

Alimento del Estado de Ánimo

Tan importante como disfrutar de una dieta sana, es fortalecer un estilo de vida activo que es contrario al sedentarismo. Este deporte nutre la alegría a partir del efecto vitamínico de este contacto con el espacio natural y el encuentro con los demás. La bicicleta es una invitación para salir de casa y volver de nuevo al hogar con un extra de energía. Esta es una actividad que cuando se comparte en equipo fortalece la colaboración y el compañerismo.

Cuidado Medioambiental

La bicicleta es un medio de transporte perfectamente alineado con el cuidado del espacio natural. Una de las ventajas de la bicicleta es que sus fortalezas producen beneficios visibles en distinto orden de realidad: la salud, el bienestar emocional, el ahorro y el refuerzo de la creación de espacios saludables. La reducción de la contaminación fortalece la salud de la población.

¹⁹ Ver: <http://www.revistamipediatra.es/articulo/230/beneficios-de-montar-en-bicicleta>

Aprendizaje de un hábito saludable

La salud es un concepto importante en la vida de todo ser humano. El cuidado de la salud también parte del autocuidado. La infancia es una de las etapas en la que los niños adquieren hábitos significativos. Montar en bicicleta es un ejemplo de hábito que el niño puede adquirir en este tiempo y mantenerlo en edades posteriores. La promoción de la salud también comienza con la prevención. El ejercicio físico, acompañado de una dieta saludable, previene el sobrepeso. A su vez, estos paseos en bici también fortalecen el sistema inmunológico. Este es un deporte que cuida y protege las articulaciones.

El niño permanece atento a aquello que ocurre en cada momento. Mientras se concentra en este objetivo, desvía su atención de otras cuestiones. Por ejemplo, posibles preocupaciones. Esto incrementa la calma y reduce el estrés. Este ejercicio físico también fortalece el descanso.²⁰

La Bicicleta como Recurso Educativo

Actividad destinada al 3º ciclo de la Educación Primaria, donde la bicicleta se convierte en un perfecto recurso para la educación, para un aprendizaje motivador y adecuado para niños y niñas.

La educación física, las matemáticas, el conocimiento del medio y la educación vial son los ejes que vertebran esta actividad para la unidad didáctica de 5º y 6º de Primaria, adecuando la bicicleta al estudio de las diferentes áreas que componen el currículo escolar, incorporando una dimensión práctica en todas las áreas y relacionando la escuela con el mundo que la rodea.²¹

La Bicicleta en el Ámbito Educativo

La bicicleta es una actividad estrella en muchas de las programaciones de los docentes de educación física, tanto en primaria como en secundaria. La evolución de la bicicleta como situación social de referencia hace que sea necesario una actualización de las experiencias de enseñanza y de los aprendizajes comprometidos en ellas, para que tenga un mayor potencial educativo en nuestros centros.²²

La implementación de una unidad de enseñanza de Ciclismo en Educación Física basada en el modelo de Aprendizaje Cooperativo, para proporcionar a los estudiantes habilidades de ciclismo, verificación de bicicletas y competencias de mantenimiento, reglas de seguridad, diseño de rutas, control y desarrollo de rutas en bicicleta. La unidad terminó con 4 rutas diseñadas y controladas por los estudiantes, durante 4 lecciones de educación física. La tercera fase fue la aplicación de la bicicleta como medio de transporte para actividades: Día de Surf, Duatlón, Gymkhana Multideportiva, Día de Educación Física en la Calle, y la coordinación de las Rutas Escolares: Rutas para viajar desde el hogar a la escuela, guiadas por voluntarios con puntos de encuentro y tiempo de paso programado. Los ciclistas subieron del 7 al 20% durante la experiencia. para proporcionar a los estudiantes habilidades de ciclismo, verificación de bicicletas y competencias de mantenimiento, reglas de seguridad, diseño de rutas, control y desarrollo de rutas de bicicletas.²³

²⁰ Ver: <https://www.elbloginfantil.com/ciclismo-para-ninos-seis-beneficios-de-montar-en-bicicleta.html>

²¹ Ver: <https://lacicleria.com/proyecto/la-bicicleta-como-recurso-educativo/>

²² Ver: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6516030>

²³

Ver:

https://www.researchgate.net/publication/324227916_LA_BICICLETA_DEPORTE_Y_TRANSPO

Beneficios Ambientales de Andar en Bicicleta

Ir a trabajar o a estudiar en bicicleta cada vez gana más popularidad. Esto tiene sus buenas razones: aire más limpio, una ciudad menos ruidosa y menos tiempo para llegar de un punto a otro.

- **Cero emisiones tóxicas mientras quemas calorías**

Por cada kilómetro que recorres en bicicleta en lugar de usar un auto, evitas la emisión de aproximadamente 300 gramos de CO₂ (dióxido de carbono).

Como si esto fuera poco, andar en bicicleta es muy beneficioso para la salud. En tan sólo diez minutos de actividad a un ritmo menor a 16km/h, una persona que pesa 60kg habrá quemado 40 calorías y una persona de 100kg habrá consumido casi 70.

- **Aire más puro**

Además del dióxido de carbono, los automóviles también emiten otros gases de invernadero, sustancias que entorpecen la formación de ozono, hidrocarburos y partículas finas.

Contaminantes como el monóxido de carbono y los óxidos de nitrógeno y azufre limitan la fotosíntesis en las plantas, proceso que consume dióxido de carbono y emite oxígeno, purificando de aire. Los residuos de aceite y combustibles dejados por los autos se filtran al ciclo del agua cuando hay una tormenta, contaminando las fuentes de agua.

- **Gasta menos dinero en combustible**

La mayoría de los viajes en auto dentro de la ciudad recorren 5 kilómetros o menos, distancias que podrían ser transitadas en bicicleta. Un recorrido de 5 kilómetros equivale a una ida y vuelta de 25 cuadras, distancia relativamente corta en la mayoría de las ciudades.

Los viajes cortos son los más contaminantes, ya que el motor no está correctamente aclimatado. Cuando el motor funciona en "frío" requiere más combustible ya que la quema no se produce de forma eficiente. Esto no sólo afecta tu bolsillo, sino que aumenta la emisión de sustancias dañinas.

- **Menos costos ambientales ocultos**

Sumado a los efectos de la quema de combustibles fósiles, se encuentran los costos ambientales asociados a su manufactura, la infraestructura de caminería y la energía y materiales utilizados para la reparación.

De acuerdo a estadísticas recopiladas por la Federación de Ciclismo de Australia, un auto de 30.000 dólares representa un volumen energético de 132 megawatts por hora, 41 toneladas de CO₂ y más de un millón de litros de agua.

En cambio, una bicicleta de gama alta requiere entre 50 y 55 veces menos energía y materiales: 2,5MWh de energía, emite 0,75 toneladas de dióxido de carbono y requiere 20 mil litros de agua.

[RTE DESDE UN ENFOQUE COOPERATIVO EN EDUCACION FISICA THE BICYCLE SPORT AND TRANSPORTATION FROM A COOPERATIVE APPROACH IN PHYSICAL EDUCATION](#)

- **Una ciudad más limpia y más disfrutable**

Ya son varias las ciudades que han apostado a zonas libres de autos, con planes e infraestructura amigables con las bicicletas para disminuir la contaminación en el aire y reducir el tiempo que toma trasladarse.

Además de evitar los molestos embotellamientos, un centro libre de autos ayuda a reducir la contaminación acústica, que en las ciudades más pobladas supera los 65 decibeles, nivel que supera los 50 decibles recomendados por la OMS.

Iniciativas de bicicletas comunitarias se replican en todo el mundo, inclusive en Uruguay, así como la construcción de carriles exclusivos para ciclistas.²⁴

Movilidad Escolar en Bicicleta en el Mundo

En países europeos como España, Dinamarca, Polonia, Holanda y Francia, en algunos asiáticos como China, la bicicleta es un medio de transporte muy común entre sus habitantes. Y es que se cree que alrededor del mundo, 800 millones de bicicletas ruedan cada día, con ventajas no sólo para las personas sino para el cuidado del medio ambiente.²⁵

España

Programa promovido por la coordinadora ConBici, que pretende fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, especialmente en el trayecto de casa a la escuela

Este programa pretende fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, especialmente en el trayecto de casa a la escuela, entre los alumnos y alumnas de Educación Primaria de 37 centros escolares de España. También pretende la implicación de las entidades locales en la creación de caminos escolares o en la solución de los problemas que dificultan llegar a los colegios en bicicleta de forma autónoma y segura.

La campaña "Con bici al cole" ofrece un compendio de ideas, iniciativas y eventos que se pueden poner en práctica, transformar, mejorar y enriquecer, de acuerdo con las condiciones de cada ciudad, cada barrio y cada centro educativo.

Tiene, también, una clara dimensión social y participativa. La protagonista de la campaña es la ciudad en su conjunto, lo que supone que todos (instituciones, personas) asumen la necesidad de mejorar sus condiciones de movilidad para hacer sus desplazamientos más cómodos, rápidos y seguros. Y en definitiva, tratar de convertir pueblos y ciudades en lugares para vivir, no sólo para circular.

Dado el carácter integrador, social y participativo del proyecto es importante la implicación de distintos colectivos e instituciones: centros educativos (protagonistas de la campaña), ayuntamientos, Policía Municipal, hospitales y centros de salud, asociaciones, etc.

²⁴ Ver: <https://www.lr21.com.uy/ecologia/1219996-beneficios-medio-ambiente-pedalear-andar-en-bicicleta>

²⁵ Ver: <https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/ventajas-bicicleta-medio-transporte>

El proyecto pedagógico en el que se apoya la campaña se compone de un cortometraje y tres unidades didácticas (Ciclos Primero, Segundo y Tercero).

Con esta campaña se quiere actuar a tres niveles:

Curricular: Ofreciendo a los docentes una guía didáctica, un conjunto de sesiones y fichas que de manera sencilla les permitan integrar contenidos para desarrollar las habilidades y capacidades cognitivas, físicas y de reflexión en sus alumnos sobre la importancia y el conocimiento de la bicicleta como medio de transporte, de manera integrada en las diferentes áreas del currículo de los alumnos de Primaria.

Dinamización de la participación: Ofreciendo el apoyo de dinamizadores de los grupos locales de ConBici, que propicien la incorporación de las familias y entidades del entorno escolar a ese proceso de reflexión y cambio en los modelos y patrones de movilidad a la escuela.

Apoyo a las experiencias de cambio, propiciando la realización de caminos escolares en bicicleta: la circulación actual es muy exigente con respecto al ciclista: exige una buena comprensión global del tráfico, un reparto eficaz de la atención y unas capacidades psicomotrices adecuadas. Estas competencias se adquieren de forma natural con la práctica, pero también se pueden adquirir más rápidamente mediante un entrenamiento adaptado y prácticas diversas. Para ello se ha editado una guía didáctica con propuesta de actividades y de planificación del Camino escolar.²⁶

Países Bajos

En bicicleta a la escuela

Los niños van en masa a la escuela en bicicleta, con o sin acompañamiento. Así ha sido siempre y así sigue siendo. De los alumnos de la escuela primaria, el 49% van en bicicleta, el 37% a pie y sólo al 14% los llevan en coche, se trata sobre todo de niños que viven lejos de la escuela. En las escuelas secundarias crece aún más la cantidad de bicicletas. En las ciudades más grandes, sin embargo, se va más a pie y se utiliza más el transporte público.

Incluso aunque, como ya se ha dicho, sólo una media del 14% de los alumnos de primaria van en coche, la situación del tráfico en la puerta de la escuela es a menudo peligrosa y caótica. El primer motivo es que el porcentaje no deja de ser una media. E incluso esa media en seguida presenta problemas (14% de 250 niños: 35 niños en unos 25 coches, y los 25 tratando de aparcar justo ante la escuela al mismo tiempo...). También influye que muchas escuelas están situadas en calles residenciales estrechas con pocas facilidades de aparcamiento, o justo al lado de calles de mucho tráfico. Por ello es deseable en muchos casos prestar atención al peligro y evitar las molestias producidas por los vehículos de los padres que vienen a traer o recoger a sus hijos.

Medidas

Las rutas ciclistas a las escuelas de enseñanza básica están mal conectadas: la distancia a la escuela básica siempre es corta. Los caminos sólo pueden considerarse rutas escolares en la vecindad de las escuelas. Una mejora de dichas rutas equivale de inmediato al planteamiento de la seguridad del tráfico en toda la zona, o en todo el centro del pueblo.

²⁶ Ver: https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/programas-de-educacion-ambiental/programas-de-otras-entidades/con_bici.aspx

La mejora del entorno escolar exige un enfoque amplio, que integre numerosos instrumentos. No se reduce a las medidas estructurales, también está la educación vial, el mantenimiento y la comunicación con los mayores. La responsabilidad compartida es un concepto clave para solucionar los problemas de las rutas escolares. En los asuntos de tráfico en el entorno escolar hay siempre muchas partes implicadas: la dirección del colegio, los padres (el tráfico), los profesores, los propios niños, y también los vecinos de la zona, la policía y el ayuntamiento.²⁷

Francia

S'Cool Bus: un híbrido entre autobús y bicicleta para pedalear al cole

El colegio Anatole France, en la localidad francesa de Louviers, ha puesto en marcha un sistema de transporte que vuelve locos a los más pequeños. El S'Cool Bus ya ha despertado interés en todo el país.

Pedalear hasta el cole con asistencia eléctrica, en compañía de tus amigos y supervisados por un conductor. Es lo que propone S'Cool Bus, un original proyecto que se ha implementado en el colegio Anatole France, en Louviers (Francia) y que, como es lógico, tiene a los más pequeños absolutamente encantados.

El S'Cool Bus, como ha sido bautizado este medio de transporte, es en realidad un tándem con pedaleo asistido y capacidad para 10 niños más el conductor. Una máquina de 1,2 metros de ancho por casi 4 de largo pensada hasta el más mínimo detalle.

La idea no es nueva. De hecho, el propio Piquiot se inspiró en un vehículo similar que vio en Holanda, donde este tipo de transportes son más frecuentes. Una vez regresó a Francia, se dispuso a crear su propio 'autobús ciclista', para cuya fabricación contó precisamente con una empresa holandesa. En España es habitual ver vehículos similares en el centro de la ciudad, pero orientados a los turistas, que beben cerveza a bordo de ellos mientras pedalean.

El proyecto S'Cool Bus ha sido un gran éxito en Louviers, y por el momento 18 escuelas de todo el país se han interesado por implementarlo en sus respectivos centros educativos.

Guía para Impulsar el uso de la Bicicleta en América Latina y el Caribe del Banco Interamericano de Desarrollo.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) anunció la publicación de Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe, una guía para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano. El documento ofrece un marco conceptual para fomentar la inclusión del ciclismo en los planes de movilidad en las ciudades de la región.

La guía, presentada en el Foro Mundial de la Bici, celebrado en febrero en Medellín, Colombia, resume los resultados de 27 indicadores sobre políticas ciclo-inclusivas en 38 ciudades de América Latina y el Caribe.

Bogotá, la capital colombiana, y Rosario, una de las principales ciudades argentinas, registraron los mayores índices de uso de bicicletas, 5,0 y 5,3 por ciento, respectivamente. Bogotá también se

²⁷ Ver: <http://istas.net/descargas/Labicicletaenpaisesebajos2009.pdf>

destaca por ser una de las ciudades con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día (611.472) Las conclusiones invitan a los tomadores de decisiones y al público en general a conocer las buenas prácticas en la implementación de políticas ciclo-inclusivas; tomar nota de la importancia de recolectar más y mejores datos sobre indicadores que generan, fortalecen y mantienen el uso de la bicicleta, así como información sobre los impactos positivos generados por un mayor uso de ese medio de locomoción, y a ser partícipes en la formulación de políticas de transporte que incluyan a la bicicleta.

El uso de la bicicleta como medio de transporte puede ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas y convertirse en una solución a muchos de los problemas de movilidad y de salud contemporáneos.²⁸

Bogotá Capital Mundial de la Bici

Bogotá es una ciudad líder en ciclismo urbano, en Latinoamérica y en el mundo, gracias a las políticas públicas que han transformado su infraestructura y fomentado la cultura de la bici. Actualmente se registran más de 880.000 viajes diarios en este medio de transporte: niños van al colegio, policías patrullan las calles, mecánicos se ganan la vida en sus talleres, deportistas madrugan a conquistar los cerros y ejecutivos llegan a sus oficinas.

En la capital promovemos una cultura de movilidad sostenible que, en lugar de pensar en cuántos vehículos se movilizan, tenga en cuenta el número de personas que logran desplazarse usando el mismo espacio, pero en otros medios de transporte. Por eso, darle lugar a la bicicleta es una de las principales estrategias que hemos implementado en la ciudad.

En la política de la Secretaría es fundamental la Visión Cero, pues nuestro objetivo es que no haya víctimas en las vías, que ningún bogotano resulte herido o que se registren fatalidades mientras se movilizan. Esa es otra de las premisas principales para construir esta movilidad sostenible en torno a la bicicleta.

Bogotá es una de las pocas ciudades del mundo en donde sus habitantes pueden disfrutar del Día sin Carro como el que tenemos una vez al año en la ciudad. Más de 1.5 millones de personas disfrutaron todos los domingos de los 125 kilómetros de ciclovía. Estos son símbolos que les recuerdan a los ciudadanos que tienen la posibilidad de usar otros modos de transporte.²⁹

¿Por qué Bogotá se sigue consolidando como la Capital Mundial de la Bici?

- Es la ciudad en América Latina en la que se realizan más viajes en bicicleta al día, aproximadamente 800.000.
- Es la ciudad con la red de ciclorrutas más extensa en América Latina, compuesta por 540 kilómetros.
- Fue catalogada como una de las ciudades más amigables para andar en bici por el Copenhagenize index 2019, el índice más prestigioso del mundo en esta materia. Bogotá ocupó el puesto número 12 en el listado, es la única ciudad de América Latina incluida en el rankin y la mejor calificada por fuera de Europa.

²⁸ Ver: <https://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2015-03-16/promocion-de-la-bicicleta-en-america-latina-y-el-caribe%2C11087.html>

²⁹ Ver: <https://planbici.com/bogota/>

- Primera Ciudad con un sistema de registro de bicicletas con más de 37 mil usuarios registrados y más de 000 bicicletas.
- Con el programa Al Colegio en bici: en 2109 operan 102 rutas de confianza, beneficiando a 3.516 estudiantes de 76 colegios del Distrito, en 13 localidades de la ciudad.
- 10 mil ciclistas deportivos suben los cerros cada fin de semana.
- Bogotá cuenta con 424 cupos de ciclo parqueaderos en la red distrital y privada.
- Desde 2008, se realiza anualmente, la Semana de la Bicicleta la cual convoca eventos y actividades pedagógicas y lúdicas que buscan promover el uso de la bicicleta.
- Bogotá está construyendo de su Política Pública de la Bici, la cual dictará lineamientos para promover y garantizar el uso y disfrute de la bicicleta en Bogotá como medio de transporte alternativo en todas sus modalidades. Este será un instrumento de planeación estratégica que servirá como base para la toma de decisiones durante los próximos 16 años, brindando orientación general en temas como coordinación institucional, presupuesto y objetivos a alcanzar.
- Más de 2 millones de personas salen a la Ciclovía los domingos y festivos.
- Bogotá se ha posicionado a nivel internacional como destino para los ciclistas aficionados.
- El 15 de diciembre de 1974 se llevó a cabo la primera Ciclovía en Bogotá.
- En 1998 inició la construcción de la red de ciclorrutas de Bogotá.
- En 1999 se llevó a cabo la primera Ciclovía nocturna en Bogotá.
- La Ciclovía se convirtió en el principal producto de exportación de Bogotá, y se ha replicado en decenas de ciudades en todos los continentes.
- Cada vez más extranjeros conocen la capital a través de las Bicitravesías que impulsan el turismo en Bogotá.
- Cuenta con el planeador de viajes para ciclistas que permite definir la ruta de acuerdo al grado de pericia. Con esta herramienta también se pueden visualizar las alternativas de cicloparqueaderos certificados con Sello Oro y Plata, con información útil como nombre, dirección, tarifas, horarios y número de cupos.
- Existen más de 56 rutas de ciclismo de ruta, ciclomontañismo y travesía en los alrededores de la ciudad.
- Los ciclistas que adoptaron la bicicleta ayudan a disminuir la contaminación. Según estudios, mitigan los efectos del cambio climático al evitar la emisión de más de 300 mil toneladas de CO2 al año.
- El 24 de febrero del año 2000 Bogotá vivió la primera jornada de día sin carro. Esta medida se generó por la necesidad de disminuir los niveles de contaminación ambiental y auditiva de la ciudad. Hoy, por Decreto Distrital, se realiza una jornada al año.
- Según el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá (ODEB) se calcula que existen 149 empresas dedicadas a la comercialización de bicicletas, generando el 87% del empleo relacionado con este producto.³⁰

PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR ALTERNATIVA

El Plan de movilidad escolar es el conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar, de manera participativa con la comunidad educativa, un escenario privilegiado para la salvar la vida y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas. Esta estrategia hace parte de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES) para promover la movilidad sostenible, los estilos de vida saludables y la gestión efectiva del riesgo en los colegios de Bogotá.

³⁰ Ver: <https://planbici.com/qa/>

¿Qué es el Plan de Movilidad Escolar?

Conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas.

Beneficios del Plan de Movilidad Escolar

- Movilidad escolar más sostenible con espacios más habitables, saludables, de calidad y accesibles.
- Contribuir a la reducción de siniestros viales, lesiones y muertes.
- Contar con información clara de cómo se moviliza la comunidad educativa.
- Contribuir a mejorar la calidad de vida de la comunidad educativa a través de la reducción del sedentarismo, la obesidad y de problemas de salud física y mental.
- Facilitar la gestión interinstitucional para apoyar al colegio en las diferentes situaciones de su movilidad escolar.
- Fomento de la educación Vial y de una cultura de la movilidad segura.
- Más niños y niñas desplazándose a pie y en bicicleta de manera segura.³¹

Planes Estratégicos de Seguridad Vial

La seguridad vial es un conjunto de acciones, estrategias, medidas y mecanismos orientados a la prevención de siniestros viales, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 se "...ordena a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial..."³²

Entornos Escolares

Estrategia de intervención integral de mejoramiento de los entornos escolares, busca aportar a la construcción de una ciudad en paz, mediante la incidencia positiva sobre el clima escolar y de aula, la convivencia y el desarrollo de competencias de los estudiantes, particularmente las socioemocionales y ciudadanas, así como contribuir a la consolidación de espacios físicos, sociales y virtuales seguros con miras a proteger los derechos humanos, sexuales y reproductivos (DHRS) de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de la ciudad, y demás miembros de la comunidad educativa.³³

Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024

Es necesario implementar la Política Pública de Movilidad Escolar con el fin de darle continuidad en el mediano y largo plazo, en cuanto a lo que resalta el propósito número 1 de hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política, en el cual, el programa 13, Educación para todos y todas: acceso y permanencia con equidad y énfasis

³¹ Ver: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/portal_institucional/gestion-educativa/descripcion-plan-movilidad-escolar

³² Ver: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/portal_institucional/gestion-educativa/planes-estrategicos-de-seguridad-vial

³³ Ver: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/gestion-educativa/entornos-escolares

en educación rural, que resalta la meta sectorial 89, en el que se incluye el beneficio del 100% de los estudiantes de la matrícula oficial que lo requieren y cumplan las condiciones, serán beneficiarios de movilidad escolar, de los cuales 50.000 estudiantes lo serán con movilidad alternativa y sostenible: uso de la bicicleta, tarifa subsidiada en el Sistema Integrado de Transporte Público con tarjetas personalizadas y promoción en contratación de rutas escolares con el uso de tecnologías limpias, entre otros.

Teniendo en cuenta que el número de estudiantes beneficiados ascendería a 35.000 estudiantes con opciones de movilidad sostenible y alternativa (Al colegio en bici, subsidios), y se enfocaría en lograr la meta sectorial de 2024, de 50.000 estudiantes con opciones de movilidad sostenible y alternativa.

Por otra parte, es importante aumentar el porcentaje de avance en la implementación de un sistema de bicicletas públicas, el cual le daría fundamento al programa de manejo y prevención de la contaminación, que se encuentra en el propósito 2 que se enfoca en cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.

Finalmente, en cuanto a la implementación de la política pública de la bicicleta, esta iniciativa contribuiría a complementar la meta sectorial 2024, que se enfoca en aumentar en un 50% los viajes en bicicleta por parte de los bogotanos.

Encuesta de Movilidad 2019

En Bogotá según la Encuesta de Movilidad 2019, realizada por la Secretaria de Movilidad se efectuaron 880.367 viajes diarios totales en Bicicleta de quienes habitan la ciudad, es necesario impulsar el uso de la bicicleta en la ciudadanía, teniendo en cuenta que del porcentaje encuestado solo el 6,6 % hacen viajes en bicicleta y es fundamental para la Administración Distrital y el objetivo de este proyecto de acuerdo incrementar el uso de la bicicleta en la ciudad.

También hay que destacar del resultado de la encuesta que los habitantes de estratos bajos de forma sostenible en la ciudad, en estratos bajos predominan los viajes: a pie (del 22% al 32%) Transmilenio (del 18% al 24%) Moto (del 5% al 8%) Bicicleta del 6% al 9%), es fundamental incrementar sustancialmente los recorridos y uso de la bicicleta en la ciudad.

Del 2015 al 2019 aumento en 212.660 la cantidad diaria de viajes en bicicleta, ir a trabajar y estudiar son los principales motivos de viaje de los bogotanos, por ejemplo 7.429.980 de viajes al día de habitantes de Bogotá, con motivo distinto a volver a casa y 3.581.250 de viajes al día de habitantes de Bogotá, con motivo estudio o trabajo, Un poco menos de la mitad de los viajes (48,2%) son de carácter obligatorio: Estudio y Trabajo

En cuanto a los niños, niñas y adolescentes se desplazan principalmente a pie, en transporte escolar y transporte público. Los modos más empleados en los viajes de niños, niñas y adolescentes son a pie, transporte escolar y transporte público.

La participación de los viajes en bicicleta es casi equivalente a los viajes en 2auto (con una diferencia de 0,89%). 2.086.506 viajes al día realizan los niños, niñas y adolescentes que habitan en Bogotá.

Entre el 2011 y el 2019 aumentó la participación de viajes en bicicleta. Según el estrato socioeconómico de los hogares, entre los años 2011 y 2015, la proporción de viajes en Bicicleta: aumentó en todos los estratos.³⁴

Al Colegio en Bici

Al Colegio en Bici (ACB) es una iniciativa que busca inculcar la bicicleta como medio de transporte sano y sostenible en las niñas y los niños de instituciones educativas públicas. Para lograrlo, se organizan bicicaravanas diarias, de ida y vuelta entre la institución educativa y los puntos de encuentro cercanos a casa, así como cicloexpediciones por la ciudad.³⁵

Virtualidad Colegio en Bici

Las Aulas Virtuales del Colegio de la BICI, es una estrategia de la Secretaría de Educación del Distrito cuyo objetivo es brindar orientaciones a la comunidad educativa, para apoyar el diseño de estrategias pedagógicas alternativas y de flexibilización curricular para atención educativa en el hogar.

Para atender el proceso de aislamiento social que busca reducir los contagios del COVID-19 "Coronavirus", se ha desarrollado en conjunto con los maestros una estrategia de Aprendizaje Colaborativo basada en formación virtual para los estudiantes y de información para las familias³⁶.

MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE ACUERDO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

ARTICULO 2o. 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.

(...)

ARTICULO 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.

³⁴ Ver: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf

³⁵ Ver: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/al-colegio-en-bici>

³⁶ Ver: <https://www.colegiodelabici.edu.co/>

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.

ARTICULO 45. El adolescente tiene derecho a la protección y a la formación integral.

El Estado y la sociedad garantizan la participación activa de los jóvenes en los organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, educación y progreso de la juventud.

LEYES

LEY 1098 DE 2006 – CÓDIGO DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA

ARTÍCULO 7o. PROTECCIÓN INTEGRAL. Se entiende por protección integral de los niños, niñas y adolescentes el reconocimiento como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos, la prevención de su amenaza o vulneración y la seguridad de su restablecimiento inmediato en desarrollo del principio del interés superior.

La protección integral se materializa en el conjunto de políticas, planes, programas y acciones que se ejecuten en los ámbitos nacional, departamental, distrital y municipal con la correspondiente asignación de recursos financieros, físicos y humanos.

ARTÍCULO 8o. INTERÉS SUPERIOR DE LOS NIÑOS, LAS NIÑAS Y LOS ADOLESCENTES. Se entiende por interés superior del niño, niña y adolescente, el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus Derechos Humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes.

(...)

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.

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.

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

ARTÍCULO 18. DERECHO A LA INTEGRIDAD PERSONAL. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a ser protegidos contra todas las acciones o conductas que causen muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico. En especial, tienen derecho a la protección contra el maltrato y los abusos de toda índole por parte de sus padres, de sus representantes

legales, de las personas responsables de su cuidado y de los miembros de su grupo familiar, escolar y comunitario.

(...)

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 adolescentes.
2. Asegurar las condiciones para el ejercicio de los derechos y prevenir su amenaza o afectación a través del diseño y la ejecución de políticas públicas sobre infancia y adolescencia.

(...)

17. Garantizar las condiciones para que los niños, las niñas desde su nacimiento, tengan acceso a una educación idónea y de calidad, bien sea en instituciones educativas cercanas a su vivienda, o mediante la utilización de tecnologías que garanticen dicho acceso, tanto en los entornos rurales como urbanos.

18. Asegurar los medios y condiciones que les garanticen la permanencia en el sistema educativo y el cumplimiento de su ciclo completo de formación.

(...)

23. Diseñar y aplicar estrategias para la prevención y el control de la deserción escolar y para evitar la expulsión de los niños, las niñas y los adolescentes del sistema educativo.

(...)

ARTÍCULO 42. OBLIGACIONES ESPECIALES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS. Para cumplir con su misión las instituciones educativas tendrán entre otras las siguientes obligaciones:

1. Facilitar el acceso de los niños, niñas y adolescentes al sistema educativo y garantizar su permanencia.

LEY 1083 DE 2006 POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ALGUNAS NORMAS SOBRE PLANEACIÓN URBANA SOSTENIBLE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose 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 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

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. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

(...)

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.

ACUERDOS DISTRITALES**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"**

ARTÍCULO 1. Impleméntese el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" para facilitar el intercambio modal, como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. La Administración Distrital adelantará campañas de promoción y divulgación, del transporte en bicicleta, con el fin de fomentar la cultura deportiva y ayudar a la movilidad, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.

ARTÍCULO 3. El servicio de transporte en bicicleta "BICI" deberá contar con los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial, que la Secretaría Distrital de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos que realizará dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.

ARTÍCULO 4. La Administración Distrital reglamentará el presente Acuerdo.

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”

ARTÍCULO 1. OBJETO. La Secretaría Distrital de Movilidad diseñará la estrategia “Onda Bici Segura” para fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, las cuales podrán utilizar la infraestructura apta para el tránsito de bicicletas y la que se adecue para este fin.

PARÁGRAFO. Para impulsar la estrategia “Onda Bici Segura”, la Secretaría Distrital de Movilidad establecerá, entre otros los corredores prioritarios, determinará y divulgará los horarios de máxima demanda, y promoverá las condiciones que garanticen la seguridad de los usuarios y peatones en el uso adecuado de la estrategia.

La Secretaría Distrital de Movilidad establecerá indicadores de metas y resultados que permitan cuantificar la efectividad de la medida.

ARTÍCULO 2. Para efectos de articular la estrategia “Onda Bici Segura” con el Sistema Integrado de Transporte Público, la Administración Distrital adoptará e implementará medidas para garantizar la seguridad en los cicloparqueaderos y demás infraestructura que se utilice para los fines del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 3. La Administración Distrital, por conducto de la Secretaría Distrital de Movilidad, articulará con la Secretaría Distrital de Gobierno y las Instituciones Educativas y Entidades Públicas o Privadas, campañas para la implementación de la estrategia “Onda Bici Segura”.

ACUERDO 663 DE 2017 - POR MEDIO DEL CUAL SE CREA LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL DISTRITO CAPITAL

ARTÍCULO 1°. Objeto. 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.

PARÁGRAFO. Para los efectos del presente Acuerdo se entenderá por racionalización del uso del vehículo particular la implementación de estrategias que promuevan el desplazamiento peatonal,

un mayor uso del transporte público, la bicicleta, carro compartido u otro medio alternativo de transporte.

ARTÍCULO 2°. Objetivos. La Estrategia institucional tendrá, entre otros, los siguientes objetivos:

- Reducir los niveles de contaminación ambiental producidos por fuentes móviles.
- Reducir los niveles de contaminación auditiva.
- Ofrecer a los ciudadanos alternativas para desincentivar el uso del vehículo particular.
- Construir tejido social a través de la promoción de diferentes medios de transporte.
- Mejorar la velocidad promedio de recorrido de la ciudad, incentivando el uso de carro compartido y demás medios alternativos, por parte de la ciudadanía en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 3°. Desarrollo de la estrategia. Para el desarrollo de la estrategia la Secretaría Distrital de Movilidad deberá:

- Usar los sistemas y equipos tecnológicos necesarios para recopilar información y datos, sobre las condiciones actuales de movilidad de la ciudad.
- Identificar zonas de alto impacto o afluencia de pasajeros para fortalecer la oferta de servicio público de transporte y complementarlo con otras alternativas.
- Crear una mesa de movilidad de las entidades del sector público y las entidades privadas interesadas en promover campañas acordes a lo que defina la presente estrategia.
- Llevar a cabo campañas masivas de comunicación, realizando gestión en los medios de comunicación locales, del orden regional y nacional.
- Gestionar alianzas con el sector privado para promover la estrategia institucional de movilidad sostenible.
- Promover a través de optimización de la movilidad inteligente y el empleo de las tecnologías de la información y las comunicaciones –TIC- (apps, redes sociales, estadísticas y otros) las diferentes alternativas de transporte.
- Fomentar la educación para la movilidad, la transmisión de los valores de la sostenibilidad aplicados a la movilidad colectiva, difundir nuevas formas de planificar y gestionar los desplazamientos de los ciudadanos.
- Impulsar y desarrollar acciones para la apropiación de cultura ciudadana y democrática, cumplimiento de la norma, regulación y autorregulación en materia de movilidad alternativa y sostenible.

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

Artículo 1. Objeto. El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital, mediante los cuales se busca garantizar el derecho que tienen los bogotanos a elegir la bicicleta como medio de transporte.

Artículo 2. Principios. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política pública a que se refiere el artículo anterior estarán orientados por los siguientes principios:

Accesibilidad. Garantizar a toda la población, con o sin limitaciones cognitivas o físicas, el uso de la bicicleta y toda su infraestructura.

Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre Administración Distrital, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de la bicicleta.

Crecimiento Sostenible. Garantizar el uso de la bicicleta en relación recíproca con el desarrollo, la estructura económica de la ciudad y el disfrute del medio ambiente.

Humanización. Tener al usuario de la bicicleta como fin último de toda decisión, comprendiéndolo como ser humano en relación con los demás y con el medio ambiente y su bienestar general.

Igualdad. Garantizar que el ciclista tenga las mismas condiciones que los usuarios de otros medios de transporte.

Diversidad e inclusión. Mejorar la capacidad, la oportunidad y la identidad de los diversos ciudadanos de la ciudad.

Ciudad Saludable. Lograr un entorno urbano que genere un impacto directo en la salud de los habitantes, además de ayudar en la movilidad urbana.

Integración multimodal. Garantizar la articulación e interconexión entre todos los medios de transportes que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.

Libertad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de elegir la bicicleta como medio de transporte.

Participación. Reconocer a los ciclistas como actores activos en el desarrollo de la Política Pública de la Bicicleta.

Planificación. Adoptar toda decisión en el marco de la Política Pública de la Bicicleta con fundamento en criterios de planeación y organización, siguiendo el ritmo de crecimiento demográfico y territorial de la ciudad.

Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada la Política Pública de la Bicicleta entre las entidades de la Administración Distrital, sectores: Central, descentralizado y localidades, en el marco de sus respectivas competencias, y dando cumplimiento a la misma de manera eficiente y eficaz, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos del Distrito, de manera que el uso de la bicicleta haga parte de la agenda pública de manera integral.

Artículo 3. Lineamientos. La Política Pública de la Bicicleta se fundamenta bajo los siguientes lineamientos:

Fomento y promoción. Promover la mejora de la movilidad en la ciudad a través del desarrollo de acciones que reconozcan el uso de la bicicleta como medio de transporte que ayuda a la salud de los ciudadanos, así como a la protección del medio ambiente.

Multimodalidad. Garantizar la articulación e interconexión entre todos los medios de transporte que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.

Garantía de infraestructura. Reconocer el derecho al uso de la bicicleta como medio de transporte habitual vinculado a una infraestructura adecuada que incluya vías exclusivas, parqueaderos, accesibilidad e interconexión con los otros medios de transporte.

Pedagogía y cultura ciudadana. Reconocimiento de los ciclistas como actores activos dentro de la movilidad de la ciudad, los cuales deben comportarse garantizando su derecho, pero también sus deberes, para lo cual es necesario llevar a cabo constantes campañas pedagógicas dirigidas a todos los ciudadanos sobre el uso y respeto de la bicicleta como medio de transporte habitual.

Seguridad vial. Reconocimiento de los ciclistas como actores que ayudan a mejorar la movilidad de la ciudad, para lo cual deberán tener la posibilidad de acceder a un manual de uso de la bicicleta mediante el cual conozcan las medidas de seguridad necesarias que permitan salvaguardar su vida y bienestar, así como aquellos de los demás ciudadanos que hagan uso de otros medios de transporte.

Seguridad personal. Reconocimiento del uso de la bicicleta como medio habitual de transporte que debe transitar con tranquilidad, sin temor al hurto del vehículo o a que se ponga en riesgo la vida del conductor.

Artículo 4. Implementación de la Política Pública de la Bicicleta. El Gobierno Distrital diseñará, implementará y divulgará una política pública que recoja los lineamientos establecidos por el presente Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año, que permita a los ciudadanos que se movilizan en bicicleta como su medio de transporte contar con las garantías de infraestructura, seguridad y reconocimiento de acuerdo con los enfoques planteados en este Acuerdo, en igualdad de condiciones con las que cuentan quienes utilizan cualquier otro medio de transporte.

DECRETOS DISTRITALES

DECRETO 594 DE 2015 “POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR – PME PARA BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Artículo 1°. Adopción. Adóptese el Plan de Movilidad Escolar - PME para Bogotá D.C., el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no

motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas.

Artículo 2°. Documentos del Plan de Movilidad Escolar. Son parte integral del Plan de Movilidad Escolar, los siguientes documentos: Línea Base de Diagnóstico, Formulación del Plan General de Movilidad al Estudio y Guía para el Desarrollo de los Planes de Movilidad al Estudio del Distrito Capital.

Artículo 3o. Población Beneficiada. La población beneficiada de manera directa corresponde a las niñas, niños, adolescentes y jóvenes estudiantes de los niveles de preescolar, básica, media y superior; adultos y población en condición de discapacidad que accede al sistema educativo y de manera indirecta, a la comunidad escolar y demás población responsable del cuidado de los estudiantes en sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas, entre los que se encuentran: los conductores, adultos acompañantes, organizaciones públicas y privadas y comunidades aledañas a los centro educativos.

Artículo 4°. Finalidad. El Plan de Movilidad Escolar tiene como finalidad promover una mayor cultura para la movilidad, orientando el adecuado desplazamiento de los estudiantes en medios motorizados y no motorizados.

DECRETO 668 DE 2017 POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTAN LOS ARTÍCULOS 127 Y 128 DEL ACUERDO 645 DE 2016 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 1°. Objeto. Reglamentar los artículos 127 y 128 del Acuerdo 645 de 2016, en el sentido que el Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital - CONPES D.C. adelantará la articulación en la formulación, la implementación y el seguimiento de las políticas públicas distritales, garantizando la unidad de criterio y la coordinación de las actividades de las distintas unidades ejecutoras de la política económica y social.

PARÁGRAFO: El CONPES D.C. dictará su reglamento interno que guiará todas sus actuaciones.

ARTÍCULO 2°. Ámbito de Aplicación. Los sectores y las entidades responsables de formular políticas públicas distritales deberán seguir las orientaciones definidas por el CONPES D.C. para su aprobación, en los términos del procedimiento que para tales efectos dicte la Secretaría Distrital de Planeación, en su calidad de secretaria técnica de dicha instancia, y de acuerdo con la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital que expida la Secretaría Distrital de Planeación, de acuerdo con la delegación contenida en el artículo 3 del presente Decreto.

ARTÍCULO 3°. Delegación. Delegar en el Secretario Distrital de Planeación la expedición mediante Resolución de la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital y la Guía para el Seguimiento y la Evaluación de las Políticas Públicas del Distrito Capital. Así mismo adoptar las modificaciones o actualizaciones de las guías a que hubiera lugar.

ARTÍCULO 4°. Asistencia Técnica. La Secretaría Distrital de Planeación a través de la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica brindará asistencia técnica a las entidades rectoras de política pública del Distrito para la orientación y coordinación metodológica de todas las fases que componen el Ciclo de Política Pública.

ARTÍCULO 5°. Formulación de las Políticas Públicas Distritales. La entidad cabeza de sector será la responsable de presentar a consideración del CONPES D.C. la formulación de la política

pública distrital, incluyendo el Plan de Acción respectivo, la cual debe seguir los lineamientos metodológicos que se establezcan en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital y el procedimiento fijado por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 6°. Adopción de la Política Pública Distrital. Las políticas públicas distritales serán adoptadas mediante documento CONPES D.C., al igual que sus modificaciones y actualizaciones.

PARÁGRAFO: De conformidad con el artículo 127 del Acuerdo 645 de 2016, el Consejo de Política Económica y Social del Distrito está presidido por el Alcalde Mayor y conformado por los Secretarios del Despacho, los cuales suscribirán los documentos CONPES D.C.

ARTÍCULO 7°. Régimen de transición. Inciso modificado por el art. 1, Decreto Distrital 703 de 2018. Las entidades distritales responsables de las políticas públicas expedidas con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto, deberán elaborar o actualizar su plan de acción dentro del año y medio siguiente a la adopción del presente Acto Administrativo, para ser sometido a la aprobación del CONPES D.C.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los planes de acción formulados en el marco del Decreto Distrital 171 de 2013 que hayan sido adoptados dentro del año inmediatamente anterior a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto, no deberán actualizarse y estarán vigentes hasta su culminación. Posterior a su vencimiento, los mismos deberán ajustarse conforme a la metodología establecida en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito que adopte la Secretaría Distrital de Planeación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El seguimiento a las políticas públicas aprobadas con fundamento en el Decreto Distrital 171 de 2013 se adelantará de acuerdo con los lineamientos ya establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación, hasta tanto se expida la Guía para el Seguimiento y la Evaluación de las Políticas Públicas Distritales.

PARÁGRAFO TERCERO: Las iniciativas de políticas públicas distritales que hayan surtido la fase de agenda pública y de formulación a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto, previamente verificadas por la Secretaría Distrital de Planeación, podrán adoptar la política bajo los lineamientos de la Guía contenida en el Decreto Distrital 689 de 2011.

Las demás iniciativas de política pública distrital que no hayan surtido la fase de agenda pública y formulación, deberán continuar su proceso de acuerdo con lo establecido en la Guía para la Formulación e Implementación de Políticas Públicas del Distrito Capital que expida la Secretaría Distrital de Planeación,

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

El Concejo de Bogotá tiene como competencia dictar normas relacionadas con la naturaleza y alcance del presente Proyecto de Acuerdo, según las disposiciones constitucionales y legales vigentes, en especial por las atribuciones conferidas en el Decreto Ley 1421 de 1993:

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.
(...)

DECRETO LEY 1421 DE 1993

Artículo 12. Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y 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.*

IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 “*Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*”, en su artículo 7o, establece que el impacto fiscal de todo Proyecto de Acuerdo debe ser explícito y compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, para lo cual en la respectiva Exposición de Motivos deberán incluirse expresamente los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional que se generaría para financiar tales costos.

En atención a lo manifestado por la normatividad vigente, esta iniciativa no tendría impacto fiscal, en la medida en que la eventual aprobación de esta iniciativa no conllevaría gastos con cargo al presupuesto distrital que afecten de manera negativa el Marco Fiscal de Mediano Plazo, teniendo en cuenta que el alcance de la iniciativa está enmarcado en la definición de lineamientos técnicos para la formulación de un documento de política pública en el mediano y largo plazo.

Igualmente, esta iniciativa tiene recursos para su financiación derivados del programa “*Educación para todos y todas: acceso y permanencia con equidad y énfasis en educación rural*”, el cual tiene como meta: “*Beneficiar al 100% de los estudiantes de la matrícula oficial que lo requieren y cumplan las condiciones, serán beneficiarios de movilidad escolar, de los cuales 50.000 estudiantes lo serán con movilidad alternativa y sostenible: uso de la bicicleta, tarifa subsidiada en el Sistema Integrado de Transporte Público con tarjetas personalizadas y promoción en contratación de rutas escolares con el uso de tecnologías limpias, entre otros*”.

Sobre el asunto, se sugiere que la Secretaría Distrital de Hacienda, a través de la Dirección Distrital de Presupuesto, pueda pronunciarse previamente a la discusión de esta iniciativa con el fin de conocer el respectivo concepto de viabilidad que debe emitir como entidad asesora del Concejo de Bogotá según el artículo 11º, literal f del Decreto Distrital 601 de 2014.

Aún con este contexto, para el caso concreto de esta iniciativa normativa se recuerdan los contenidos de la Sentencia C-911 de 2007 de la Corte Constitucional, en donde puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en impedimento para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa en los siguientes términos:

“Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

Presentado por los Honorables Concejales,

OSCAR RAMÍREZ VAHOS
Concejal de Bogotá D.C.

ANDRÉS FORERO MOLINA
Concejal de Bogotá D.C.

DIANA MARCELA DIAGO
Concejal de Bogotá D.C.

HUMBERTO RAFAEL AMÍN
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LUIS COLMENARES
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 249 DE 2020**PRIMER DEBATE****“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”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

En el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Establecer los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS. Durante el proceso de formulación de la Política Pública de que trata el presente Acuerdo, se tendrá en cuenta como mínimo los siguientes lineamientos generales:

- a. La promoción en el uso de medios alternativos de transporte para el desplazamiento de los estudiantes, desde y hacia las respectivas instituciones educativas.
- b. La protección de la vida y la integridad, así como el desarrollo de acciones que aporten al cumplimiento de los demás derechos fundamentales relacionados con el desplazamiento de los niños, niñas y adolescentes hacia sus lugares de estudio y sus hogares.
- c. El fomento y adopción de estrategias en seguridad y educación vial que tengan en cuenta componentes de acción tales como la percepción del riesgo y la construcción de valores cívicos en el uso compartido de los espacios públicos viales.
- d. La promoción y mejoramiento de la calidad de vida de la población estudiantil a partir de la promoción de prácticas y estilos de vida saludables, en concordancia con los objetivos definidos en el Plan Territorial de Salud vigente.
- e. El empleo y aplicación de recursos tecnológicos para la captura de información y toma de decisiones relacionadas con el desarrollo de programas y estrategias en movilidad escolar alternativa y sostenible.
- f. El fortalecimiento en los componentes relacionados con la asequibilidad y accesibilidad a las instituciones educativas, en el marco de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES).
- g. La promoción de espacios públicos seguros y saludables para el mejoramiento de los entornos escolares con el fin de incrementar el aprovechamiento de estos espacios por parte de los estudiantes, familias y comunidad estudiantil en general.

ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES. La Administración Distrital, en cabeza de las Secretarías Distritales de Movilidad, Educación y Seguridad, Convivencia y Justicia; y en conjunto con las demás entidades públicas que para el efecto considere pertinentes, serán las responsables de liderar el proceso de formulación e implementación de la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible de que trata el presente Acuerdo.

PARÁGRAFO. Durante todo el ciclo de elaboración de la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible, se tendrán en cuenta los lineamientos metodológicos y demás orientaciones establecidas en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital, así como el procedimiento fijado por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 4. ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL Y FINANCIACIÓN. La Administración Distrital, en concordancia con los principios presupuestales de planificación y programación integral, asignará de manera progresiva los recursos públicos suficientes para dar efectivo cumplimiento a las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5. PLAN DE ACCIÓN. La Administración Distrital, en un término no mayor a doce (12) meses posterior a la aprobación del presente Acuerdo, elaborará el plan de acción correspondiente a la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible, para su posterior aprobación por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 6. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO N° 174 DE 2020**SEGUNDO DEBATE**

"POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 386 DE 2009, POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA DE INTERÉS SOCIAL, RECREATIVO Y DEPORTIVO LA CICLOVÍA DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Texto Aprobado en Primer Debate en la sesión del 28 de julio de 2020 de la Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Concejo de Bogotá D.C.

"POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 386 DE 2009, POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA DE INTERÉS SOCIAL, RECREATIVO Y DEPORTIVO LA CICLOVÍA DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONCEJO DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. Objeto. Modificar el título del Acuerdo 386 de 2009, el cual quedará así: "Por medio del cual se declara de interés social, recreativo, deportivo, cívico y cultural, la ciclovia de Bogotá y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 2. Modificar el artículo 1 del Acuerdo 386 de 2009, el cual quedará así: Declarar de interés social, recreativo, deportivo, cívico y cultural, la ciclovia de Bogotá D.C.

ARTÍCULO 3. Modificar el artículo 6 del Acuerdo 386 de 2009, el cual quedará así:

Artículo 6. Adoptar como componentes de la ciclovia, entre otras las siguientes actividades: escuela de bicicletas, estaciones de servicio, puntos de atención al usuario, préstamo de bicicletas, puntos de orientación de actividad física, puntos de recomendación de actividad física -RAFI-, puntos de orientación en protección y bienestar animal, puntos de información turística y cultural y, la implementación gradual de puntos de hidratación.

De igual manera se impulsarán actividades deportivas, culturales y recreativas integradas a la ciclovia y al uso de la bicicleta en todas las localidades.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de adelantar las actividades a las que se refiere el artículo tercero del presente Acuerdo, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte-IDRD- articulará a las demás entidades distritales y podrá gestionar convenios con las entidades públicas y privadas que las apoyan.

PARÁGRAFO 2. Las actividades de aprovechamiento con o sin motivación económica que se realicen en el espacio público de la ciclovia, deben desarrollarse en armonía con los derechos de la naturaleza y en concordancia con las disposiciones expedidas por la autoridad ambiental y las demás autoridades o entidades competentes.

PARAGRAFO 3. Las actividades a las que se refiere el artículo tercero del presente Acuerdo serán asumidas por las entidades competentes y pertinentes, conforme a sus funciones y, dentro del marco presupuestal disponible del período fiscal vigente.

ARTICULO 4. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE