

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

**PROYECTO INVERSIÓN 7576
CÓDIGO BPIN 2020110010080**

**CONSOLIDACIÓN DEL PROGRAMA NIÑAS Y NIÑOS PRIMERO PARA MEJORAR LAS
EXPERIENCIAS DE VIAJE DE LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL EN BOGOTÁ**

**PLAN DE DESARROLLO “2020- 2024 UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL
PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”**

AÑO DE FORMULACIÓN 2020

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla de contenido

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN	4
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	4
1.1. Participación ciudadana	8
2. Contribución a la Política Pública	9
2.1. Plan Nacional de Desarrollo.	9
2.2. Plan Distrital de Desarrollo	10
2.3. Planes Maestros	10
2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible	11
3. Problemática	11
3.1. Identificación de las causas que genera el problema.	13
3.1.1 Causas Directas	13
3.1.2 Causas Indirectas	14
3.2. Identificación de efectos generados por el problema	14
3.2.1 Efectos Directos:	14
3.2.2 Efectos Indirectos:	14
3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema	15
3.4. Justificación	16
4 Participantes	20
4.1 Registro o identificación de participantes	20
4.2 Registro o identificación de participantes	28
5 Población	29
5.1 Identificación de la población afectada	29
5.2 Determinación y caracterización de la población objetivo	29
5.3 Características demográficas:	30
6 Objetivos.	30
6.1 Objetivo general.	30
6.1.1 Indicador objetivo	30
6.2 Objetivos específicos.	31
7 Alternativas	32

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

MÓDULO II – PREPARACIÓN	33
8 Necesidades	33
9 Análisis técnico de alternativa seleccionada.	35
9.1 Registro de acciones generales programadas en cada vigencia	55
10 Localización.	58
10.1 Factores analizados	58
11 Cadena de Valor	59
11.1 Metas proyecto de inversión/actividades.	¡Error! Marcador no definido.
11.2 Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas	63
11.3 Costos de la alternativa (insumos)	60
12 Riesgos	65
13 Ingresos y beneficios	66
MÓDULO III – PROGRAMACIÓN	76
14 Indicadores de producto	76
15 Indicadores de producto	78
16 Fuentes de financiación	78
16.1 Clasificación presupuestal	78
16.2 Flujo financiero.	78
16.3 Componentes.	79
17 Otros aspectos.	80
18 Actualizaciones.	82
19 Datos del responsable del proyecto.	84

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN

1. Antecedentes y descripción de la situación actual

La movilidad es una exigencia derivada a través de la cual se suplen las necesidades básicas de la población, sin embargo, el recurso invertido en el desplazamiento involucra tiempos de recorrido, dinero y decisiones que convierten a la movilidad en materia de estudio. En consecuencia, Bogotá busca generar políticas públicas con el objetivo de mejorar la experiencia de viaje de las personas y favorecer a la población con menor acceso y en condición de vulnerabilidad, así como mejorar la calidad de vida de los mismos.

Dentro de esta población se encuentran los niños, niñas y adolescentes quienes están más expuestos a los problemas de movilidad del día a día en la ciudad, motivo por el cual se hace necesario generar alternativas de desplazamiento, que resulte en una mejor experiencia de viaje más amigable con el medio ambiente, contribuyan con la economía de los hogares, pero, ante todo, que sean más seguras e incluyentes y que motiven la permanencia escolar.

Las niñas, niños y adolescentes en edad escolar, se desplazan con el propósito de desempeñar actividades educativas. El 89% de los viajes en niñas, niños y adolescentes con motivo de estudio se hacen en modos sostenibles y alternativos como el transporte público, rutas escolares, bicicleta y caminata. Adicionalmente, los recorridos en trayecto de ida y regreso toman en promedio 1:20 horas en total hacia y desde las instituciones educativas (Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019), bajo condiciones de viaje no apropiadas. Resulta claro que la movilidad infantil y adolescente de la ciudad requiere no solo de control y seguimiento a las alternativas existentes sino de promocionar nuevas modalidades de desplazamiento para que las niñas, niños y adolescentes en edad escolar puedan ir y volver a casa bajo condiciones de viaje seguras y adecuadas.

En este sentido, la Alcaldía Mayor de Bogotá adopta la política “Visión Cero” mediante el Decreto 813 del año 2017; política internacional, que rechaza la pérdida de vidas en siniestros viales. El Plan de Desarrollo de Bogotá 2020-2024 incluye la meta “Movilidad segura, sostenible y accesible” generando así el contexto para que desde las Secretarías Distritales de Educación y Movilidad se desarrolle el programa “Niñas y Niños Primero”, abarcando distintos proyectos que buscan brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil y adolescente en Bogotá. Además, el programa propone la creación de espacios para que la población escolar explore su entorno de manera segura y feliz. Esto, con el objetivo de que reconozcan su ciudad, la disfruten y se apropien de ella.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Los proyectos de movilidad para esta población, además de coadyuvar al acceso y la permanencia en las instituciones educativas, realizar actividad física, incentivar el deporte como hábito y práctica saludable para sus vidas, aporta en la formación de una nueva cultura brindando herramientas y conocimientos sobre seguridad vial y actores viales, enseñando a ser biciusuarios y peatones responsables, generando espacios seguros para su desplazamiento y fomentando la cultura del respeto al espacio público, la infraestructura y el ambiente; logrando así, dignificar a las niñas, niños y adolescentes transformando sus habilidades en la calle.

Es por ello, que en el contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI no solo es importante la promoción de medios alternativos de desplazamiento, sino que los mismos se realicen en armonía con el entorno. Este programa está compuesto de 3 proyectos los cuales en conjunto cumplen con la misionalidad de tener una movilidad segura y adecuada, no obstante 2 de estos programas cuentan con el apoyo para su realización de la Secretaría de Educación y en este programa se enmarcan las actividades para su expansión y crecimiento.

Bajo estos fundamentos, el primer proyecto del programa “Niñas y niños primero” denominado “Al Colegio en Bici”, inicia su planeación en el año 2012 con un equipo intersectorial, liderado inicialmente por la Secretaría Distrital de Planeación la cual en conjunto con entidades como la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría de Educación del Distrito, el Instituto de Desarrollo Urbano, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte diseñan la metodología para la implementación del proyecto, definiendo los parámetros para la selección de las localidades beneficiadas. Asimismo, en el año 2013 la Secretaría Distrital de Movilidad realiza aportes a la implementación del proyecto en temas técnicos relacionados con la entidad, a tal punto que en el año 2015 se firma el convenio interadministrativo 2939 del 24 de junio de 2015, con el cual la Secretaría de Educación, la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte se compromete a “aunar esfuerzos institucionales, técnicos, pedagógicos, logísticos y administrativos que contribuyan a desarrollar de manera conjunta, coordinada y asociada la gestión intersectorial, la ejecución, seguimiento y evaluación del proyecto “Al Colegio en Bici”.

Para el año 2016, las Secretarías de Educación y Movilidad del Distrito firman el convenio Marco 4179 del 29 de diciembre de 2016 con el fin de redistribuir los componentes asociados al proyecto, y de esta manera la Secretaría Distrital de Movilidad a partir del año 2017 asume la operación del proyecto teniendo en cuenta su misionalidad como cabeza de sector y teniendo en cuenta entre otras las siguientes funciones de la entidad: 1. 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. 2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte. 3. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital, lo anterior con el fin de fortalecer técnicamente la puesta en marcha de las rutas de confianza para promover desplazamientos más seguros con conceptos de seguridad vial y mejorar el proceso de planeación y diseño de las rutas. Desde el año 2017, las dos entidades han venido suscribiendo convenios derivados por medio de los cuales la SED ha transferido los recursos a la SDM para la contratación del personal y equipos necesarios para la operación en vía.

Como resultado y aprendizaje de esta experiencia, la SDM en el año 2019 logró identificar problemáticas y proponer soluciones para mejorar las condiciones en los desplazamientos de otro grupo poblacional que llegaba a los colegios en bicicleta propia y sin el acompañamiento de una ruta de confianza. Este grupo, estaba compuesto en su mayoría por adolescentes y fue sujeto de un análisis básico evidenciando necesidades de capacitación, uso de elementos de protección y cultura para realizar desplazamientos seguros. Para mejorar y cambiar esta situación, la SDM diseñó la estrategia Bici-parceros por medio de la cual se agruparon los estudiantes en parches que posteriormente fueron capacitados, y premiados por promover buenas prácticas con elementos como: cascos, kits de despinche, reflectivos y luces entre otros elementos.

Debido a los buenos resultados en las capacitaciones, premiaciones, la receptividad y la gran participación de estudiantes de este plan piloto, para el año 2020 la estrategia Bici-parceros se incluye dentro de las acciones de operación del proyecto “Al Colegio en Bici” con recursos financieros para su operación y aportes por parte de las dos entidades (SED y SDM). Este trabajo conjunto y apropiación de recursos continuará en el marco de este plan de desarrollo y para su crecimiento y mejora la SDM aportará recursos.

En cuanto a los antecedentes del segundo proyecto enmarcado en el programa de “Niñas y Niños primero”, la encuesta de movilidad de Bogotá 2015 indicó que el 77% de los niños de estratos 1,2 y 3 entre los 5 y 14 años de edad, se transportaban a pie bajo condiciones de viaje inapropiadas. Por esta razón, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) presentó en 2016 la propuesta “Ciempiés Caminos Seguros” al concurso “Mayors Challenge” o Desafío de Alcaldes de Bloomberg Philanthropies, que consiste en caravanas a pie guiadas, usando herramientas de pedagogía, lúdica y seguridad vial.

Bogotá, gana en el año 2016 uno de los cinco premios con esta propuesta y Bloomberg otorga US\$ 1 millón para el desarrollo del proyecto. A la ciudad, le fueron trasladados los fondos en el año 2017 y en el 2018, se da inicio al piloto “Ciempiés- caminos seguros” en la localidad de Suba en la UPZ Tibabuyes.

En 2019 el programa se extiende a la localidad de Bosa contando con un equipo de 27 monitores y 302 padres voluntarios que acompañaron los recorridos. Para finales de este año, el programa logró 1.200 participantes inscritos, 17.000 niños y niñas capacitados en seguridad

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

vial, más de 60.000 viajes acumulados, 15 Instituciones Educativas Distritales inscritas y 21 Caminos Seguros socializados con la comunidad y consolidados por el equipo técnico.

Debido a que la financiación del proyecto por parte de Bloomberg culminó en diciembre de 2019 y gracias a los resultados del programa, acogimiento de la comunidad e interés del Distrito por continuar beneficiando a la población infantil que se transporta a pie, en enero 31 de 2020 se firma el convenio interadministrativo No. CO1.PCCNTR.1326501, entre la Secretaría de Educación del Distrito y la Secretaría Distrital de Movilidad con el objeto de: *“Adelantar las acciones para la ejecución y consolidación de la modalidad “Ciempiés- Caminos Seguros”, tendientes a incentivar los recorridos a pie de forma segura y con sentido pedagógico, y que favorezcan el acceso y permanencia de los estudiantes con matrícula oficial en el sistema educativo del Distrito Capital”*

Por otra parte, con la finalidad de garantizar la seguridad de niños, niñas, jóvenes y adolescentes (NNJA), la Administración Distrital, mediante el Acuerdo 281 de 2007, expedido por el Concejo de Bogotá, reglamentó la existencia de operativos especiales sobre Vehículos de Servicio Público Especial, que presten sus servicios bajo contrato de transporte escolar (buses escolares); es así como la Secretaría Distrital de Movilidad de acuerdo a sus competencias, genera el tercer proyecto enmarcado en el programa de “Niñas y niños primero” denominado “Ruta Pila” el cual tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los vehículos particulares y de servicio público dedicados al transporte escolar en la ciudad de Bogotá; estas actividades de control, se realizan conjuntamente con la Policía Metropolitana de Tránsito y son implementadas en instituciones educativas y principales corredores viales de la ciudad, buscando minimizar los riesgos durante el transporte de la población escolar.

La labor ejercida por parte de Ruta Pila ha tenido continuidad desde el año 2015, donde su principal tarea ha sido la verificación de buses escolares y la implementación de acciones correctivas en conjunto con la Policía Metropolitana de Tránsito; sin embargo, con el inicio del Plan de Desarrollo Distrital en la vigencia 2016, Ruta Pila fortalece las acciones de revisión de estos vehículos en las instituciones educativas y en los corredores viales, agregando la aplicación de operativos masivos o de alto impacto a empresas de transporte especial, integrando además la gestión correctiva y preventiva, concentrando las actividades bajo el enfoque de disminuir los siniestros viales y riesgos en buses escolares, orientado a proteger la vida y los derechos de la población escolar y de NNA de Bogotá. Bajo la óptica de “acciones preventivas”, se incentivan las buenas prácticas con relación con al concepto de movilidad

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

sostenible, respeto a la vida y como aporte dentro de la Política Pública de Infancia y Adolescencia.

Con el fortalecimiento de las acciones correctivas y preventivas en beneficio directo de una población vulnerable, Ruta Pila pasa de ser una actividad puntual a integrar en sus actividades recursos para la implementación de controles de ecología, medio ambiente, embriaguez y velocidad; de igual forma incorpora recursos para contratación de ingenieros mecánicos con capacidad de mejorar los parámetros de revisión de los vehículos de servicio escolar.

Ruta Pila hace parte activa y promueve la política internacional de seguridad vial, promueve también, los instrumentos internacionales de Derechos Humanos contenidos en la Constitución Política, leyes distritales y nacionales en esta materia; de igual forma, es activa en normas internacionales que contemplan la transversalidad en beneficio de la población de infancia y adolescencia.

La estrategia, ha efectuado alianzas con diferentes entidades del Distrito, llevando a cabo una articulación con el sector privado y público (empresas de transporte objeto de los controles e instituciones educativas donde fue implementado) mediante jornadas de sensibilización en el marco de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte encaminadas a la movilidad escolar y transporte especial escolar, logrando aunar esfuerzos a fin de extender sus acciones con un enfoque de corresponsabilidad y responsabilidad social del entorno de la población escolar y menor de edad, multiplicando la cultura y la seguridad vial entre los diversos actores que componen el transporte escolar.

1.1. Participación ciudadana

En el entendido que los niños, niñas y adolescentes en edad escolar son sujetos de derechos, se les debe brindar solución a los problemas de movilidad, dentro de los programas contemplados en el PDD, a través del cual se aprueba el Plan de Desarrollo de Bogotá 2020-2024, un propósito es aprovechar el momento histórico para reorientar el desarrollo de la ciudad, pues se tendrá especial interés por atender prioritariamente a la población más vulnerable de acuerdo al principio constitucional de igualdad de todos ante la Ley; de manera que se hizo importante y primordial el atender, orientar, informar a las comunidades estudiantiles, acudientes y demás actores interesados para hacerlos miembros activos de las diferentes alternativas de solución que contribuyan con la mejora en las condiciones de movilidad infantil y adolescente en la ciudad.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Es así como la información, formación, concientización y hasta interiorización para el uso adecuado de los modos alternativos y transporte sostenible, la infraestructura vial y el espacio público dispuestos en la ciudad para el disfrute de las poblaciones vulnerables, forma parte integral de los aspectos que se deben enfatizar en la ciudadanía, empezando con los niños, niñas y adolescentes en edad escolar, de manera que se pueda lograr un cambio de mentalidad desde la niñez, haciendo que la autogestión y el autocontrol ayuden a fomentar soluciones viables, continuas y permanentes que contribuyan para mejorar la experiencia de la movilidad en la ciudad y que al final redunde en bienestar para todos.

Con el propósito de crear un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad, la Administración Distrital promocionó y garantizó escenarios participativos para recoger de la ciudadanía sus aportes en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Se asumió el proceso de planeación participativa como un espacio de carácter deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital, que busca concretar iniciativas encaminadas a responder efectivamente frente a la complejidad urbana. Para ello, la entidad realizó la publicación de la ficha de formulación en la página web de la entidad, promocionando su consulta y observaciones, en aras de promover la participación de los ciudadanos, y su interés en la construcción del proyecto de inversión.

La ficha de formulación del proyecto se publica de manera permanente en la página Web de la entidad para consulta y aportes por parte de la ciudadanía.

Como actores involucrados en la participación ciudadana, encontramos a las Instituciones Educativas del Distrito, las niñas, niños y adolescentes, los acudientes padres y madres de familia, u otros miembros que cuenten con la custodia de sus hijos y la comunidad circundante a las intervenciones y proyectos.

2. Contribución a la Política Pública

2.1. Plan Nacional de Desarrollo.

Plan Nacional de Desarrollo: <u>Pacto por Colombia – Pacto por la Equidad</u>	
Componente	Aportes del proyecto
Pilar: Pacto por el transporte y la logística Pacto: Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad y la	Al tratarse de un proyecto de inversión que se encuentra dentro de los liderados por la Secretaría Distrital de Movilidad la cual funge como autoridad de tránsito para la ciudad de Bogotá capital del país, toda acción que esta desarrolle debe estar enmarcada dentro de la normatividad vigente a nivel nacional de manera que las acciones del proyecto a través del pacto por la movilidad urbano -regional sostenible

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

competitividad (mitigación de la siniestralidad vial)	contribuyen directamente con el Plan de Desarrollo Nacional en el Pilar de Pacto por el transporte y la logística, pues gran parte del tránsito de los vehículos de carga, parten o pasan por las vías de la ciudad de manera que las implementaciones que se realicen o las medidas de regulación y control que se tomen deben tomar en cuenta este aspecto.
---	---

2.2. Plan Distrital de Desarrollo

Plan Distrital de Desarrollo y/o Plan de Ordenamiento Territorial: _____	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible. Logro: Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional y la de ciclorutas. Programa Estratégico: Sistema de movilidad sostenible Programa General: Movilidad segura, sostenible y accesible	Consolidar y reforzar el programa de movilidad Niños y Niñas Primero con el fin de aumentar el número de beneficiados y facilitar el acceso a la educación de niñas, niños y adolescentes

2.3. Planes Maestros

Plan Maestro	
Nombre	Componente
Plan maestro de movilidad y estacionamientos	Logística de Movilidad

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Objetivos de Desarrollo Sostenible 2016 - 2030		
Objetivo	Meta	Aportes del proyecto
ODS Primario: 11. Ciudades y comunidades sostenibles. ODS Secundario: 8. Trabajo decente y crecimiento económico. ODS Secundario: 10. Reducción de las desigualdades. ODS Secundario: 3. Salud y bienestar	Meta ODS: 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Con las acciones como acompañamientos en vía se promueve el acceso a espacios públicos sanos como lo son los entornos de las instituciones educativas principalmente para los niños que deben acceder al derecho de la educación .

Fuente: Metas ODS validadas para los sectores de la Secretaría Distrital de Planeación. Correo del 21 de junio de 2021 a la OAPI

3. Problemática

En Bogotá, las niñas, niños y adolescentes viajan bajo condiciones de viaje que resultan desfavorables en términos de seguridad vial en los desplazamientos realizados hacia y desde las Instituciones Educativas.

Según la última Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 hay 1.2 millones de viajes a colegios distritales hechos por niñas, niños y adolescentes entre los 5 y los 18 años, de los cuales 882.972 viajes son realizados por la población infantil entre los 5 y los 14 años. La distribución modal de estos viajes corresponde a la evidenciada en la siguiente tabla:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Viajes con motivo de estudio, población entre los 5 y 14 años	Viajes	Porcentaje
A pie	512.515	58%
Bici	44.756	5%
Automóvil	43.662	5%
Taxi	12.929	1%
Transporte Escolar	168.857	19%
Transporte Público	61.459	7%
Moto	17.742	2%
Otros	21.072	2%
TOTAL DE VIAJES	882.972	100%

Del total de los viajes, el 82% son realizados a pie, en bicicleta y en transporte escolar bajo condiciones de viaje de inseguridad vial y personal poco favorables. La falta de cultura ciudadana, de tiempo y de recursos de los padres de familia además de la insuficiente educación vial, entre otros factores de exposición, hace que en los desplazamientos se generen situaciones de riesgo para esta población, los cuales se agudizan si tenemos en cuenta que el tiempo promedio de viaje oscila entre 1:20 a 1:50 horas al sumar el trayecto de ida a sus colegios y de regreso a sus casas.

De acuerdo con la experiencia y evidencias tomadas producto de las actividades del proyecto Ruta Pila, se identifican buses escolares que no cumplen con los requisitos legales para transportar población escolar, acarreando diversas implicaciones y exponiendo a las niñas, niños y adolescentes a un riesgo inminente de siniestro vial pues la tendencia, es no contar con los estándares técnico mecánicos de mantenimiento y seguridad de obligatorio cumplimiento ya que muchos no están habilitados para la prestación de este servicio bajo los lineamientos del Ministerio de transporte.

Otra implicación en el transporte especial escolar es el factor económico, donde los operadores de transporte controlado y con correcta prestación del servicio, no perciben los ingresos esperados al ser reemplazados por buses escolares que brindan a menor costo un “beneficio” sin garantías y sin regulación; tema que implica directamente la participación de padres de familia quienes toman este tipo de transporte para movilizar a sus hijos hacia los establecimientos educativos. Así las cosas, la Secretaría Distrital de Movilidad debe propender por que los desplazamientos que se realicen haciendo uso del servicio de transporte especial escolar cumplan con la normatividad vigente y con las condiciones de seguridad exigidas a través de “Ruta Pila”.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

A continuación, la relación de verificaciones de transporte escolar realizadas entre 2016 y 2019, así como las órdenes de comparendos e inmovilizaciones adelantadas.

PROGRAMA RUTA PILA: "VERIFICACIÓN DE TRANSPORTE ESCOLAR - RUTAS ESCOLARES"			
VIGENCIA	RUTAS ESCOLARES REVISADAS	ÓRDENES DE COMPARENDO	INMOVILIZACIONES
2016: ACTUAL PDD	3670	533	229
2017	8069	1122	350
2018	8570	1043	288
2019	8434	1195	484
TOTALES	28743	3893	1351
<i>Fuente: Programa Ruta Pila. SCTT-SDM</i> <i>Elaboró: Sandra Cristina Orjuela</i> <i>Fecha de elaboración: 4 de febrero de 2020</i>			

En virtud de lo anterior, nuestros niños, niñas y adolescentes se encuentran inmersos en condiciones desfavorables en la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados hacia y desde las Instituciones educativas.

3.1. Identificación de las causas que genera el problema.

3.1.1 Causas Directas

- Falta de acompañamiento por parte de los acudientes en los trayectos desde y hacia las Instituciones educativas.
- Falta de seguimiento por parte de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar.
- Vehículos de transporte escolar que no cumplen con los requisitos legales para transportar población escolar.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

3.1.2 Causas Indirectas

- Desconocimiento o falta de empatía por parte de estudiantes y demás actores viales en temas relacionados con la seguridad vial, autocuidado y seguridad personal.
- Escasa infraestructura para estudiantes que usan medios de transporte sostenibles.
- Falta de recursos económicos y tiempo de los acudientes del estudiante para hacer acompañamiento a las niñas, niños y adolescentes.
- Desconocimiento o falta de empatía por parte de estudiantes y demás actores viales en temas relacionados con la seguridad vial, autocuidado y seguridad personal
- Bajo interés y desconocimiento en políticas de movilidad escolar por parte del transporte escolar.

3.2. Identificación de efectos generados por el problema

3.2.1 Efectos Directos:

- Crecimiento de las barreras al acceso de la educación
- Mayor vulnerabilidad de los estudiantes en los modos de transporte que usan en sus desplazamientos
- Incremento en los comportamientos inadecuados como actores viales por parte de los estudiantes

3.2.2 Efectos Indirectos:

Dentro de las situaciones negativas generadas por los efectos directos se encuentran:

- Aumento de la deserción escolar
- Incremento de siniestros viales y casos de seguridad personal.
- Propagación de la indiferencia frente a cultura ciudadana

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla 1. Identificación del Problema o necesidad - Árbol del Problema

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD - ÁRBOL DE PROBLEMA				
Efectos que generan las causas de la problemática social	EFECTO INDIRECTO			
		Aumento de la deserción escolar	Incremento de siniestros viales y casos de seguridad personal.	Propagación de la indiferencia frente a cultura ciudadana y uso de los modos de transporte sostenibles y amigables con el medio ambiente
	EFECTO DIRECTO	Crecimiento de las barreras al acceso de la educación	Mayor vulnerabilidad de los estudiantes en los modos de transporte que usan en sus desplazamientos	Incremento de los comportamientos inadecuados como actores viales por parte de los estudiantes
Problemática que se debe atender con el proyecto		Condiciones desfavorables en la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas.		
Causas que generan la problemática social	CAUSAS DIRECTAS	La falta de acompañamiento de los acudientes en los trayectos hacia y desde las Instituciones Educativas	Condiciones inadecuadas de seguridad vial y personal	Carencia de seguimiento por parte de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar y modos sostenibles
	CAUSAS INDIRECTAS	Falta de recursos económicos y tiempo de los acudientes del estudiante	seguridad vial (estudiantes y demás actores viales). Falta de empatía por parte de los demás actores viales hacia el cuidado y la protección de los estudiantes. Escasa infraestructura para estudiantes que usan medios de transporte sostenibles Falta de educación en temas relacionados con el autocuidado y seguridad personal. Presencia de bandas delincuenciales en los entornos escolares.	Bajo interés y desconocimiento en políticas de movilidad escolar y modos sostenibles Baja calidad en la prestación de servicio de transporte escolar Buses escolares que no cumplen con los requisitos legales para transportar población escolar

3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema

La falta de recursos y tiempo de los padres de familia conduce a que los niños no cuenten con el acompañamiento y la protección de un mayor de edad en sus recorridos diarios, situación que desencadena en no enviar a sus hijos al colegio promoviendo la desescolarización y limitando el acceso a la educación; desmejorando así, la calidad de vida futura y el crecimiento de la ciudad y la nación.

Por otro lado, la insuficiente enseñanza en temas relacionados con el autocuidado, seguridad personal, vulnerabilidad en las calles y seguridad vial, genera una baja percepción del peligro al que están expuestos diariamente cuando transitan por las vías y el espacio público de la ciudad. Paralelamente, existe una falta de empatía hacia el cuidado y la protección de los

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

estudiantes como responsabilidad de toda la ciudadanía; estas acciones, generan malas experiencias en los viajes de los niños, niñas y adolescentes lo cual se convierte en una barrera para la accesibilidad a la educación.

A lo anterior se suma, las problemáticas sociales que se evidencian en los entornos escolares como por ejemplo la falta de infraestructura adecuada, el consumo de sustancias psicoactivas, y el aumento de casos de seguridad personal y siniestros que en algunos casos pueden resultar fatales.

Es importante tener en cuenta que la ciudad desde hace cientos de años, fue planeada y diseñada para el desplazamiento de vehículos motorizados y no para los modos de transporte alternativos y sostenibles; por lo que se evidencia, una falta de infraestructura que permita un desplazamiento seguro para las personas que optan por medios como la bicicleta, la patineta o caminar; sin embargo, la capital ha venido cambiando poco a poco esta dinámica y desde hace 20 años viene desarrollando una cultura ciudadana basada en el desarrollo de herramientas pedagógicas y campañas que permitan dar a conocer los derechos y deberes que tienen los actores viales y su protección.

Finalmente, no se puede desconocer el papel y el rol de las instituciones educativas en lo referente a los temas de movilidad que es casi nulo, la implementación de la enseñanza sobre buenas prácticas no se ve con intensidad, el escaso involucramiento en la implementación de políticas que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio de transporte escolar no ha sido regular; pues la flota de buses que transporta a los estudiantes, no cumple en todos los casos con los requisitos legales para transportarlos, situación que redundo, en la exposición al peligro de esta población.

3.4. Justificación

Teniendo en cuenta que la calidad de vida de los niños, niñas y adolescentes en edad escolar está directamente relacionada con el aprovechamiento que ellos tienen de la educación que reciben en las instituciones educativas y que, la de las demás personas depende directamente de la oportunidad que tienen de disfrutar el entorno, de su relación con los demás actores viales y del tiempo que cada quién gasta y siente en sus desplazamientos al realizar las diferentes actividades cotidianas; estos, deben ser lo más adecuadas posibles.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que la ciudad de Bogotá presenta una de las mayores densidades poblacionales por hectárea del mundo (200 habitantes/Ha) se busca dotar a la ciudad de una herramienta que le permita tener un crecimiento ordenado a través de un urbanismo eficiente que sea compacto y que incorpore los principios de cultura ciudadana para el sistema de movilidad en relación a que todos los habitantes de la ciudad, pueden y

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

deben hacer uso de la infraestructura en igualdad de condiciones, promoviendo de esta manera una mejora en los tiempos de desplazamiento y aumentando los espacios públicos creados y recuperados, para el disfrute de la ciudadanía, organizando el sistema de movilidad actual de manera que resulte benéfico para todos.

La cultura ciudadana se materializa dando prioridad al uso del transporte público y de medios sostenibles de transporte que primen sobre el uso de vehículos particulares, de manera tal, que la movilidad esté orientada a lograr un transporte urbano – regional integrado, eficiente, competitivo y en operación.

Dentro de la mejora en la movilidad se ha incluido el ordenamiento de carriles exclusivos para el desplazamiento de las rutas escolares en horarios establecidos y en zonas de alto tráfico vehicular, todo con el fin de favorecer dichos desplazamientos.

La Secretaría Distrital de Movilidad desde su creación ha venido ejecutando acciones tendientes a controlar el transporte especial escolar y ahora incursiona en la promoción de medios de transporte alternativo para proyectos de inversión pública con enfoque poblacional.

La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza de sector a través de las diferentes Subsecretarías, pero principalmente tal como su nombre lo indica, a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, con la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte y las Subdirecciones de Gestión en Vía y de Control de Tránsito y Transporte, será la Entidad encargada de realizar acciones coordinadas que refuercen el programa distrital “Niñas y niños primero”.

Así mismo la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, aporta a la gestión del control y la gestión del tránsito y el transporte a través de las Subdirecciones de Gestión en Vía y de Control de Tránsito y Transporte de la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, realizando desplazamientos ya sea a pie o en bicicleta para los niños, niñas y adolescentes con permanente acompañamiento mejorando las condiciones de seguridad; por otro lado con las intervenciones Ruta Pila generando un componente de prevención desde los ámbitos normativos concentrando las actividades bajo el enfoque de disminuir los siniestros viales y riesgos en buses escolares, impulsando las prácticas positivas en relación con el concepto de movilidad sostenible y respeto a la vida.

Adicionalmente a las acciones de tipo operativo en las instituciones educativas, se involucra directamente a los colegios socializando las disposiciones legales en temática de movilidad peatonal y vehicular, recordando la corresponsabilidad de los establecimientos educativos bajo la observancia que dicha población tiene prelación.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Esta Subdirección promueve la inclusión de comportamientos, valores y hábitos de autoprotección y autorregulación en los diferentes usuarios del sistema de movilidad, con el propósito de mejorar el uso de la infraestructura, el transporte y disminuir el número de siniestros viales que se presentan en el sistema de movilidad de la ciudad.

De acuerdo con el Decreto 672 de 2018, las funciones otorgadas a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con sus Direcciones y Subdirecciones son las siguientes:

1. Asesorar a la Secretaría Distrital de Movilidad en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos estratégicos relacionados con la gestión de la movilidad en Bogotá D.C., en especial con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital.
2. Liderar la formulación y ejecución del Plan Estratégico de la Secretaría Distrital de Movilidad en los componentes relacionados con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital.
3. Liderar la formulación de proyectos institucionales y de inversión de las dependencias a su cargo, para la óptima gestión de la entidad.
4. Definir lineamientos para la implementación de la señalización y semaforización en la ciudad, así como para la aprobación y seguimiento a los planes de manejo de tránsito.
5. Definir lineamientos para la regulación y vigilancia del sistema de gestión del tránsito y control del tránsito y del transporte.
6. Liderar la implementación y operación del Sistema inteligente de Transporte de Bogotá D.C.
7. Apoyar a la Secretaría Distrital de Movilidad en el ejercicio de la autoridad única de tránsito y transporte.
8. Implementar políticas, directrices, proyectos y estrategias definidas por la Subsecretaría de Política de Movilidad y la Oficina de Seguridad Vial, orientadas a la gestión del tránsito y control del tránsito y del transporte.
9. Hacer seguimiento a la implementación de las políticas, programas, proyectos y planes relacionados con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital.
10. Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.

En el marco del Plan de Desarrollo 2020-2024, la administración distrital ha planteado el desarrollo de campañas de socialización y concientización a los diferentes actores viales sobre el adecuado comportamiento, utilización y promoción de la seguridad vial, por lo anterior, la Subdirección de Gestión en Vía, tiene como objetivo general ejecutar actividades que permitan cambios de comportamiento en los ciudadanos mejorando la movilidad y seguridad vial, para lograr el cumplimiento del objetivo, este grupo desarrollará las siguientes acciones:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

1. Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con las acciones en vía que sean necesarias para mejorar las condiciones de tránsito, mitigar el riesgo en vía de los diferentes actores y promover la aplicación de las estrategias de seguridad vial.
2. Dirigir y operar el Centro de Gestión de Tránsito y efectuar la gestión de comunicación y reacción con las diferentes entidades competentes, para mejorar las condiciones de movilidad.
3. Ejecutar las actividades de gestión del tránsito de los actores viales para el mejoramiento de las condiciones de movilidad.
4. Definir y aplicar estrategias e instrumentos de operación en vía y verificar los resultados de su implementación.
5. Implementar en vía las directrices, proyectos y estrategias definidas por las diferentes áreas de la entidad, orientadas al mejoramiento de las condiciones de movilidad.
6. Recopilar y consolidar datos y estadísticas de operación de tránsito para la toma de decisiones institucionales.
7. Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.

Es así como inculcando a los niños, niñas y adolescentes la Cultura Vial y Cultura para la participación en Movilidad, se dan a conocer desde muy temprana edad un conjunto de costumbres y actitudes individuales y colectivas que generan un uso apropiado y positivo del espacio público, donde la corresponsabilidad debe existir. Es un ejercicio individual para asumir compromisos de interacción social fundada en el respeto y la responsabilidad. Por ello, la Subdirección de Control al Tránsito y Transporte, dentro de sus funciones de coordinar y ejercer el control sobre los diferentes actores viales, verifica las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los vehículos de transporte escolar, con lo cual se facilitan las condiciones para la transformación de la ciudad.

Las intervenciones del equipo de la Subdirección de Gestión en Vía, son llevadas a cabo de manera focalizada, su operación posee un carácter transversal, con lo que se busca alcanzar que el margen de acción trasciende el fuero de lo local para que abarque la esfera de lo Distrital.

Desde la propuesta de construir un sistema de movilidad dinámico, eficiente y sostenible, se hace énfasis en una atención oportuna y de calidad, donde esté presente una nueva forma de hacer gestión pública, interacción y acompañamiento respecto a la comunidad. De manera tal que se susciten cambios culturales a partir de la conceptualización de lo vial, participativo y por supuesto, desde el servicio, que permitirá la accesibilidad de los ciudadanos a los espacios ofrecidos por la ciudad, como derecho fundamental de la población.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Es así como surge la necesidad de implementar mecanismos y/o estrategias tendientes a efectuar acciones de monitoreo, atención, orientación y acompañamiento a los niños, niñas y adolescentes en edad escolar, así como los escenarios que les sirven de medio, como una forma de optimizar y replantear las formas de servicio e interacción entre este grupo poblacional y la comunidad en general.

A través del programa “Niñas y niños primero” se busca priorizar la movilidad de esta población que se mueve en modos sostenibles y rutas escolares, con la finalidad de hacer los trayectos más seguros y mejorar la calidad del viaje. Las modalidades “Ciempiés Caminos Seguros”, “Al Colegio en Bici” y “Ruta Pila” priorizan la movilidad de los modos en mención respectivamente: a pie, en bicicleta y transporte escolar.

4 Participantes

En la formulación del proyecto se tuvo claro que, debido al continuo crecimiento de la ciudad y aumento de la población en edad escolar, se incrementa la actividad económica y los desplazamientos que continuarán generando conflicto.

Es por esto que las actividades que se ejecutan en desarrollo del proyecto atenderán necesidades de la comunidad y la ciudad, identificadas técnicamente en las veinte (20) localidades del Distrito Capital y estarán enmarcadas dentro de las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con la Dirección de gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte apoyada en este caso concreto en la Subdirección de Gestión en Vía.

4.1 Registro o identificación de participantes

La ejecución del proyecto está bajo la tutela de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, la cual con las Direcciones y Subdirecciones a su cargo desarrollará las diferentes acciones en materia de movilidad, así:

SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

DIRECCION DE GESTION DE TRANSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Desde la Dirección de Gestión de Tránsito y Control del Tránsito y Transporte se acompaña a las niñas, niños y adolescentes haciendo las revisiones en operativos ruta pila a los vehículos de transporte escolar. Adicionalmente cuenta con los equipos operativos de “Al Colegio en Bici” y Ciempiés Caminos Seguros quienes se encargan de planificar y diseñar las rutas por las cuales se les realiza el acompañamiento a los estudiantes.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

El equipo del proyecto “Al Colegio en Bici”, está conformado por 262 guías quienes se encargan de realizar el contacto con los estudiantes beneficiarios del proyecto y a su vez realizan los acompañamientos por las rutas de confianza establecidas, 12 líderes coordinan el equipo de guías asignados a sus localidades, participan en el proceso de planeación y diseño de las rutas de confianza y articulan las acciones a desarrollar en los colegios con el equipo de la SED.



El equipo de monitores del proyecto Ciempiés Caminos Seguros está integrado por 40 mujeres y hombres distribuidos en las localidades de Suba y Bosa; liderados por cuatro coordinadores zonales, uno por jornada de operación en las Instituciones Educativas. Los monitores y coordinadores zonales del proyecto se encargan de hacer el contacto con las IED, introducir el proyecto con la comunidad estudiantil y acudientes, estructurar los caminos seguros con base en la georreferenciación de los estudiantes, conducir las caravanas de ida y regreso a

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

casa, velar por impartir e inculcar los conocimientos de seguridad vial y dinamizar las actividades lúdico pedagógicas, acompañar eventos con la comunidad reforzando conocimientos y potenciales de la operación del proyecto.



Fuente: Subdirección de Gestión en Vía – Acciones de gestión en vía

El equipo de ruta pila está compuesto por dos profesionales quienes coordinan las actividades operativas en campo, hacen contacto con las instituciones educativas y socializan las novedades de los operativos con las directivas de las instituciones educativas junto con la sensibilización en la temática de transporte y movilidad escolar. Las labores en campo son apoyadas por parte de personal técnico del grupo operativo en vía que varía acorde con el tipo de operativo a implementar y finalmente se cuenta con la participación de agentes de la policía metropolitana de tránsito (servicio público especial en la modalidad escolar – grupo

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

seres), los cuales realizan la identificación de infracciones a las normas de tránsito y transporte en los buses escolares revisados.



Beneficiario: Se considera que el beneficiario directo de este proyecto resulta ser un grupo poblacional específico pues las acciones que se adelantan a través del mismo están enfocadas a los niños, niñas y adolescentes en edad escolar que acuden a estudiar en instituciones educativas distritales, de manera que para entender la población beneficiada se describen a continuación datos generales de la población:

AÑO	2018	2019	2020	2021	2022	2023
POBLACIÓN	7.412.566	7.592.871	7.743.955	7.834.167	7.901.653	7.968.095

Fuente: DANE - Proyecciones de población con base en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018
Actualizado el 14 de febrero de 2020

De esta población, se estima que el 17% es decir 1.452.357 se encuentra en edad escolar (5 a 16 años), de los cuales aproximadamente 880.000 cuentan con un cupo en sistema de matrículas del Distrito.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Cooperante: Todas las acciones que se adelantan a través de los diferentes proyectos requieren de la coordinación interinstitucional con la Secretaría Distrital de Educación como aliado principal. Al ser instituciones Educativas, es la Secretaría de Educación quien vela por los intereses y objetivos que apuntan a disminuir la deserción escolar y desmotivación en las aulas, además que por el bienestar de la población. Por otra parte, como cooperantes se encuentran las Secretarías de Seguridad, de Salud, de la Mujer, de Integración Social, de Ambiente, de Gobierno, ICBF, IDRD, IDPAC, IDARTES quienes participan y contribuyen en las diferentes dimensiones de los proyectos, con el objetivo de construir bienestar para las niñas, niños y adolescentes. Finalmente se encuentra la Policía Nacional en la Seccional de Tránsito y Transporte, quienes apoyan al Grupo SERES que son los encargados de los acompañamientos a los operativos “Ruta Pila”.

Asimismo, el sector privado cumple un rol importante como cooperante, pues a través de su gestión y acciones, buscan apoyar los beneficios que brindan los proyectos de niñas, niños y adolescentes con su contribución.

En adición las Direcciones Locales de Educación, las IED, la comunidad estudiantil, comunidades de las localidades donde operan los proyectos, acudientes y autoridades locales son también cooperantes en la medida en que constituyen actores involucrados que intervienen en la realización de los proyectos y comparten la corresponsabilidad del cuidado de las niñas, niños y adolescentes.

Oponente: Muchas veces la misma comunidad no está de acuerdo con los operativos realizados. Asimismo, la comunidad no beneficiada por los proyectos de forma directa no está de acuerdo con las rutas de confianza y caminos seguros identificados por el personal de los programas de Al colegio en Bici y Ciempiés. Las expectativas de la comunidad es que estos programas satisfagan a nivel individuo cada una de sus necesidades y brinden completa cobertura a los estudiantes.

Adicionalmente, el transporte informal de rutas escolares, son un oponente dado que son vehículos que no cumplen la normativa vigente y condiciones exigidas como seguros de responsabilidad civil contractual, extracontractual, seguridad interna, comodidad, calidad y los más importante conductores y adultos acompañantes que no tienen la capacitación e idoneidad requerida para salvaguardar las vidas de los niños y niñas transportado. Las expectativas de este actor involucran el poder absorber la demanda de estudiantes que buscan el servicio de rutas, compitiendo con el servicio formal.

Finalmente, las dinámicas de las localidades donde los proyectos de acompañamiento operan, involucran en ocasiones crimen organizado y dispendio de sustancias psicoactivas a las que las niñas, niños y adolescentes están mucho más expuestos cuando no están acompañados.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Las expectativas de este actor es el aprovechamiento de la vulnerabilidad de las niñas, niños y adolescentes para generar ingresos y expandir sus servicios.

Perjudicado: En un momento determinado las personas de la comunidad que se oponen al operativo, a la ruta de confianza o camino seguro identificado puede sentir que está siendo perjudicada con la decisión tomada, al no poderles brindar cobertura según el caso. La expectativa de esta población es la de no verse perjudicado sino por el contrario de verse beneficiados con la cobertura y acceso de las acciones que implementan los proyectos.

Asimismo, los conductores y empresas prestadores del servicio, se pueden ver perjudicados con los controles y amonestaciones que se les imparten al no cumplir con los requisitos de estado de los vehículos. Este actor busca no verse perjudicado por los controles y afectar su productividad y uso de los vehículos.

Es importante mencionar que debido a la identificación de estos participantes cada vez que se va a realizar un operativo o se identifica una ruta de confianza y camino seguro, se comunica a la institución educativa, a la comunidad de acudientes y a la comunidad estudiantil impactada por los proyectos, en adición a que se consideran su localización, tendencias de movilidad y necesidades para planear los trazados, lo que permite dejar constancia que la intervención que se realizará esté acorde con sus opiniones.

La entidad actualmente está asistiendo a mesas de trabajo con las juntas de acción local de las diferentes comunidades con el fin de llegar a concertar, antes de que las intervenciones en vía sean llevadas a cabo, con el fin único que la comunidad participe en las decisiones que se toman a través del proyecto de inversión.

Asimismo, desde los proyectos Al Colegio en Bici y Ciempiés Caminos Seguros se realizan reuniones con autoridades estudiantiles y acudientes de los estudiantes beneficiados, donde se exponen los planes para operar y se ajustan de acuerdo a los requerimientos expuestos. El proceso no culmina aquí, ya que los trazados ingresan a una fase piloto, donde si al iniciar las caravanas se ve la necesidad de modificaciones adicionales, se cumple con el procedimiento respectivo.

Por su parte, Ruta Pila efectúa mesas de trabajo de diversos actores como son entidades del Distrito, instituciones educativas, empresas de transporte, asociaciones de padres de familia y dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad; en estos escenarios se promueve el accionar de orden público preventivo y correctivo en beneficio de las niñas, niños y adolescentes en el Distrito Capital; connotando que por medio de las acciones legales se genera la promoción de un transporte seguro, la minimización de riesgos de accidentalidad y la promoción de las normas en materia de tránsito y transporte como características especiales que protegen los derechos.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

A continuación, se presenta el desarrollo de la matriz de participantes:

Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
Estudiantes: niñas, niños y adolescentes entre los 5 y los 16 años (población objetivo: 880.000 niñas, niños y adolescentes)	Tener una mejor experiencia de viaje, sentirse seguros y acompañados en sus desplazamientos	BENEFICIARIO	Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas. Hacer parte del programa de manera adecuada conforme a las directrices y lineamientos de operación a lo largo de los acompañamientos.
Secretaría Distrital de Educación	Velar por los intereses y objetivos que apuntan a disminuir la deserción escolar y desmotivación en las aulas, además que por el bienestar estudiantil de la población.	COOPERANTE	Son el aliado principal y facilitadores de recursos a través de los convenios interadministrativos y gestión con las Instituciones Educativas en temas relacionados a la creación de políticas y planes de movilidad escolar
PONAL- Seccional de tránsito y transporte	Identificar y disminuir acciones cometidas en contra de las normas de tránsito y transporte.	COOPERANTE	Apoyar al Grupo SERES que son los encargados de los acompañamientos a los operativos "Ruta Pila".
Diferentes entidades públicas: Secretarías de Salud, Seguridad, de la Mujer, de Integración Social, de Ambiente, ICBF, IDRD, IDPAC, IDARTES, ANSV	Buscan construir bienestar para las niñas, niños y adolescentes	COOPERANTE	Participan y contribuyen en las diferentes dimensiones de los proyectos, con su gestión, creación de políticas que prioricen a la población infantil y aportes de patrocinio.
Empresas Privadas	Buscan construir bienestar para las niñas, niños y adolescentes	COOPERANTE	Participan y contribuyen en las diferentes dimensiones de los proyectos con su gestión y aportes de patrocinio.
Comunidad educativa: DILES, IES, IEDS, comunidad	Buscan construir al bienestar estudiantil de las niñas, niños y adolescentes de las	COOPERANTE	Constituyen actores involucrados que intervienen en la realización de los proyectos y comparten la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
estudiantil, acudientes de la comunidad estudiantil	comunidades y zonas donde estos actores son locales		corresponsabilidad del cuidado de las niñas, niños y adolescentes.
Comunidad impactada directamente por los proyectos	Las expectativas de la comunidad impactada directamente es que estos proyectos satisfagan a nivel individuo cada una de sus necesidades y brinden completa cobertura a los estudiantes.	OPONENTE	Dentro de la planeación de acciones de los proyectos, se comunica a la comunidad y se consideran su localización, tendencias de movilidad y necesidades para planear los trazados, lo que permite dejar constancia que la intervención que se realizará esté acorde con sus opiniones.
Comunidad no impactada directamente por los proyectos	Las expectativas de la comunidad no impactada directamente es que estos proyectos no interrumpan sus dinámicas cotidianas o generen impactos mayores	OPONENTE	Generación y asistencia de mesas de trabajo con las juntas de acción local de las diferentes comunidades con el fin de llegar a concertar, antes de que las intervenciones sean llevadas a cabo, con el fin único que la comunidad participe en las decisiones que se toman a través del proyecto de inversión.
Transporte informal de buses escolares	Poder absorber la demanda de estudiantes que buscan el servicio de rutas, compitiendo con el servicio formal.	OPONENTE	Ejercer acciones correctivas sobre buses escolares que no cumplen con disposiciones legales.
Crimen organizado	Las expectativas de este actor es el aprovechamiento de la vulnerabilidad de las niñas, niños y adolescentes para generar ingresos y expandir sus servicios.	OPONENTE	Alianza con las entidades pertinentes para ejercer acompañamiento en las zonas aledañas a los recorridos, con el fin de controlar las dinámicas ilícitas o hacer presencia en el territorio
Comunidad impactada y no impactada directamente por los proyectos	Verse beneficiados con la cobertura y acceso de las acciones que implementan los proyectos.	PERJUDICADO	Involucramiento de la comunidad tanto a través de mesas de trabajo con las juntas de acción comunal, como en su inclusión en la planeación, de tal forma que se consideren sus necesidades y aportes.
Empresas prestadoras del	No verse perjudicado por los controles y	PERJUDICADO	Ejercer control e imponer acciones pedagógicas con el fin de sensibilizar

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
servicio de transporte escolar	afectar su productividad y uso de los vehículos.		a este actor en cuanto a las consecuencias de sus actos y al conocimiento que les puede aportar a disminuir la ocurrencia de dichas consecuencias.

4.2 Registro o identificación de participantes

El Plan de Desarrollo de Bogotá 2020-2024 incluye la meta Movilidad segura, sostenible y accesible generando así el contexto para que desde las Secretarías Distritales de Educación y Movilidad se desarrolle el programa Niñas y Niños Primero abarcando distintos proyectos que buscan brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil y adolescente en Bogotá.

Además, el programa propone la creación de espacios para que la población escolar explore su entorno de manera segura y feliz. Esto, con el objetivo de que reconozcan su ciudad, la disfruten y se apropien de ella.

Todas las acciones que se adelantan a través de los diferentes proyectos requieren de la coordinación interinstitucional con la Secretaría Distrital de Educación como aliado principal. Al ser instituciones Educativas, es la Secretaría de Educación quien vela por los intereses y objetivos que apuntan a disminuir la deserción escolar y desmotivación en las aulas, además que por el bienestar de la población. Por otra parte, como cooperantes se encuentran las Secretarías de Seguridad, de Salud, de la Mujer, de Integración Social, de Ambiente, de Gobierno, ICBF, IDRD, IDPAC, IDARTES quienes participan y contribuyen en las diferentes dimensiones de los proyectos, con el objetivo de construir bienestar para las niñas, niños y adolescentes.

Así mismo la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Dirección de Gestión de Tránsito y Control del Tránsito y Transporte cuenta con los equipos operativos de Al Colegio en Bici y Ciempiés Caminos Seguros quienes se encargan de planificar y diseñar las rutas por las cuales se les realiza el acompañamiento a los estudiantes, así como contactar a los estudiantes beneficiados. Finalmente se encuentra la Policía Nacional en la Seccional de Tránsito y Transporte, quienes apoyan al Grupo SERES que son los encargados de los acompañamientos a los operativos Ruta Pila Con relación a la comunidad, ésta se involucra a través de mesas de trabajo con las juntas de acción comunal, así como en su inclusión en la planeación, de tal forma que se consideren sus necesidades y aportes.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

5 Población

Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician directamente a un grupo poblacional específico pues están enfocadas a los niños, niñas y adolescentes en edad escolar que acuden a estudiar en instituciones educativas Distritales; se estima, que el 17% es decir 1.452.357 se encuentra en edad escolar (5 a 16 años), de los cuales aproximadamente 880.000 cuentan con un cupo en sistema de matrículas del Distrito. Es importante resaltar que no todos se transportan en bici, a pie o en rutas escolares, por lo tanto, nuestra población a atender se enfoca en las niñas, niños y adolescentes que hacen viajes en estos modos.

Las acciones y la inversión respectiva están territorializadas a nivel de localidad y se registran de esta manera en el Plan Operativo Anual – POA de este.

5.1 Identificación de la población afectada

El proyecto tiene un solo grupo poblacional identificado como población afectada puesto que las acciones que se desarrollan van orientadas a la población de niños, niñas y adolescentes en edad escolar

El proyecto de inversión ha sido formulado con enfoque poblacional, como lo indica la SECRETARÍA DE PLANEACIÓN DISTRITAL pues como se ha mencionado anteriormente abarca temas concretos que competen mayoritariamente a este grupo poblacional y que se encuentran con un cupo en el sistema de matrículas del distrito SIMAT

5.2 Determinación y caracterización de la población objetivo

El proyecto busca beneficiar a la mayor cantidad de población de niños, niñas y adolescentes de instituciones educativas distritales en edad escolar. La población objetivo es de 880.000 niñas, niños y adolescentes estudiantes que cuentan con un cupo en sistema de matrículas del Distrito. Con la inversión destinada a lo largo de estos años, hemos logrado tener una cobertura tan solo del 20% de los colegios del sistema educativo distrital y en 13 localidades de las 20 de la ciudad, es así como teniendo en cuenta los recursos limitados, se ha tratado de invertir en todas las localidades teniendo en cuenta criterios técnicos de priorización, de población y de zonas a considerar tal como pueden ser:

- Número de beneficiarios con matrícula oficial inscritos a las Instituciones Educativas del Distrito en la zona.
- Población que viva a menos de 700 m. el trazado de los caminos seguros para el caso de “Ciempies Caminos Seguros” y más de 1 km para el caso de “Al Colegio en Bici”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Zonas con alta densidad de Instituciones Educativas del Distrito.
- Zonas con altas cifras de siniestralidad de actores vulnerables, con enfoque en mujeres, niñas, niños y adolescentes.
- Cantidad de casos de hurto o seguridad personal en la zona.
- Zonas con pacificaciones escolares y condiciones ideales de infraestructura y espacio público.
- Zonas con mayor cantidad de equipamientos públicos.
- Zonas condiciones geográficas ideales para los acompañamientos en bici y a pie.
- Zonas con inclinaciones menores a los 5% de inclinación.

5.3 Características demográficas:

CLASIFICACIÓN	DETALLE	NÚMERO DE NIÑAS Y NIÑOS	FUENTE DE LA INFORMACIÓN
GÉNERO	MASCULINO	450.620	Caracterización sector educativo Bogotá 2017
	FEMENINO	429.380	Caracterización sector educativo Bogotá 2017
ETARIA (EDAD)	0 A 14 AÑOS	730.053	Caracterización sector educativo Bogotá 2017
	15 A 19 AÑOS	149.948	Caracterización sector educativo Bogotá 2017

6 Objetivos.

6.1 Objetivo general.

Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas en la ciudad.

6.1.1 Indicador objetivo

Indicador	Unidad de medida	Meta	Tipo de fuente	Fuente de verificación
-----------	------------------	------	----------------	------------------------

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Niños y niñas beneficiados con el programa	Número	364.000	Documento oficial	Plan de Desarrollo 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI" Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad.
--	--------	---------	-------------------	--

6.2 Objetivos específicos.

- Desarrollar estrategias de acompañamiento en vía a los niños, niñas y adolescentes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas.
- Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar
- Implementar estrategias u operativos de verificación de cumplimiento de requisitos legales en vehículos de transporte escolar

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla 2. Árbol de Objetivos.

TRANSFORMACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA EN POSITIVO - ÁRBOL DE OBJETIVOS				
Efectos que generan las causas de la problemática social	Impactos esperados			
		Disminuir la deserción escolar	Reducir los siniestros viales y casos de seguridad personal.	Promover la cultura ciudadana y uso de los modos de transporte sostenibles y amigables con el medio ambiente
		Reducir las barreras de acceso a la educación	Aminorar la vulnerabilidad de los estudiantes en los desplazamientos	Incentivar la conciencia de los estudiantes como actores viales de modos sostenibles
Problemática que se debe atender con el proyecto		Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas.		
Causas que generan la problemática social	Objetivos Específicos	Generar acompañamientos en vía a los estudiantes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas	Promover condiciones adecuadas de seguridad personal y vial	Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar y modos sostenibles
		Incentivar el ahorro de recursos económicos y tiempo y el aumento de la corresponsabilidad de los acudientes	Promover espacios de conocimiento en temas relacionados con la seguridad vial (estudiantes y demás actores viales). Generar corresponsabilidad por parte de los demás actores viales hacia el cuidado y la protección de los estudiantes. Gestionar interinstitucionalmente el mejoramiento de la infraestructura para estudiantes que usan medios de transporte sostenibles Promover la educación en temas relacionados con el autocuidado y seguridad personal. Desincentivar la presencia de bandas delincuenciales en los entornos escolares	Brindar acompañamiento a las instituciones educativas enseñando las políticas de movilidad escolar y modos sostenibles Contribuir al mejoramiento de la prestación de servicio de transporte escolar Incentivar el cumplimiento de los requisitos legales para transportar población escolar por parte de los buses escolares

7 Alternativas

Como primera alternativa se propone el desarrollo de tres estrategias que permitan mejorar las experiencias de viaje y seguridad vial de los estudiantes que se movilizan a pie, en bicicleta y en rutas escolares. Con respecto a los estudiantes que se movilizan a pie y en bicicleta se propone el desarrollo de actividades de acompañamiento y planeación de trazados de recorridos para un desplazamiento más seguro. Estos desplazamientos estarían acompañados por personal de la Secretaría Distrital de Movilidad con el fin de promover espacios relacionados con la seguridad vial y pedagogía de comportamiento en la vía, para así propiciar cambios en las conductas al momento de compartir la vía con los demás actores viales. La comunidad educativa también se verá involucrada en espacios de sensibilización con el fin de fomentar la corresponsabilidad frente al cuidado y protección de los estudiantes en la vía.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG		
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO		
	Formato formulación de proyectos		
	Código: PE01-PR01-F09		Versión: 3.0

Para los estudiantes que se desplazan en rutas escolares y con la finalidad de disminuir los riesgos de accidentalidad en la población escolar y de alta vulnerabilidad en Bogotá, el tercer proyecto como parte de esta alternativa llevará a cabo medidas de carácter preventivo y correctivo desde los ámbitos normativos y educativos, para fortalecer las condiciones de seguridad vial en las que se desarrolla el transporte de buses escolares. Para cumplir estos objetivos, este proyecto enfocará sus esfuerzos en el control, verificación y seguimiento al transporte escolar; así como a la prevención y minimización de riesgos de accidentalidad en beneficio de la población estudiantil y de alta vulnerabilidad.

Es importante mencionar que para la formulación del proyecto de inversión no existe ningún estudio técnico específico que lo soporte; sin embargo, todo su contenido se encuentra sustentado en el cumplimiento de las funciones misionales establecidas por intermedio del Decreto Distrital 672 de 2020, así como también en la formulación del Plan de Desarrollo 2020-2024.

Para el desarrollo de esta alternativa la Secretaría Distrital de Movilidad debe contar con los recursos propios para la contratación de los elementos necesarios y del personal responsable de la ejecución de los productos presentados en el proyecto de inversión.

MÓDULO II – PREPARACIÓN

8 Necesidades

A continuación, se relacionan los bienes con los cuales se atenderá la demanda a través del proyecto de inversión:

BIEN O SERVICIO			
Viajes de acompañamiento a niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto en el proyecto Ciempiés para el cuatrienio.			
Descripción del bien o servicio:	Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas a pie.		
Medido a través de:	Número de viajes		
Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0	40.000	-40.000
2021	0	106.000	-106.000

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

2022	0	114.000	-114.000
2023	0	12.0000	-120.000
2024	0	60.000	-60.000

BIEN O SERVICIO			
Viajes de acompañamiento a niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Al Colegio en Bici durante el cuatrienio.			
Descripción del bien o servicio:	Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas por medio de un modelo operativo que les permita utilizar la bicicleta como un medio de transporte sostenible.		
Medida a través de:	Número de viajes		
Año	Oferta	Demanda	Déficit
2017	562.191	562.191	0
2018	222.301	222.301	0
2019	755.403	755.403	0
2020	0	240.000	- 240.000
2021	0	750.000	- 750.000
2022	0	780.000	- 780.000
2023	0	810.000	- 810.000
2024	0	420.000	- 420.000

BIEN O SERVICIO	
Control a vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila para mejorar la experiencia de viaje de niñas, niños y adolescentes.	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Descripción del bien o servicio:	Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y la seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas por medio de revisiones y controles operativos sobre vehículos de transporte especial escolar que brinden sus servicios a dicha población, buscando que este parque automotor cumpla con la normatividad vigente y con las condiciones de seguridad reglamentarias exigidas, y así propender por la seguridad e integridad de los menores.		
Medido a través de:	Número de vehículos		
Año	Oferta	Demanda	Déficit
2016	3670	3670	0
2017	8069	8069	0
2018	8570	8570	0
2019	8434	8434	0
2020	0	2640	-2640
2021	0	5280	-5280
2022	0	6000	-6000
2023	0	6720	-6720
2024	0	3360	-3360

9 Análisis técnico de alternativa seleccionada.

Es importante tener en cuenta que de todas las acciones ejecutadas dentro del proyecto de inversión y toda la información generada por las mismas, debe ser georreferenciada y contenida en un sistema de información robusto que permita mantener de manera articulada y actualizada el análisis integral regional que sirva como herramienta base para la planificación a largo plazo.

También es importante una planificación estructurada, que contribuya con un crecimiento ordenado, con urbanismo eficiente, compacto y que una vez más incorpore los principios de cultura ciudadana, llevando de esta forma a la ciudad a un nivel de regulación y control del tráfico eficiente, de manera que el mismo pueda hacer de los desplazamientos y el entorno de la ciudad un lugar más seguro en materia de seguridad vial, al igual que viajes más ágiles y económicos; pues la planificación, permitirá responder a las problemáticas presentadas en un momento determinado en menor tiempo y a adelantarse a las situaciones recurrentes de contingencia o las emergencias que puedan presentarse.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Ahora bien, entendiendo que la gestión y el control al tránsito y al transporte resultan ser un compendio de múltiples acciones, a través de las Subdirecciones de Gestión en Vía y Control de Tránsito y Transporte, se adelantarán las siguientes actividades en búsqueda de comportamientos hacia la movilidad.

1. Acciones informativas – formativas en vía. Desarrollo de procesos de información, educación y sensibilización orientados a la generación de comportamientos seguros en vía, de autorregulación y autoprotección que permitan incentivar los valores por el respeto a la vida e integridad de los ciudadanos motivando actitudes de cooperación y corresponsabilidad con la movilidad de la ciudad sobre temáticas de fomento de la seguridad vial y el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito. Como eje transversal para las actividades informativas en materia de seguridad vial, se tiene el fortalecimiento de la cultura para la movilidad.
2. Gestión de la Movilidad. Se fundamenta en la Implementación de acciones de gestión de tránsito, de manera temporal en atención a contingencias o permanente, en algunos puntos críticos en materia de conflictos, congestión o seguridad vial. Las acciones de gestión en vía permiten dar respuesta en el corto plazo a situaciones desfavorables al correcto funcionamiento del sistema de movilidad, contribuyendo así al mantenimiento o restablecimiento de sus condiciones habituales para el gozo de los usuarios y/o actores viales, en los diversos escenarios de participación. Se incluyen procedimientos de reacción ante contingencias que requieran intervención inmediata de la Secretaría Distrital de Movilidad.
3. Promoción de medios alternativos de transporte. Apoyo a las estrategias de promoción y fomento del uso de medios alternativos de transporte como la bicicleta, la patineta y la caminata, así como el uso adecuado y seguro del Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad. Con referencia a la promoción de uso de la bicicleta, la Subdirección cuenta con un grupo especializado de Guías de Ciclo ruta, encargados de fomentar el uso seguro de la bicicleta a lo largo de la red de ciclo rutas instaladas en la ciudad. Apoya la canalización de biciusuarios en zonas de elevado riesgo de, así como la reacción ante contingencias presentadas en estos corredores.
4. Socialización de medidas: Presta su apoyo logístico y operativo a la ejecución de acciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad y demás dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad que requieran de presencia institucional en vía (Difusión de campañas de alto impacto o socialización en vía de medidas adoptadas por el sector para el mejoramiento de la movilidad).
5. Sensibilización en movilidad escolar: se efectúa visita administrativa en las instituciones educativas objeto de acciones ruta pila. En estos escenarios se socializan

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

las normas y disposiciones legales en temática de movilidad peatonal y vehicular, recordando la corresponsabilidad de los establecimientos educativos en torno a las niñas, niños y adolescentes en su entidad escolar, bajo la observancia que dicha población es sujeta de derechos. En el marco de la ejecución de los operativos, se realizan actividades de sensibilización dirigidas a conductores, adultos acompañantes, instituciones educativas y empresas transportadoras, esto busca que todos los actores viales en la temática de transporte escolar respeten y cumplan las normas pertinentes encaminando los esfuerzos hacia un transporte seguro en beneficio de la población escolar, menor de edad, adolescente y de alta vulnerabilidad.

A través del proyecto de inversión se realizan actividades relacionadas con el desplazamiento seguro de los niños, niñas y adolescentes hacia y desde las instituciones educativas del distrito de manera que se mejoren las condiciones de seguridad vial y la experiencia de viaje.

Así mismo, se busca que a través de operativos se realicen actividades de control, verificación y seguimiento al transporte escolar; así como a la prevención y minimización de riesgos de accidentalidad en beneficio de la población estudiantil y de alta vulnerabilidad en el Distrito Capital, buscando con ello la protección integral de los niños, niñas y adolescentes y garantizar el ejercicio de sus derechos.

A continuación, se relacionan las actividades a desarrollar en cada una de las estrategias a desarrollar:

- Implementación de un modelo operativo para el desplazamiento de los estudiantes que se movilizan en bicicleta, este modelo contará con un grupo de guías para el desarrollo de actividades como acompañamientos en vía, monitoreo, seguimiento y apoyos en vía con el fin de brindar seguridad y espacios de aprendizaje.
Para entender el desarrollo de las actividades de este producto, las mismas se agruparán en 5 fases las cuales se pueden desarrollar paralelamente en las actividades que no tengan una antecesora obligatoria.
 - ✓ **Gestión:** Dentro de esta fase se realizan las actividades previas a la implementación en las instituciones educativas, estas actividades contemplan: Establecer acuerdos con Instituciones Educativas para la operación del modelo, esta actividad se lleva a cabo en conjunto con la SED. Una vez se tienen los acuerdos de cada institución se puede pasar a la siguiente actividad, realizar las convocatorias de los estudiantes interesados en vincularse con el modelo operativo.
 - ✓ **Capacitación:** Durante esta fase la principal actividad tiene que ver con el desarrollo de los talleres de formación los cuales se imparten en las

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

instituciones educativas en conjunto con la SED. También se debe diseñar el plan de actividades pedagógicas a desarrollar durante la implementación del modelo operativo (rutas de confianza y zonas escolares), el cual se realiza con la SED.

- ✓ Planeación: Esta fase hace referencia principalmente a las actividades de planeación para implementar las rutas de confianza o zonas escolares. La primera actividad es la de georreferenciar a los estudiantes que se hayan capacitado en la fase anterior, la segunda tiene que ver con el diseño de los trazados para el acompañamiento, monitoreo y seguimiento en los desplazamientos de los estudiantes teniendo en cuenta los lugares de residencia de los estudiantes, el análisis del entorno escolar en lo relacionado con seguridad vial y personal. Por último, es necesario Diseñar y/o mejorar los protocolos necesarios para que estos acompañamientos se realicen de manera eficiente, con criterios de seguridad vial y planeación de viajes seguros.
 - ✓ Implementación: Durante esta fase se desarrollan tres actividades, la primera, es realizar la reunión con padres de familia y comunidad educativa en general para socializar las condiciones de operación del modelo operativo, seguida de esta actividad se implementan los acompañamientos por las rutas de confianza y las actividades de seguimiento, monitoreo y apoyo en las zonas escolares definidas por parte de los guías escolares teniendo presentes los protocolos establecidos.
 - ✓ Seguimiento: Como actividad principal de esta fase existe la de articular con diferentes entidades las actividades que sean necesarias para el mejoramiento del modelo y como última actividad la de realizar visitas a la implementación del modelo con el fin de encontrar puntos a mejorar.
 - ✓ Comunicar y difundir: Se informa a la ciudadanía por medio de acciones comunicacionales y estratégicas la operatividad del proyecto
- Implementación del modelo operativo para el desplazamiento y acompañamiento de estudiantes que se movilizan a pie a través de caminos seguros, mediante el acompañamiento de monitores, quienes promoverán espacios de cultura, ocio y esparcimiento, aprendizaje y seguridad vial.
 - ✓ Generar alianzas con las IED y las Direcciones Locales de Educación (DILE) para informar y actualizar a las partes de la modalidad y crear acuerdos colaborativos.
 - ✓ Dar a conocer el proyecto a los padres de familia y/o estudiantes y recolectar datos de georreferenciación de las y los potenciales beneficiarios.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- ✓ Verificar los estudiantes con matrícula oficial a través de la Secretaría de Educación del Distrito, con el fin de conocer los estudiantes que pueden participar del proyecto.
- ✓ Diseñar y pilotear el trazado del camino seguro con base en la georreferenciación, reconocimiento de la zona y criterios de trazado previamente establecidos que involucran distancias máximas, seguridad humana, puntos críticos y estado de la infraestructura, entre otros.
- ✓ Dar inicio a la inscripción de beneficiarios, que deben cumplir con una serie de documentos requeridos y con la firma del acuerdo de corresponsabilidad que insta las obligaciones de las partes.
- ✓ Acompañar los caminos seguros con los estudiantes inscritos, a través de la experiencia del personal de monitores en manejo de grupos, trabajo con infancia, seguridad vial, cruces y cortes seguros, pedagogía y lúdica.
- ✓ Tomar asistencia diaria, informar novedades de los beneficiarios, hechos ocurridos durante las caminatas, y gestionar las soluciones respectivas con los entes respectivos.
- ✓ Promover espacios de integración extracurriculares y fuera de los caminos seguros, donde se afiancen las relaciones con la comunidad, se aporte al cumplimiento de metas y se integren las dinámicas que aportan a los caminos seguros.
- ✓ Gestionar espacios dentro de la institución y entre instituciones, donde se priorice la niñez y se creen acciones enfocadas al mejoramiento del proyecto.
- ✓ Comunicar a la ciudadanía la gestión del proyecto, avance de metas, cambios, nuevas acciones y mantener el contacto con los demás actores respecto al proyecto.
- ✓
- Ejecución de controles operativos para realizar revisiones a los buses que prestan el servicio de rutas escolares con el fin de mejorar la calidad en la prestación de servicio. Realizar contacto telefónico con el colegio objeto de intervención ruta pila a fin de establecer y/o corroborar información puntual frente a existencia y condiciones de buses escolares, tipo de contratación y forma de operación diaria. Elaboración de cronograma de operativos de ruta pila en instituciones educativas, bajo los siguientes criterios:

Colegios oficiales:

- Por cantidad de estudiantes.
- Por edad de estudiantes: grados de escolaridad por sedes
- Por cantidad de buses escolares por sedes
- Por solicitudes allegadas a la Secretaría Distrital de Movilidad

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Colegios privados:

- Colegios sin operativos ruta pila en un tiempo mayor a un año.
- Colegios con antecedentes de cifras más altas en cantidad de órdenes de comparendos e inmovilizaciones, donde los antecedentes se evidencian desde la vigencia 2015 a la vigencia del 2019.
- Por solicitudes allegadas a la Secretaría Distrital de Movilidad

Ejecutar operativo. La revisión de buses escolares bajo la coordinación de un profesional de dicho proyecto, con el apoyo del recurso humano del grupo operativo en vía, quienes realizar una inspección de los buses escolares que presten sus servicios a población escolar del colegio beneficiario. Cada operativo ruta pila cuenta con la presencia de unidades de tránsito, con el objetivo de generar parámetros correctivos, materializados ante la identificación de violación a las normas que regulan la prestación adecuada del servicio especial de transporte escolar.

Ejecución de visita administrativa en el colegio objeto de acciones ruta pila: en este espacio se verifican de documentos de transporte escolar (carpetas escolares), a fin de identificar la vigencia de los documentos requeridos por ley para la prestación adecuada del servicio de los vehículos en los que se esté movilizand la población escolar

- Brindar sensibilizaciones encaminadas a fortalecer la cultura ciudadana en términos de movilidad escolar dirigidas a toda la comunidad estudiantil.
 - ✓ Sensibilizar a los estudiantes que realizan recorridos en modos alternativos, sobre los comportamientos en vía y rol como actores viales.
 - ✓ Promover el desarrollo de acciones que contribuyan a las políticas de movilidad escolar y bienestar estudiantil en las instituciones educativas.
 - ✓ Sensibilizar a los padres y acudientes sobre la importancia del cuidado y corresponsabilidad de los estudiantes.
 - ✓ Sensibilizar a los conductores de vehículos de transporte escolar sobre normas que regulan el buen estado de los vehículos y las normas de tránsito.
 - ✓ Gestionar los espacios con las instituciones educativas y demás actores educativos para el desarrollo de las sensibilizaciones.
 - ✓ Sensibilizar a las instituciones educativas a cerca de su deber social con el cuidado de su población escolar y la sociedad en general, frente a la temática de transporte escolar, enfocando su responsabilidad desde la óptica de la cualidad de garante.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- ✓ Sensibilizar a los conductores de vehículos de transporte escolar sobre la importancia en el cumplimiento de las normas que regulan el buen estado de los vehículos y la correcta prestación del servicio.
- ✓ Sensibilizar a la institución educativa frente a hacer seguimiento al parque automotor escolar que transporta a los niños, niñas y adolescentes a su cargo, a fin de minimizar acciones de riesgo.
- ✓ Sensibilizar a los diversos actores transversales en transporte escolar frente a la cultura ciudadana, multiplicando los comportamientos individuales y colectivos de forma responsable y con autorregulación.

A. AL COLEGIO EN BICI

PROTOCOLO DE OPERACIÓN

El proyecto “Al Colegio en Bici” cuenta con un protocolo de operación el cual se encuentra articulado con lo establecido en el procedimiento PM02-PR07, el cual fue diseñado para establecer los pasos de planeación, diseño, implementación y seguimiento de las rutas de confianza del proyecto. A continuación, se describen los apartados del mismo:

POLÍTICAS PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN

1. Listado de colegios definidos. La Secretaría de Educación deberá entregar por escrito acuerdos con los rectores de esos colegios. (Gestores a Líderes).
2. Estudiantes interesados deben ser georreferenciados por la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Educación (Líderes).
3. La Secretaría de Educación debe compartir la base única de capacitados para realizar préstamo de la bicicleta a los estudiantes de esta única base. (Nivel central). A los guías llega a través de los líderes únicamente.
4. Rutas de confianza deben tener ficha técnica y KMZ aprobado por la coordinación de la Secretaría de Movilidad, según criterios de construcción.
5. Acuerdos de corresponsabilidad y documentos completos entregados por los acudientes de los estudiantes antes de iniciar la operación de la ruta de confianza.
6. Uso de casco obligatorio para los estudiantes pertenecientes a la ruta de confianza.
7. Los guías deberán contar en todo momento con una base de datos de acudientes y adultos responsables relacionados en el acuerdo de responsabilidad como encargados de recoger a los estudiantes en el punto de encuentro (según formato).
8. Para la firma del formato PM02-PR07-F02 “Registro diario de asistencia”, el guía deberá gestionar en la Institución Educativa un acta de reunión en donde se indique

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

quién será la persona encargada de firmar dicho formato. De igual manera se debe diligenciar el formato diariamente y al finalizar cada mes el formato deberá contar con las firmas de la persona responsable de cada Institución Educativa.

9. La cantidad de estudiantes que se movilizan en las rutas de confianza se determina por la cantidad de guías que se encuentren asignados a la misma, teniendo en cuenta la relación de 15 estudiantes para cada guía y como mínimo 2 guías por cada ruta de confianza.
10. Las rutas de tiempo escolar complementario que movilicen entre uno y tres estudiantes podrán ser acompañados por un guía, según necesidades de la programación diaria.

DISEÑO

APERTURA DE LAS RUTAS DE CONFIANZA

Se debe tener en cuenta para el cumplimiento del diseño, desarrollo e implementación de las rutas de confianza:

- Convocatorias de estudiantes.
- Georreferenciación de estudiantes.
- Capacitación de estudiantes.
- Para la apertura de la ruta no es necesario un mínimo de estudiantes, sin embargo, sí es importante alcanzar como mínimo 25 estudiantes en un plazo de 2 meses.
- Disponibilidad de guías.
- Evaluar historial de comportamiento de ruta de la institución (rutas antiguas).
- Infraestructura vial: En lo posible se debe trazar la ruta sobre bici carriles, ciclorruta o carriles de prioridad para el tránsito de bicicletas.
- Priorización de vías: En ninguna circunstancia se debe realizar un trazado sobre una vía principal, de alto tránsito vehicular, glorieta o vías en las que transiten vehículos pesados o SITP (en caso de tener que hacer uso de alguna de estas vías se transitará por el andén con la bicicleta en la mano). Por lo general se utilizan vías secundarias para el trazado de las rutas.
- Estado de las vías: En lo posible se consideran las vías con infraestructura vial en buen estado y con presencia de señalización.
- Sentido vial: El trazado debe coincidir con el sentido establecido para el flujo vehicular, en caso contrario se transitará por el andén con la bicicleta en la mano.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Seguridad humana: Se realiza una exploración de acuerdo con la experiencia de la comunidad educativa en relación con la seguridad personal del sector o tramos en que circulará la ruta, con el fin de identificar factores de riesgo.
- Puntos Críticos: Se identifican puntos críticos en términos de seguridad vial con el fin de evitar su uso en el trazado.

ACOMPAÑAMIENTO EN VÍA

✓ Puntos de encuentro

Los acudientes llevan y recogen a los estudiantes. En el recorrido de salida, se espera al acudiente 2 minutos en los paraderos intermedios, previo a llamada realizada y 10 minutos en el punto de encuentro final, previo a llamada realizada. De igual manera se cuenta con el protocolo de puntos de encuentro.

✓ Seguimiento acudientes

Verificar que el acudiente o adulto responsables acompañe y recoja al estudiante en el punto de encuentro asignado mediante el formato de asistencia diaria, con el fin de realizar el Informe del seguimiento para trabajo del componente social del proyecto.

✓ Rol colegios

Desde los colegios las directivas deben conocer la ruta de confianza por donde se movilizarán los estudiantes y permitir el desarrollo del proyecto, aportando el espacio tanto para el aparcamiento de las bicicletas como los demás recursos necesarios para la operación.

✓ Rol Centros de fortalecimiento

La SED, teniendo en cuenta el protocolo de puntos de encuentro gestionó en cada localidad de operación del proyecto un colegio para la operación de un centro de fortalecimiento, el cual contará con un funcionario de la SED quién será el encargado de recibir a los estudiantes que no sean recogidos por sus acudientes o adultos responsables en los puntos de encuentro establecidos. Los estudiantes serán acompañados por los guías de la SDM por las rutas aprobadas para tal fin.

✓ Actividades pedagógicas en rutas de confianza

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

En las rutas de confianza se desarrollan actividades pedagógicas, las cuales se planean en el formato ficha técnica pedagógica y se ejecutan en el punto de encuentro, durante la ruta o al llegar al colegio; según la dinámica de cada una de las rutas de confianza.

NOVEDADES EN RUTA DE CONFIANZA

A continuación, se mencionan algunas posibles novedades que se podrían presentar en una ruta de confianza y así mismo la manera en que se subsanarían, teniendo en cuenta que en todos los casos se le debe comunicar al líder de zona:

✓ **Pinchazo bicicleta ACB**

En caso de que se presente un pinchazo de una bicicleta asignada a un estudiante, los guías acompañantes deberán subsanar la novedad y si la ruta cuenta con más estudiantes se dará prioridad a esperar a solucionar este inconveniente. En caso de que la ruta cuente con más de dos guías, uno se quedará con el estudiante que tiene la novedad y los otros guías continuarán en el recorrido de la ruta.

✓ **Daño complejo en bicicleta ACB**

De presentar un daño en el cual requiera algún repuesto o herramienta con la cual el guía no cuenta en el momento, se deberá evaluar con el líder de la zona el manejo de la situación. En primera instancia comunicarse con el mecánico de la zona y verificar si se encuentra cerca al lugar de no o poder desplazarse al lugar el líder evaluará si se encuentra algún colegio cercano donde se pueda dejar la bicicleta mientras se soluciona la novedad y poder continuar con la ruta de confianza.

✓ **Pinchazo guía**

Cuando se presenta un pinchazo de una bicicleta de un guía durante el recorrido de la ruta de confianza, se dará prioridad a la seguridad de los estudiantes realizando una espera hasta ser solventada esta novedad. En caso de que la ruta cuente con más de dos guías, los otros continuarán en el recorrido de la ruta, mientras él que tiene la novedad la soluciona.

✓ **Incidente leve**

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Un incidente leve es aquel que no compromete el estado de salud del estudiante y puede continuar por sus propios medios con el desplazamiento al lugar de destino. Se parte del principio de que un guía no puede atender alguna novedad de casos de salud, lo que se debe realizar es recurrir directamente a la institución educativa para realizar la atención y dejar un acta de accidentalidad, con copia al acudiente y a la institución; en caso que el incidente se presente desde el colegio hacia el punto de encuentro se deberá informar al acudiente y firmar el acta de accidentalidad, al siguiente día hábil se debe dejar copia en el colegio para informar a las directivas. De igual manera, se debe realizar un reporte a la central de comunicaciones de la Secretaría de Movilidad de acuerdo con el protocolo de comunicaciones.

✓ **Accidente grave**

Un accidente grave es aquel que compromete el estado de salud del estudiante y esto impide que pueda desplazarse por sus propios medios. Al igual que en el procedimiento de incidente leve un guía no puede atender alguna novedad de casos de salud. Cuando la ruta cuenta con más de dos apoyos, uno de ellos tendrá que quedarse en el lugar del accidente y activar el canal de emergencia (teniendo en cuenta el protocolo de emergencias y llamando al 123), comunicando alternamente a la central de comunicaciones de la Secretaría de Movilidad y los otros guías continuarán la ruta de confianza; si la ruta cuenta con sólo dos apoyos, el líder encargado tendrá que gestionar otro guía para subsanar esta novedad.

✓ **Lluvia Torrencial**

En este caso se dará prioridad a la seguridad de los estudiantes en ruta, para esto se tendrá que escampar en algún lugar seguro, hasta que baje la intensidad de la lluvia. El caso deberá ser reportado al líder y la central de comunicaciones de la Secretaría de Movilidad.

✓ **Acompañamiento de acudientes en ruta de confianza**

Cuando un acudiente acompaña la ruta de confianza tendrá que cumplir con los requisitos mínimos de seguridad (casco, cintas reflectivas, bicicleta en buen estado) y así mismo acatar las indicaciones dadas por los guías, adicionalmente se podrá asignar un rol protector de la ruta (agente correctivo comportamental y disciplinario).

✓ **Obstrucción de la ruta de confianza**

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

En estos casos se debe comunicar de forma previa e inmediata al líder encargado y al coordinador operativo para que se dé la autorización para la utilización de una ruta alterna que no tenga un impacto considerable en el desarrollo de la ruta de confianza.

✓ **Afectación a terceros**

En el caso que durante la ejecución de una ruta de confianza se evidencie el daño algún a un tercero, se debe mediar la situación y explicar que la SED cuenta con una póliza de responsabilidad civil extracontractual, la cual cubrirá los daños generados. Se debe tomar los datos de la persona afectada, tramitarlo con el gestor de la SED y esté a su vez se encargará de indicar el procedimiento a seguir.

✓ **Otras novedades**

En el caso que se presente alguna novedad no especificada en el presente protocolo, se debe informar inmediatamente al líder, quien a su vez informará al coordinador operativo, con el fin de revisar la novedad.

CRITERIOS PARA EL SEGUIMIENTO A LA RUTA

✓ **Sostenibilidad**

Durante la operación de una ruta de confianza se debe realizar una evaluación constante de la asistencia de los estudiantes, para poder tomar acciones preventivas o correctivas y generar de esta manera una continuidad en la ruta.

Si la ruta presenta un descenso constante en la asistencia por un periodo de un mes, de manera preventiva entrará en un periodo de evaluación de un mes en el cual el líder junto con el gestor y equipo pedagógico, deberán implementar estrategias tales como inscripción de nuevos estudiantes, talleres, ciclo-expediciones, o activación de entornos familiares.

Si tras el periodo de evaluación no se evidencia un incremento o una buena proyección de estudiantes para la ruta, esta será considerada como no sostenible.

Si en algún momento una ruta llegase a tener menos de cinco estudiantes, y no exista proyección de crecimiento esta será considerada no sostenible.

✓ **Cambio de las condiciones de infraestructura y seguridad ciudadana de la ruta**

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Si en algún momento llegasen a cambiar las condiciones de infraestructura y seguridad del entorno de la ruta se debe realizar una nueva evaluación de las condiciones para que esta ruta pueda operar, en caso de no poder mitigar la afectación de la ruta esta será considerada no sostenible y se realizará una suspensión preventiva.

✓ **Imposibilidad de cubrir la ruta con el equipo guía**

Si en algún momento no es posible cubrir la ruta de confianza con el personal guía disponible y existiese una condición inhabilitante que se llegara a prolongar por más de dos semanas, la ruta entrará en un periodo de suspensión hasta que se garantice el cubrimiento de la ruta con personal guía sin afectar la operación de otras rutas.

✓ **Por solicitud de la institución educativa**

En caso de que la institución educativa solicite una suspensión o terminación total de la ruta de confianza, el gestor deberá entrar a evaluar y mediar con la institución las condiciones que dieron origen a la solicitud, en caso de no haber una solución la ruta se considerará como no sostenible.

DESPLAZAMIENTO RUTAS DE CONFIANZA

✓ **Sobre Las Ciclo-Rutas:**

Los estudiantes irán uno tras otro detrás del guía, siempre conservando el carril derecho y sin adelantar a sus compañeros.

✓ **Sobre Vías Secundarias Donde No Hay Ciclo-Rutas:**

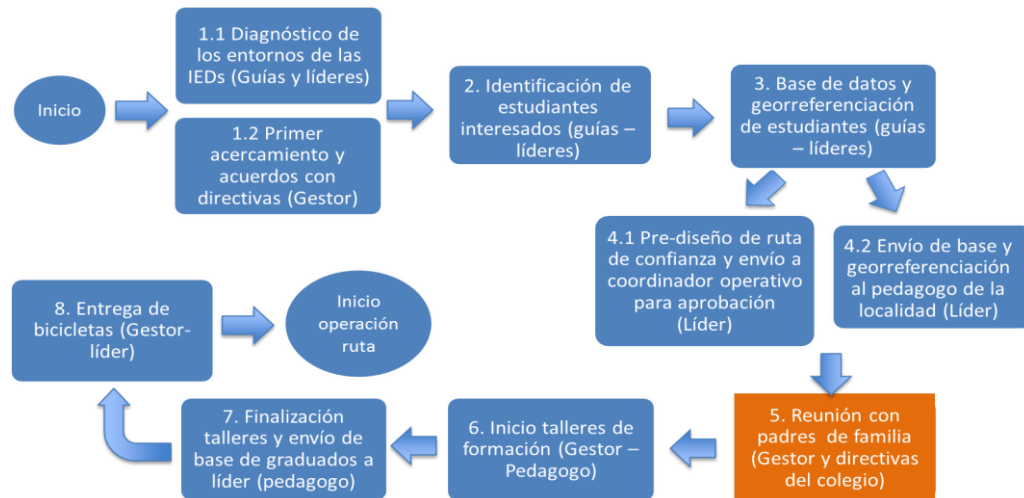
Los guías crearán un carril artificial al menos de 1.5 metros de ancho desde el andén.

Los estudiantes circularán dentro del carril artificial, uno detrás del otro sin adelantar a sus compañeros. Si el ancho del carril lo permite los estudiantes transitarán en filas de dos estudiantes.

El Guía cabeza deberá ir en la esquina superior izquierda de este carril artificial, el Guía rastrillo deberá ir en la esquina inferior izquierda de este carril artificial.

A continuación, se relaciona un mapa de procesos y una Matriz RACI con los responsables y los tiempos para tener en cuenta al momento de iniciar la operación en vía en un colegio.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0



No.	RESPONSABLE	ENTREGABLE	TIEMPO	RECIBE
1.1	Líderes-guías	Ficha de diagnóstico	5 días	Coordinación operativa
1.2	Gestores	Acta con acuerdos	1 día	Coordinación de gestores
2.	Líderes-guías	Registros de inscripción	2 día	Gestor
3.	Líderes	Base de datos y georreferenciación	4 días	Coordinación operativa Gestor Pedagogo
4.	Líderes-guías	Pre-diseño de la ruta	1 día	Coordinación operativa
5.	Gestores	Programación reunión padres	1 día	Coordinación de gestores y líderes
6.	Pedagogos	Programación inicio talleres	1 día	Coordinación pedagógica y líderes
7.	Pedagogos	Listado de graduados	2 días	Coordinación pedagógica, Coordinación operativa- líderes
8.	Gestores	Programación entrega de bicicletas	1 día	Coordinación de gestores y líderes

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

9.	Líderes-guías	Programación y acompañamiento rutas de confianza	1 día	Coordinación operativa
----	---------------	--	-------	------------------------



B. CIEMPIÉS CAMINOS SEGUROS

MODELO DE OPERACIÓN

Ciempies Caminos Seguros enmarca su modelo de operación en cinco pasos de los cuales cuatro, describen las acciones **antes** de iniciar recorridos sobre los caminos seguros y el último paso, se enfoca en las acciones realizadas **después** de iniciar los acompañamientos.

PASO 1- ALIANZA CON INSTITUCIONES EDUCATIVAS

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

La alianza con las IED comprende un acercamiento tanto a los colegios como a las Direcciones Locales de Educación (DILE) para informar y actualizar a las partes de la modalidad.

Para la selección de las IE se tiene en cuenta los siguientes criterios:

- **Ubicación y geografía:** Contempla los colegios que se encuentran cercanos a las IED de las localidades donde el Ciempiés ya tiene presencia.
- **Clúster:** Aglomeración de colegios en una zona específica y número de estudiantes con matrícula oficial.
- **Estructura urbana e infraestructura:** Número de equipamientos públicos en la zona, geografía plana, ordenamiento urbano óptimo y número de pacificaciones escolares.
- **Voluntad:** Colegios que han manifestado su interés el programa.

En este paso se firma un acuerdo con la IED donde se establece el intercambio de beneficios entre las partes y se asignan responsables de las actividades y de la comunicación.

PASO 2- SOCIALIZACIÓN

El propósito de este paso es el de dar a conocer el proyecto a los padres de familia y/o estudiantes, además de recolectar mediante la encuesta de datos las direcciones de interesados, con el fin de georreferenciar las y los potenciales beneficiarios. Esta instancia da como resultado una primera base de datos de estudiantes, que verifica la Secretaría Distrital de Educación con el fin de determinar cuáles niñas, niños y adolescentes cuentan con matrícula oficial. Esta selección permite conocer los estudiantes que pueden participar de la modalidad.

PASO 3- DISEÑO DE CAMINOS SEGUROS

El diseño consiste en planear el trazado del camino seguro con la información suministrada en la encuesta de datos y direcciones. En esta actividad se tiene en cuenta lo siguiente:

- Georreferenciación de los estudiantes beneficiados.
- Reconocimiento de la zona y posible trazado de ruta.
- Identificación de zonas seguras (sin presencia de focos de delincuencia) o puntos críticos.
- Recorridos de máximo 4 Km (ida y regreso) y un clúster adicional de 700 m desde el camino seguro hasta los hogares de los estudiantes.
- Piloto (teniendo en cuenta 4 criterios: aforo, seguridad personal, seguridad vial, infraestructura y apropiación de camino seguro por parte de la comunidad).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Los criterios de trazado abarcan:

- Infraestructura vial: trazado del camino seguro sobre senderos peatonales, alamedas y cruces peatonales apropiados.
- Priorización de vías: Uso de vías secundarias para el trazado.
- Estado de las vías: Inclusión de senderos peatonales y vías con infraestructura en buen estado y con presencia de señalización.
- Seguridad humana: Se realiza una exploración de acuerdo con la experiencia de la comunidad educativa en relación con la seguridad personal del sector, con el fin de identificar factores de riesgo.
- Puntos Críticos: Se identifican puntos críticos en términos de seguridad vial y personal con el fin de evitar su uso en el trazado.

Una vez piloteada el camino seguro, se socializa con padres de familia y acudientes y los estudiantes y se procede a la inscripción.

PASO 4- REUNIÓN DE ACUDIENTES - INSCRIPCIÓN

El propósito de la reunión con acudientes es el de desarrollar la socialización de la modalidad Ciempiés Caminos Seguros e Inscripción de posibles caminantes.

Adicionalmente, se presenta el camino seguro con el fin de avalar con la comunidad su trazado. Se explican los puntos de encuentro, los horarios establecidos y la fecha de inicio de los recorridos.

En esta misma reunión se abre el proceso de inscripción para los beneficiarios. Dentro de los documentos exigidos para la inscripción se encuentran:

- Permiso de imagen y datos
- Fotocopia de la EPS/SISBEN
- Registro civil de nacimiento
- Fotocopia de identidad del representante legal (persona que firma el acuerdo de corresponsabilidad)
- Fotocopia de Factura de servicio público (preferiblemente la factura del gas) con dirección de domicilio actual.
- Acuerdo de corresponsabilidad diligenciado por completo y firmado

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

PASO COMPLEMENTARIO- TALLERES SEGURIDAD VIAL

Los talleres buscan enseñar sobre seguridad vial con enfoque en modos alternativos, en especial en el peatón.

Un primer teórico taller se realiza a todo el colegio como introducción a la seguridad vial, y un segundo taller es realizado únicamente con los beneficiarios del Ciempiés. Como requisito, es necesario que los estudiantes y padres que estén inscritos en el Ciempiés Caminos Seguros hayan asistido a mínimo un taller de seguridad vial previo a comenzar los acompañamientos.

- Contenido 1 identificación de los actores viales y sus modalidades de desplazamiento
- Contenido 2 reconocimiento de los tipos de señalización horizontal, vertical e informativa
- Contenido 3 identificación de los pasos seguros y cómo utilizarlos de forma óptima y más segura.

Los talleres prácticos de seguridad vial son la evaluación de conocimientos tanto a beneficiarios como acudientes, impartidos en los primeros recorridos con el programa.

PASO 5. RECORRIDOS Y ACOMPAÑAMIENTOS

Para la operación en vía se establece una relación de veinticinco (25) estudiante por un (1) monitor y dos (2) monitores por cada camino seguro. Los monitores tienen experiencia en manejo de grupos, trabajo con infancia, seguridad vial, cruces y cortes seguros, pedagogía y lúdica.

La lúdica es parte esencial de las caminatas y se desarrolla a través de dinámicas y juegos durante los trayectos. Los juegos tienen varios objetivos: impartir conocimientos de seguridad vial, enseñar el rol del peatón como actor vulnerable, integración con el entorno y recobrar el espacio público, integración social con la comunidad, desarrollo de habilidades cognitivas.

En la operación diaria cada par de monitores a cargo del camino seguro respectivo inicia la caravana en un punto de encuentro a un horario establecido y comienza su recorrido hacia los demás puntos, donde los beneficiarios son recogidos en presencia de sus acudientes. La misma operación se ejecuta de regreso a casa. El monitor se encarga de guiar la caravana, las dinámicas lúdicas, de inscribir nuevos beneficiarios, tomar asistencia diaria, informar novedades y ser el enlace con la Institución Educativa del Distrito.

Los acudientes listados en el acuerdo de corresponsabilidad ejercen acompañamiento en el punto de encuentro, esperando al beneficiario. En caso de que un estudiante no sea recogido, se activa el procedimiento con un límite de tiempo de espera asignado al acudiente para atender el caso, de lo contrario se procede a reportar la novedad y llamar a las autoridades competentes.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0



C. RUTA PILA

ALCANCE Y COMPONENTE SOCIAL:

La movilidad escolar, entendida como aquella actividad que comprende los desplazamientos peatonales y vehiculares de las comunidades escolares ubicadas en el Distrito Capital, se caracteriza por contar con la presencia de población en alto grado de vulnerabilidad. El inciso 3 del Artículo 44 de la Constitución Política de Colombia, establece la primacía de los derechos de la Infancia y la Adolescencia sobre cualquier otro particular, es por esto que la Secretaría Distrital de Movilidad, desarrolla actividades preventivas y correctivas en las instituciones educativas situadas en el Distrito, el objetivo fundamental gira en torno al cumplimiento de las disposiciones normativas de carácter nacionales y distrital, en materia de tránsito y transporte, propenden por la seguridad e integridad de estudiantes y población vulnerable.

Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 672 de 2018 por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones, que en su artículo 26 establece para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras las funciones de: “1). Ejecutar las política, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte 2). Coordinar y ejercer el

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales 3). Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)” donde de acuerdo a dichas competencias la SDM cuenta con “RUTA PILA”.

La temática de transporte especial en modalidad escolar, es priorizada desde la Secretaría Distrital de Movilidad a través de Ruta Pila, enfocando la atención de niños, niñas y jóvenes de la ciudad que se movilizan en vehículos particulares y de servicio público especial en la modalidad de contratación escolar y constituyen un 19% de la población escolar de la ciudad.

En el marco de la ejecución de los operativos, se realizan actividades de sensibilización dirigidas a conductores, adultos acompañantes, instituciones educativas y empresas transportadoras, buscando que todos los actores viales intervinientes en la temática de transporte escolar respeten y cumplan las normas pertinentes, encaminando los esfuerzos hacia un transporte seguro en beneficio de la población escolar, menor de edad, adolescente y de alta vulnerabilidad.

En conclusión, las acciones adelantadas por la Secretaría Distrital de Movilidad a través de Ruta Pila se encuentran fundamentadas en el control correctivo por medio del apoyo de la Policía de Tránsito y un segundo componente preventivo y de cultura ciudadana en materia de movilidad peatonal y vehicular con los diversos actores viales con los cuales se socializa, la relevancia de la seguridad vial en defensa, garantía y restablecimiento de los derechos de niñas, niños y adolescentes de la ciudad, con el objeto de mejorar la prestación del servicio por parte de las buses escolares, de los colegios y de las empresas transportadoras y así propender la integridad de los menores.

MODELO DE OPERACIÓN

El operativo Ruta Pila, se desarrolla como una intervención integral desde el ámbito preventivo, de control y de vigilancia, coordinado y liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de personal del grupo operativo en vía y la Policía Metropolitana de Tránsito; quienes desarrollan la verificación individual a vehículos de servicio público especial, que presten sus servicios en la modalidad de transporte escolar, en la ciudad de Bogotá, con los siguientes tipos de operativos:

- Operativo ruta pila en institución de formación
- Operativo ruta pila en corredor vial

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Operativa ruta pila en empresa
- Operativo ruta pila masivo

Las actividades de Ruta Pila, se ejecutan mediante diferentes acciones, que dependiendo del tipo de operativo a implementar, tienen una etapa operativa y una administrativa, de la siguiente forma:

ETAPA OPERATIVA DE CAMPO:

En esta etapa el profesional en calidad de responsable del operativo, desarrolla acciones preventivas y de control sobre cada uno de los vehículos que presten servicios de transporte escolar, recibiendo y avalando la presentación de la “Individualización novedades ruta pila”, información diligenciada por el personal de apoyo asignado al programa y con el que se particularizan las novedades de los vehículos de servicio escolar objeto de control, mediante un chequeo visual de las condiciones del automotor que se está revisando, fundamentando esta actividad dentro del marco legal y reglamentario vigente para dicho servicio.

Posteriormente se compilan las “Individualización de novedades” en un registro llamado “Consolidado novedades ruta pila”, bases que se convierten en insumos para reportar novedades y realizar control y seguimiento de indicadores.

ETAPA ADMINISTRATIVA:

En esta etapa el profesional de Ruta Pila, ingresa a la entidad o institución beneficiaria del operativo, efectuando la visita administrativa y promoviendo un espacio de sensibilización y concientización ante la persona delegada por parte de la entidad beneficiaria, y personal de empresa(s) de transporte asistentes a partir de la retroalimentación de las novedades observadas en la intervención adelantada y acotando consejos y/o reglamentaciones orientados a la protección de la población beneficiaria de dicho servicio, logrando socializar la temática de movilidad escolar, seguridad vial, disposiciones legales en materia de tránsito y transporte; y “corresponsabilidad” con la población **NNA** por parte de actores implicados en el transporte escolar, informando en este escenario la responsabilidad social que tiene la institución educativa en el cuidado de población en edad de alta vulnerabilidad, relacionado con la misma y la sociedad en general, concientizándolos desde la óptica de calidad de garante.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

La ciudad actualmente cuenta con 399 instituciones educativas oficiales (información SIMAT - corte 15 de marzo) de las cuales 77 (sin ciempiés) se encuentran contenidas dentro de los Convenios vigentes entre la Secretaría Distrital de Educación-SDE y la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM, de manera que los desplazamientos de sus alumnos se pueden realizar ya sea en bicicleta a través del Programa Al colegio en Bici o a pie a través del Programa Ciempiés Caminos Seguros.

Pese a lo anterior, cerca del 20% de dichas instituciones educativas tienen cobertura a través de dichos programas debido a que los recursos son limitados y los mismos no alcanzan para abarcar todas las instituciones educativas, adicionalmente existen condiciones topológicas que no permiten la implementación de los programas, lo que significa que la presencia de los programas Al colegio en Bici y Ciempiés Caminos Seguros solo abarca las localidades de Suba, Usaquén, Engativá, Barrios Unidos, Fontibón, Kennedy, Bosa, Rafael Uribe Uribe, Tunjuelito, Ciudad Bolívar, Antonio Nariño, Los Mártires y Puente Aranda siendo las localidades más planas de la ciudad. Por otro lado, en las localidades de Chapinero, Santa fe y Teusaquillo es compleja la implementación pues son localidades que cuentan solo con 10 instituciones educativas distritales las cuales son deficitarias, lo que indica que los estudiantes vienen de otras localidades. Con respecto a las de San Cristóbal, Usme, La Candelaria y Sumapaz, faltarían recursos tanto materiales como humanos para lograr dar cobertura y tener presencia en por lo menos diecisiete (17) de las veinte (20) localidades que conforman la ciudad.

Documentos técnicos y legales de soporte

Así mismo los proyectos del programa “Niñas y niños primero” tienen un marco normativo el cual se describe a continuación:

Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
Ley	769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.	Rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y agentes de tránsito, vehículos por las vías públicas y privadas que estén abiertas al público, en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. Remítase a los Art. 57-59 y Art. 63 que hablan específicamente del peatón.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Ley	1503 de 2001	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.	Capítulo 2: Lineamientos en Educación en seguridad vial.
Ley	181 de enero de 1995	Por el cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte.	Artículo 3, objetivo 5.
Decreto	594 de 2015	Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar (PME) para Bogotá D.C y se dictan otras disposiciones.	Título II: Eje de formación, Capítulo I: Educación formal. Título III: Eje de seguridad vial, Capítulo II: Seguridad vial, control y vigilancia. Título IV: Adopción de proyecto vigentes-regulaciones accesorias.
Acuerdo	449 de 2010	Por medio del cual se establece el programa de caminos seguros al colegio como política distrital de Bogotá D.C.	Integral
Acuerdo	684 de 2017	Por el cual se establecen los lineamientos para el diseño e implementación de la estrategia de Corredores Seguros en entornos académicos, culturales, de culto y comerciales en el Distrito Capital.	Integral
Resolución	029 del 19 de enero de 2018	Por la cual se unifican los criterios y condiciones generales del Programa Movilidad Escolar en sus diferentes modalidades.	Integral

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

9.1. Registro de acciones generales programadas en cada vigencia

ACCION	2020	2021	2022	2023	2024
Desarrollo de diferentes estrategias para el acompañamiento en los desplazamientos de los niños(as) y adolescentes en edad escolar desde y hacia sus instituciones educativas	Acompañamiento en los desplazamientos, a través de estrategias ya sea a pie, en bici o en transporte escolar para los niños(as) y adolescentes en edad escolar. Con el inicio de la pandemia Mundial, fue necesario implementar nuevas estrategias para el cumplimiento de las metas como ciclo expediciones y actividades en los parques distritales al final del 2020.	Teniendo en cuenta que la pandemia hizo que las metas inicialmente planteadas se vieran afectadas se generaron estrategias adicionales tales como: rutas de confianza, ciclo-expediciones y polígonos de biciparceros con el fin de incrementar el número de viajes y la cantidad de población beneficiada a través del programa de Al Colegio en Bici del proyecto de inversión.	Continuar con el acompañamiento en los desplazamientos, a través de estrategias ya sea a pie, en bici o en transporte escolar para los niños(as) y adolescentes en edad escolar y fortalecer estrategias adicionales que den buenos resultados.	Continuar con el acompañamiento en los desplazamientos, a través de estrategias ya sea a pie, en bici o en transporte escolar para los niños(as) y adolescentes en edad escolar y fortalecer estrategias adicionales que den buenos resultados.	Continuar con el acompañamiento en los desplazamientos, a través de estrategias ya sea a pie, en bici o en transporte escolar para los niños(as) y adolescentes en edad escolar y fortalecer estrategias adicionales que den buenos resultados.

10 Localización.

Ciudad de Bogotá D.C. en las 20 localidades que la componen.

10.1 Factores analizados

FACTORES QUE INCIDEN EN LA LOCALIZACIÓN	Seleccione con una X
Aspectos administrativos y políticos	
Cercanía de fuentes de abastecimiento	
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)	
Estructura impositiva y legal	
Impacto para la equidad de género	
Orden público	

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

FACTORES QUE INCIDEN EN LA LOCALIZACIÓN	Seleccione con una X
Topografía	
Cercanía a la población objetivo	
Comunicaciones	
Costo y disponibilidad de terrenos	
Disponibilidad de costo y mano de obra	
Factores ambientales	X
Medios y costos de transporte	X
Otros	

11 Cadena de Valor

Causas	Objetivos Específicos	Productos (Catálogo de productos)	Cantidad de Producto	Meta Proyecto de Inversión Inversión (un producto puede tener una o más metas)	Presupuesto Producto 2024
Falta de acompañamiento de los acudientes en los trayectos hacia y desde las Instituciones Educativas	Generar acompañamientos en vía a los estudiantes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas	Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	2.876.607 957.434	*. Realizar 2.876.607 viajes de acompañamiento a niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Al Colegio en Bici durante el cuatrienio. *. Realizar 957.434 viajes de acompañamiento a niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto en el proyecto Ciempiés para el cuatrienio.	14.984.714.025
Carencia de seguimiento por parte de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar	Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar	Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte	380	*Visitar 380 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila.	
Condiciones inadecuadas de	Implementar estrategias u operativos de	Seguimiento y control a la operación de	24.000	*Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila para	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

seguridad vial y peatonal.	verificación de cumplimiento de requisitos legales en vehículos de transporte escolar	los sistemas de transporte		mejorar la experiencia de viaje de niñas, niños y adolescentes.	
----------------------------	---	----------------------------	--	---	--

11.1 Metas proyecto de inversión/actividades

Proceso – acción	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Indicador
Realizar el control de	24.000	vehículos escolares	en el proyecto Ruta Pila para mejorar la experiencia de viaje de niñas, niños y adolescentes.	No. de Vehículos escolares controlados
Realizar	2.876.607	Viajes de acompañamiento	a niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Al Colegio en Bici durante el cuatrienio.	No. de viajes de acompañamiento realizados con el programa Al Colegio en Bici.
Realizar	957.434	Viajes de acompañamiento	a niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Ciempiés para el cuatrienio.	No. de viajes de acompañamiento con el proyecto Ciempiés realizados.
Visitar	380	Instituciones educativas	en el marco del proyecto de Ruta Pila.	No. de instituciones educativas visitadas.

- Beneficiar 32.098 estudiantes de las instituciones educativas distritales, a través del acompañamiento seguro mediante las diferentes estrategias operativas del proyecto Al Colegio en Bici
- Movilizar en el cuatrienio 28.509 niños, niñas y adolescentes de colegios distritales
- Beneficiar 303.393 estudiantes por los controles a vehículos escolares en el proyecto de Ruta Pila.

Verificación final

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
1	El objetivo general brinda una solución a la necesidad o problema central e indica claramente la situación deseada	X		El proyecto se generó pensando en desarrollar diferentes estrategias de acompañamiento para los desplazamientos de los niños(as) y adolescentes en edad escolar desde y

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
				hacia las instituciones educativas públicas del Distrito Capital.
2	El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		Para este grupo poblacional existe una problemática relacionada con la falta de acompañamiento que brinde seguridad y confianza, de manera que el proyecto tiene como norte contribuir con su solución.
3	El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución	X		Si se presentan alternativas de solución.
4	El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		Si puesto que los mismos contribuyen al logro del objetivo general del proyecto.
5	El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	X		Si puesto que se mide en cantidad de acompañamientos efectuados, ya sea a pie, en bici o en transporte escolar.
6	Si los objetivos específicos se realizan de forma complementaria, se cumplirá el objetivo general* (aplica cuando hay más de un objetivo específico en el proyecto)	X		Si pues los objetivos específicos complementan el cumplimiento del objetivo general.
7	Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	X		Si puesto que los productos resultan ser los acompañamientos efectuados, ya sea a pie, en bici o en transporte escolar.
8	Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Si gracias a que los productos generados a través del proyecto de inversión forman parte del catálogo de productos generados en el sector.
9	Los productos son el desenlace de un proceso productivo, es decir, de un conjunto de actividades secuenciales, las cuales, al transformar unos insumos, generan valor económico y público	X		Si puesto que el producto que se entrega a la ciudadanía se puede contabilizar, pero solo es tangible través de las actividades que se desarrollan en terreno y que hacen que se materialicen en vía una serie de actividades que se requieren como

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
				parte de la logística de la gestión en vía.
10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		Si pues las metas se miden en cantidad de acompañamientos efectuados, ya sea a pie, en bici o en transporte escolar
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		Actualmente las actividades se desarrollan por personal contratado con el apoyo de la Secretaría Distrital de Educación están asociadas a los procesos contractuales y toda la gestión que permite materializar las estrategias para llevar a cabo dichos desplazamientos.
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Actualmente las actividades están asociadas a los procesos contractuales que requiere el proyecto para su adecuado funcionamiento y el cumplimiento de las metas.

11.2 Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

- El cumplimiento en el avance físico de algunas metas en proyectos de inversión 7576 en los cuales se reciben recursos de otras entidades (convenios, recursos de cofinanciación, etc.) como en este caso son recursos de la Secretaría Distrital de Educación, se puede ver afectado por situaciones administrativas propias de las entidades involucradas en el proyecto en cuanto a la gestión de los recursos.
- El cumplimiento en el avance físico de las metas en proyectos de inversión se puede ver afectado por situaciones de fuerza mayor o extraordinarias, ajenas a la ejecución propia del proyecto, tales como pandemia, salubridad pública, e incluso orden público. Este proyecto cuenta, por ejemplo, con la meta de verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo en materia de tránsito y transporte por parte de los vehículos de transporte escolar realizados por el programa Ruta Pila, la cual se ha visto afectadas por la emergencia sanitaria generada por el COVID-19 y la situación social presentada por el paro nacional que retrasaron el retorno a clases presenciales por parte de las instituciones educativas en la ciudad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Para la ejecución de los rubros programados en este proyecto de inversión se mantienen las condiciones presupuestales de la Secretaría Distrital de Educación y los de la Secretaría Distrital de Movilidad, con ejecución de recursos en los primeros meses de cada vigencia y con las adiciones presupuestales dependiendo las condiciones de operación, con el fin de lograr un giro con porcentajes por encima del 90% en cada vigencia.

11.3 Costos de la alternativa de solución (insumos corresponden exactamente a los de la MGA Web)

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
1. Meta proyecto de inversión: Realizar 2.876.607 viajes de acompañamiento en el proyecto Al Colegio en Bici para el cuatrienio.						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ -	\$ 9.462.871.126	3.499.601.470	\$ 7.058.942.374	\$ 9.014.283.261	\$ 29.035.698.231
Mano de obra no calificada	\$ 280.674.231		-	\$ -	\$ -	\$ 280.674.231
Materiales	\$ -				\$ 1.060.000.000	\$ 1.060.000.000
Servicios para la comunidad, sociales y		\$ 87.356.315	2.490.100	\$ 159.956.430	\$ 218.770.000	\$ 468.572.845
Gastos imprevistos						\$ -
Servicios prestados a las empresas y			549.514.515	\$ 392.000.000	\$ 715.000.000	\$ 1.656.514.515
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 280.674.231	\$ 9.550.227.441	\$ 4.051.606.085	\$ 7.610.898.804	\$ 11.008.053.261	\$ 32.501.459.822

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN
 (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)

2. Meta proyecto de inversión: Realizar 957.434 viajes de acompañamiento en el proyecto Ciempiés para el cuatrienio.

Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 17.252.528	\$ 2.881.329.124	\$ 1.468.064.799	\$ 2.061.495.180	\$ 3.677.380.764	\$ 10.105.522.395
Mano de obra no calificada			\$ -			\$ -
Materiales						\$ -
Servicios prestados a las empresas y		\$ -	\$ -	\$ 97.000.000		\$ 97.000.000
Servicios para la comunidad, sociales y	\$ -	\$ 186.220.400	\$ 89.724.485	\$ 36.239.200	\$ 110.770.000	\$ 422.954.085
Gastos imprevistos					\$ 52.972.000	\$ 52.972.000
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 17.252.528	\$ 3.067.549.524	\$ 1.557.789.284	\$ 2.194.734.380	\$ 3.841.122.764	\$ 10.678.448.480

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN
 (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)

3. Meta proyecto de inversión: Visitar 380 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila.

Insumo	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 114.697.300	\$ 56.374.500	\$ 108.117.000	\$ 62.768.000	\$ 341.956.800
Materiales	\$ -	\$ 79.280.000	\$ -		\$ 79.280.000
Transporte	\$ -				\$ -
Servicios prestados a las empresas y	\$ -		\$ -		\$ -
Gastos imprevistos					\$ -
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 114.697.300	\$ 135.654.500	\$ 108.117.000	\$ 62.768.000	\$ 421.236.800

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)					
4. Meta proyecto de inversión: Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto de Ruta Pila					
Insumo	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ -	\$ 113.325.000	\$ 58.639.200	69.394.000	\$ 241.358.200
comunidad, sociales y personales	352.379.620		\$ 3.000.000	3.376.000	\$ 358.755.620
Transporte					\$ -
Servicios prestados a las empresas y Gastos imprevistos			\$ -		\$ -
Total Meta Proyecto de Inversión por año	352.379.620	113.325.000	61.639.200	72.770.000	\$ 600.113.820

Presupuesto corte a mayo de 2024

12 Riesgos

Nivel de Clasificación 1.Objetivo General 2.Producto 3.Meta proyecto de inversión	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad (1. Raro, 2. Improbable, 3. Moderado, 4. Probable 5. Casi seguro)	Impacto (1. Insignificante, 2. Menor, 3. Moderado, 4.Mayor)	Efectos	Medidas de Mitigación
Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas.	Financiera	Que no se destinen recursos para lograr acciones en pro de las niñas, niños y adolescentes	Probable: Por la gestión pública que están sujetos a las diferentes administraciones por los periodos de elección de alcalde, se puede presentar la no destinación de rubros para la financiación para este programa.	Moderado	Sin recursos se perderían la prestación de bicicletas para los desplazamientos y los contratos de los servidores guías en vía.	Diseñar estrategias para conseguir recursos de origen privado o donaciones para realizar el objetivo.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Nivel de Clasificación 1.Objetivo General 2.Producto 3.Meta proyecto de inversión	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad (1. Raro, 2. Improbable, 3. Moderado, 4. Probable 5. Casi seguro)	Impacto (1. Insignificante, 2. Menor, 3. Moderado, 4.Mayor)	Efectos	Medidas de Mitigación
Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	Sanitarios	Que ocurra una pandemia o enfermedad de afectación poblacional que no permita los desplazamientos	Probable: Al tener la población objetivo de niñas, niños y adolescentes y en un ambiente escolar se encuentran expuestos a un mayor riesgo de contagio de alguna enfermedad	Mayor	Al no permitir los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes no tendría sentido la acción en las instituciones educativas	Diseñar herramientas y estrategias para lograr que las instituciones educativas se involucren en la formación de seguridad vial
3.Meta Proyecto de Inversión Realizar 2.876.607 viajes de acompañamiento en el proyecto Al Colegio en Bici para el cuatrienio.	Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos	Que ocurra una afectación atmosférica que no permita los desplazamientos o sean condicionadas	Probable: Por los efectos del cambio climático y las consecuencias de la polución y contaminación se pueden presentar condiciones medioambientales que no permitan la movilidad del grupo objetivo del proyecto.	3.1 Moderado	No lograr el número de viajes de acompañamiento de la población objetivo para el cuatrienio	Diseñar herramientas y estrategias para lograr incentivar la parte pedagógica de los desplazamientos en vía.

13 Ingresos y beneficios

Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician directamente a un grupo poblacional específico pues están enfocadas a los niños, niñas y adolescentes en edad escolar que acuden a estudiar en instituciones educativas y es de aclarar que el beneficio

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

se calcula para toda la población beneficiada con el programa pero que se cubre con metas del PDD de la SDM y la SED.

Con las acciones se van a adelantar durante el cuatrienio podemos entrar a determinar los beneficios que genera cada uno de los programas así:

Contexto poblacional

Según las cifras del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, para 2018 los incidentes viales (por tasa ajustada de mortalidad) ocupan la octava causa de muerte; son la primera causa de muerte para niños entre los 5 y 14 años y la segunda causa de muerte entre los 15 y 44 años. Por género, la quinta causa de muerte en hombres y la vigésima tercera en mujeres.



Fuente: Observatorio Agencia Nacional de Seguridad Vial. Consulta de junio 28 de 2019.

Según las Estadísticas Vitales del DANE, 2017, el 35% de las personas que fallecen por esta causa se movilizaban en moto, siendo el 19,9% peatones y 4,2% ciclistas. Por lo anterior, el Ministerio de Salud y Protección Social en coordinación con el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial concertaron el desarrollo de una campaña de comunicación del riesgo, en donde se priorizará los actores vulnerables en la vía (motociclistas, niños, niñas y adolescentes, peatones y pasajeros).

Desde diciembre de 2018, el Ministerio se postuló para hacer parte del Comité Empresarial de Seguridad Vial como actor acompañante, con el fin de aunar esfuerzos entre entidades públicas y privadas. Se concertó realizar la firma del pacto con miembros Comité Empresarial de Seguridad Vial, Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para el 21 de junio. Se logró el fortalecimiento de la cooperación internacional a través de la Fundación Bloomberg, para el periodo 2019-2020, centrándose principalmente a la gestión de datos en seguridad vial.¹

Con base en estas estadísticas de los incidentes viales, tomando la población objetivo del proyecto de inversión y para lograr cuantificar el costo del beneficio con respecto a los niños, niñas y adolescentes, tomamos los valores de cobertura del SOAT así:

¹ Informe al Congreso de la República 2018-2019, Ministerio de Salud y Protección Social Bogotá D.C., julio de 2019

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Cobertura por víctima

A continuación, encontrará las coberturas incorporadas en el SOAT, de acuerdo con la normativa vigente (Decreto 780 del 2016).

Cabe aclarar que las tarifas fueron fijadas en salarios mínimos legales diarios vigentes, de modo que se modifiquen cada vez que el Gobierno Nacional varíe estas cifras y mantengan su poder adquisitivo en el tiempo.

Monto y Tipo de Cobertura por cada Víctima de Accidente de Tránsito

Año	Salario Mínimo Diario por año	Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios [1]	Incapacidad Permanente [2]	Muerte de la víctima y Gastos Funerarios [3]	Gastos de transporte y movilización de las víctimas [4]
	Salario Mínimo Diario por año*	Hasta 800	Hasta 180	Equivalente a 750	Equivalente a 10
2020	29.260	23.408.080	5.266.818	21.945.075	292.601
2019	27.604	22.083.093	4.968.696	20.702.900	276.039
2018	26.041	20.833.120	4.687.452	19.531.050	261.414

*El Decreto 056 del 2015 establece el monto de las coberturas del SOAT.

[1] El monto de la cobertura máxima de gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios fue modificado de 500 a 800 SMLDV por el Decreto 019 del 212

[2] Entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo.

[3] Siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha del accidente.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

[4] Las coberturas de muerte y gastos funerarios fueron unificadas por el Decreto 019 del 2012.

Y con los datos de la última Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 hay 1.2 millones de viajes a colegios distritales hechos por niñas, niños y adolescentes entre los 5 y los 18 años, de los cuales 882.972 viajes son realizados por la población infantil entre los 5 y los 14 años. La distribución modal de estos viajes corresponde a la evidenciada en la siguiente tabla:

Viajes con motivo de estudio, población entre los 5 y 14 años	Viajes	Porcentaje
A pie	512.515	58%
Bici	44.756	5%
Automóvil	43.662	5%
Taxi	12.929	1%
Transporte Escolar	168.857	19%
Transporte Público	61.459	7%
Moto	17.742	2%
Otros	21.072	2%
TOTAL DE VIAJES	882.972	100%

De esta población, aproximadamente 880.000 cuentan con un cupo en sistema de matrículas del Distrito, de los cuales se beneficiarían de 347.150 niños, niñas y adolescentes con las acciones que se van a desarrollar con los recursos del Distrito.

Beneficio ruta pila

Con las acciones de Control a vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila para mejorar el viaje de niñas, niños y adolescentes, buscando promover condiciones favorables que mejoren la experiencia y la seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas por medio de revisiones y controles operativos sobre vehículos de transporte especial escolar que brinden sus servicios a dicha población, buscando que este parque automotor cumpla con la normatividad vigente y con las condiciones de seguridad reglamentarias exigidas, y así propender por la seguridad e integridad de los menores.

Según los datos mencionados para dar el valor de la cobertura por cada víctima en accidente de tránsito, se tiene:

Salario Mínimo Diario por año*		Hasta 800	Hasta 180	Equivalente a 750	Equivalente a 10	VALOR COBERTURA
2020	29.260	23.408.080	5.266.818	21.945.075	292.601	50.912.574

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Si esta población es afectada se genera un monto de cobertura por cada víctima de accidente de tránsito \$50.912.574, al multiplicar por los 364.000 niños de población beneficiada nos da un total de \$18.532.176.936 pesos, que se generarían sino se implementarán las actividades a ejecutar durante el cuatrienio:

Periodo		Cantidad	Valor unitario	Valor Total
2020	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	41000	50.912.574	2.087.415.534.000
2021	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	79000	50.912.574	4.022.093.346.000
2022	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	89450	50.912.574	4.554.129.744.300
2023	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	99800	50.912.574	5.081.074.885.200
2024	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	54750	50.912.574	2.787.463.426.500
		TOTAL		18.532.176.936.0

Beneficio Ciempiés y Al Colegio en Bici

Por medio de los proyectos Ciempiés y al Colegio en Bici se generan una serie de beneficios, que abarcan los diferentes temas que van desde el aporte en las disminución de siniestros en seguridad vial, debido al acompañamiento que realizan los guías para cuidar a los niños en la vía, promoción en salud pública por medio de la actividad física al utilizar la bicicleta como un medio de transporte alternativo aportando a la prolongación de la vida y por último apoyando la reducción de las emisiones en material particulado y CO₂ al usar un medio de transporte de cero emisiones. De igual forma, en el cálculo presentado no se cuantificaron beneficios como rendimiento académico y las habilidades de aprendizaje.

Con un estimado de variables de operación, en la siguiente descripción:

Variable / Parámetro de operación	Unidades	Valor
Número de días de clase	Días	191
Factor de actividad: Total de kilómetros anuales en Rutas de Confianza	km/año	5.442.642
Potencial de mitigación Sistemas de Bicicletas Públicos	gCO _{2eq} /pax*día	323
Número de viajes diarios en Rutas de Confianza	Viajes/día	6.242

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Potencial de mitigación de PM _{2,5} considerando la motocicleta como modo alternativo.	G PM/km	0,18
---	---------	------

Al hacer la estimación de cada uno de los criterios que se ve reflejados en beneficios para el grupo objetivo y valorar cada aspecto que se logra cambiar al tener en funcionamiento los programas de Ciempiés y Al colegio en Bici, la cuantificación de estos beneficios no es sencilla cuando no existen investigaciones epidemiológicas locales que correlacionen este tipo de actividad física con los niveles de incidencia de distintas enfermedades o el mejoramiento de la condición física, metabólica y mental de quienes la practican.

Sin embargo, existen métodos para desarrollar este tipo de cálculos cuando no hay estudios específicos a disposición. Entre ellos se encuentra la transferencia de beneficios, que permite adaptar las mediciones reales realizadas en otros contextos socio-económicos a partir de consideraciones macroeconómicas.

En este sentido, para la cuantificación de los beneficios económicos de los programas de Ciempiés y Al Colegio en Bici, se recopilieron indicadores de diversos estudios internacionales incluidos en la tabla siguiente, de los principales referentes así:

- The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. Ecological Economics. Volume 158, April 2019.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800918308097>
- Economic evaluation of cycle projects – methodology and unit prices (COWI, 2009, para el Gobierno de Copenhagen). http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2010/06/COWI_Economic-evaluation-of-cycle-projects.pdf
- Valuing the benefits of cycling. A report to Cycling England. May 2007.
www.sqw.co.uk
- Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014. European Union.
- Contribución Nacionalmente Determinada (NDC) – Gobierno de Colombia, 2019
- Poitras VJ, Gray CE, Borghese MM, Carson V, Chaput J-P, Janssen I, et al. Systematic review of the relationships between objectively measured physical activity and health indicators in school-aged children and youth. 2016.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tipo de efecto	Efecto/Criterio	Valor de referencia	Unidades	Valor en COP año de referencia **	IPC año de referencia (2018=100) ***	Valor en COP 2018	Factor PPA****	Valor con ajuste por PPA (COP)
Beneficios en salud por kilómetro de nueva infraestructura bicicleta	Relacionado con la actividad física de personas que cambiaron a este modo (pasaron de ser inactivos a activos)	\$1,300	NZD (2008)/km	\$ 1.828	68,28	\$ 2.677	0,36	\$ 953
Beneficios en seguridad vial por kilómetro de nueva infraestructura	Relacionado con reducción de riesgos de personas que cambiaron a este modo (pasaron de ser inactivos a activos)	\$0,050	NZD (2008)/km	\$ 70	68,28	\$ 103	0,36	\$ 37
Beneficios por estado físico y salud por bicicleta	Beneficio por nivel de actividad (incremento distancia de viaje) por usuario	\$0,200	USD /milla-per	\$ 393	68,28	\$ 576	0,29	\$ 169
Beneficios en salud por actividad en bicicleta	Beneficio por nivel de actividad (km recorrido), asociado a inversiones en infraestructura	\$1,120	AUD (2010)/km	\$ 1.956	72,76	\$ 2.688	0,29	\$ 789
Costos por lesiones	Posibles lesiones por mayor exposición (mayor riesgo de accidente)	-\$0,370	AUD (2010)/km	-\$646	72,76	-\$888	0,29	-\$261
Beneficios en salud por actividad en bicicleta	Beneficio por nivel de actividad (km recorrido)	\$1,270	AUD (2013)/km	\$ 2.279	79,20	\$ 2.877	0,29	\$ 845
Beneficios en salud por actividad en bicicleta	Beneficio interno por nivel de actividad (km recorrido), considerando velocidad de viaje de 16km/h	\$1,110	DKK (2008)/km	\$ 428	68,28	\$ 627	0,27	\$ 167

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tipo de efecto	Efecto/Criterio	Valor de referencia	Unidades	Valor en COP año de referencia **	IPC año de referencia (2018=100) ***	Valor en COP 2018	Factor PPA****	Valor con ajuste por PPA (COP)
	Beneficio externo por nivel de actividad (km recorrido), considerando velocidad de viaje de 16km/h	\$1,800	DKK (2008)/km	\$ 694	68,28	\$ 1.016	0,27	\$ 271
Prolongación de la vida	Beneficio interno (privado) por nivel de actividad (km recorrido), considerando velocidad de viaje de 16km/h	\$2,660	DKK (2008)/km	\$ 1.026	68,28	\$ 1.502	0,27	\$ 401
	Beneficio externo por nivel de actividad (km recorrido), considerando velocidad de viaje de 16km/h	\$0,060	DKK (2008)/km	\$ 23	68,28	\$ 34	0,27	\$ 9
Beneficios en salud por actividad en bicicleta	Beneficio externo por nivel de actividad (km recorrido)	\$0,193	Euros 2017/km	\$ 644	95,96	\$ 671	0,34	\$ 229
	Beneficio interno (privado) por nivel de actividad (km recorrido)	\$0,134	Euros 2017/km	\$ 447	95,96	\$ 466	0,34	\$ 159
Prolongación de la vida	Beneficio externo por nivel de actividad (km recorrido)	-\$0,007	Euros 2017/km	-\$23	95,96	-\$24	0,34	-\$8
	Beneficio interno (privado) por nivel de actividad (km recorrido)	\$0,320	Euros 2017/km	\$ 1.067	95,96	\$ 1.112	0,34	\$ 379
Reducción de emisión de contaminantes atmosféricos	Material particulado fino (PM2.5)	0,198	USD/g ramo (736lar es, 2015)	\$ 543	68,28	\$ 795	0,11	\$ 84

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tipo de efecto	Efecto/Criterio	Valor de referencia	Unidades	Valor en COP año de referencia **	IPC año de referencia (2018=100) ***	Valor en COP 2018	Factor PPA****	Valor con ajuste por PPA (COP)
Reducción de emisión de contaminantes atmosféricos	Material particulado fino (PM2.5)	0,102	USD/g ramo (74ólares, 2015)	\$ 280	69,28	\$ 404	0,11	\$ 43
Reducción de emisión de contaminantes atmosféricos	Dióxido de carbono equivalente (CO2eq)	20	USD/Ton (74ólares, 2015)	\$ 54.860	70,28	\$ 78.062	0,11	\$ 8.247

TABLA 1. VALORES ECONÓMICOS DE REFERENCIA PARA CUANTIFICACIÓN DE BENEFICIOS DE ACB.

* Se tomó como tasa de cambio el promedio de las tasas mensuales para el año de referencia

** Se tomó como tasa de cambio promedio anual para el año de referencia, según el Banco de la República

*** Se tomó el promedio de los valores mensuales del IPC, según Banco de la República

**** Se tomó el PIB per cápita (por PPA) de Colombia y del país de referencia de 2017 (último año disponible)

Partiendo de los supuestos del anterior estudio se calcula el beneficio del proyecto para Ciempiés y ACB en millones de COP al año producido por los efectos o variables tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Tipo de efecto	Efecto/Criterio	Unidades	Valor con ajuste por PPA (COP)	Beneficios/costos Anuales Proyecto (COP Millones)
Beneficios en seguridad vial por kilómetro de nueva infraestructura	Relacionado con reducción de riesgos de personas que cambiaron a este modo (pasaron de ser inactivos a activos)	COP/km	\$ 37	\$ 199
Costos por lesiones	Posibles lesiones por mayor exposición (mayor riesgo de accidente)	COP/km	-\$261	-\$1.419

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tipo de efecto	Efecto/Criterio	Unidades	Valor con ajuste por PPA (COP)	Beneficios/costos Anuales Proyecto (COP Millones)
Beneficios en salud por actividad en bicicleta	Beneficio por nivel de actividad (km recorrido)	COP/km	\$ 845	\$ 4.599
Beneficios en salud por actividad en bicicleta	Beneficio económico interno por ahorros en costos generalizados de viaje.	COP/km	\$ 167	\$ 910
	Beneficio externo por nivel de actividad (km recorrido), considerando velocidad de viaje de 16km/h	COP/km	\$ 271	\$ 1.476
Prolongación de la vida	Beneficio interno (privado) por nivel de actividad (km recorrido), considerando velocidad de viaje de 16km/h	COP/km	\$ 401	\$ 2.181
	Beneficio externo por nivel de actividad (km recorrido), considerando velocidad de viaje de 16km/h	COP/km	\$ 9	\$ 49
Reducción de emisión de contaminantes atmosféricos	Material Particulado fino (PM _{2.5})	COP/gramo	\$ 84	\$ 82
Reducción de emisión de contaminantes atmosféricos	Dióxido de carbono equivalente (CO _{2eq})	COP/Ton	\$ 8.247	\$ 3
Total			\$	8.082

TABLA. CÁLCULO DE BENEFICIOS Y COSTOS PARA ACB.

NOTA: PPA: PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO, COP: PESOS COLOMBIANOS

Si esta población objetivo para el cual está diseñado este el proyecto de inversión, se logra genera un monto de cobertura por cada víctima de accidente de tránsito \$50.912.574, al multiplicar por los 364.000 niños de población beneficiada nos da un total de \$16.576.586.550.000 pesos, y el costeo que se determina al valorar los aspectos en seguridad vial, ya que estos proyectos cuidan a los niños en la vía, beneficios en salud pública y por actividad física en la caminata, beneficios por prolongación de la vida, reducción de las emisiones en material particulado y CO₂, y en adición beneficios a la fecha no cuantificables en el desempeño académico, habilidades mentales y desarrollo cognitivo que produce el juego, de los programas de Ciempiés y Al Colegio en Bici, con un costo unitario de beneficio de \$8.082 por cada niño, niñas y adolescente, al sumar los dos valores de beneficio y con un incremento del 3% por ICP anual, se generarían un beneficio total para el proyecto de inversión:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

BENEFICIO TOTAL DE LOS BENEFICIARIOS DEL PROGRAMA NIÑAS Y NIÑOS PRIMERO (ACB+CIEMPIÉS+RUTA PILA)

Periodo		Cantidad	Valor unitario 1	Valor unitario 2	Valor Total
2020	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	2.900	\$ 50.912.574,00	\$ 8.082,00	\$2.087.746.896.000,00
2021	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	67.132	\$52.439.951,22	\$ 8.324,46	\$4.143.413.778.720,00
2022	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	110.863	\$54.013.149,76	\$ 8.574,19	\$4.832.243.207.363,28
2023	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	115.550	\$55.633.544,25	\$ 8.831,42	\$5.553.109.091.757,42
2024	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIADOS	67.555	\$57.302.550,58	\$ 9.096,36	\$3.137.812.669.909,12
TOTAL					19.754.325.643.750

MÓDULO III – PROGRAMACIÓN

14 Indicadores de producto

Objetivo específico	Metas proyecto de inversión	Sector	Cód producto	Nombre del producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Es acumulativo
Desarrollar estrategias de acompañamiento en vía a las niñas, niños y adolescentes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas.	Realizar 2.876.607 viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Al Colegio en Bici durante el cuatrienio. Realizar 957.434 viajes de acompañamiento	Transporte	2409004	Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	Operativos de control realizados	Número de campañas	SI

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Objetivo específico	Metas proyecto de inversión	Sector	Cód producto	Nombre del producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Es acumulativo
	a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Ciempiés para el cuatrienio.						
Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar	Visitar 380 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila.	Transporte	2409007	Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte Número de entidades	Entidades asistidas técnicamente	Número	SI
Implementar estrategias u operativos de verificación de cumplimiento de requisitos legales en vehículos de transporte escolar	Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila para mejorar la experiencia de viaje de niñas, niños y adolescentes.	Transporte	2409004	Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	Operativos de control realizados	Número de operativos de control	SI

Anualización Indicador Producto						
Producto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total PDD
Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	55.300	353.830	1.297.494	1.148.136	615.000	3.469.760
Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte Número de entidades	0	84	95	106	95	380
Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	0	5.280	6.000	6.720	6.000	24.000

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

15 Indicadores de producto

Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2020	2021	2022	2023	2024
0500G032	Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual	Porcentaje	$Cpo = \frac{Poe}{100 / Pop} *$	Informe_POA	100%	100%	100%	100%	100%

16 Fuentes de financiación

16.1 Clasificación presupuestal

Código Sector	Sector	Código Programa	Programa
24	Transporte	2409	Seguridad de transporte

16.2 Flujo financiero.

Etapa	Tipo de Entidad	Nombre de entidad	Tipo de recursos
Inversión	Municipios	Secretaría Distrital de Movilidad	Propios
Año	Presupuesto Proyecto de Inversión		
2020	\$ 297.926.759		
2021	\$ 13.084.853.885		
2022	\$ 5.858.374.869		
2023	\$ 9.975.389.384		
2024	\$ 14.984.714.025		
Total	\$ 44.201.258.922		

Fuente: Informe Segplan corte mayo de 2024

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

16.3 Componentes

Componente	2020	2021	2022	2023	2024	Total
1 – Infraestructura	-	-	-	-	-	0
2 – Dotación	165	-	-	-	-	165
3 – Recurso Humano	466	13089	-			13.555
08-20: Adquisiciones diferentes de activos	-		-			0
O2320201002 Productos alimenticios, bebidas y tabaco; textiles, prendas de vestir y productos de cuero			110	116	3459	3.685
O2320201003 Otros bienes transportables (excepto productos metálicos, maquinaria y equipo)			136	194	200	530
O2310202005 - aportes generales al sistema de riesgos laborales				74		74
O2320101003 - maquinaria y equipo						0
O2320202008 - servicios prestados a las empresas y servicios de producción						0
O2320202006 - servicios de alojamiento; servicios de suministro de comidas y bebidas; servicios de transporte; y servicios de distribución de electricidad, gas y agua						0

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG					
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO					
	Formato formulación de proyectos					
	Código: PE01-PR01-F09			Versión: 3.0		

O2320202009Servicios para la comunidad, sociales y personales			5656	9716	22317	37.689
Total	631	13.089	5.902	10.100	25.976	55.701

Fuente: Cifra en millones. Ficha EBI corte mayo de 2024

17 Otros aspectos.

La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad contribuye con los compromisos pactados en el Plan de Ordenamiento Territorial en relación a la Estructura Funcional y de Servicios – EFS; puesto que a través de este proyecto de inversión busca mejorar las condiciones de movilidad en las vías de la ciudad y al mismo tiempo contribuir a su conservación, fomentando el principio de la cultura ciudadana para la movilidad en la ciudad.

La gerencia de proyecto estará a cargo del Director de Gestión de Tránsito y Control y Tránsito y Transporte y el Ordenador de gasto, el Subsecretario(a) de Gestión de la Movilidad, conforme a las funciones contenidas en el Decreto 672 de 2018, “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”.

Los objetivos, programas y propósitos, en los cuales se enmarca este proyecto forman parte del Plan de Desarrollo 2020-2024, el cual proporciona una base para la definición del alcance del mismo y sus productos forman parte de la estrategia para conformar una estructura funcional y de servicios para Bogotá, donde uno de sus componentes resulta ser el sistema de movilidad.

Este proyecto se relaciona con el programa “Movilidad segura, sostenible y accesible” con el cual se pretende incrementar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá mediante la ejecución de programas orientados a materializar en acciones concretas el principio constitucional de igualdad para todos.

Teniendo como norte el aspecto ambiental, resulta claro que cualquier mejora o disminución en la congestión vehicular, lograda a través de diferentes medidas ya sea de tipo restrictivo tal como es el caso de la reducción en los límites de velocidad en algunos corredores principales de la ciudad, así como el Pico y Placa ya sea para vehículos particulares, vehículos de servicio público, vehículos de carga o pesados; al igual que otro tipo de medidas que se encuentren

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

orientadas a la optimización del sistema integral de dispositivos de control de tránsito y el mantenimiento de los mismos, o medidas que promuevan el uso de medios alternativos de transporte tendrán una consecuencia positiva sobre el medio ambiente.

Lo anterior, toda vez que la suma de todas estas contribuye con la reducción de la huella de carbono que resulta ser la suma absoluta de todas las emisiones de Gases de Efecto Invernadero- GEI causadas directamente indirectamente por un individuo, organización, evento o producto.

Esto debido a que la disminución de los tiempos de desplazamiento significa una disminución en el consumo de combustible y en el costo de mantenimiento de los vehículos, lo que se traduce en menor concentración de contaminantes en las emisiones generadas por la combustión, lo que redundará en el mejoramiento de la calidad atmosférica de la ciudad y a la final se traduce en una mejor y mayor calidad de vida de los ciudadanos del Distrito Capital.

Así mismo con medidas tales como la reducción en los límites de velocidad están demostrado que permite a los conductores reaccionar en el momento de presentarse una siniestralidad y esto reduce los índices de accidentalidad y de mortalidad y morbilidad de los diferentes actores viales que confluyen en un momento determinado en la vía.

También vale la pena resaltar que a través de este proyecto de inversión se realizan seguimientos a operativos de control ambiental a fuente móviles con el fin de entrar a revisar los niveles de opacidad que los diferentes vehículos que transitan por la ciudad emiten, de manera que se pueda llegar a sancionar o incluso a inmovilizar aquellos que presenten niveles por encima de los permitidos.

Es así como la movilidad sustentable, eco-sostenible y segura, garantiza que se cumplan los derechos y deberes de los ciudadanos dentro del ámbito de la corresponsabilidad y la autoprotección.

Adicionalmente, el Plan Maestro de Movilidad-PMM, hace referencia a las deficiencias propias del ejercicio de Control en Campo, en tanto que “(...) los recursos asignados a esta labor son insuficientes, los cuales permitirían una mayor cobertura del servicio, con mayor calidad (...)”. Por lo tanto, plantea que “la adquisición de mayor tecnología de punta, que sirva de apoyo automático en el control del tránsito y sus actores, debe ser una de las prioridades, como es el caso de instrumentos electrónicos como los comparendos electrónicos y las tarjetas electrónicas de operación” para lo que se requiere el cumplimiento de las normas de tránsito y la distinción entre riesgo, vulnerabilidad y amenaza, temas estos que son prioritarios para la administración y que forman parte de las producto metas de resultado-PMR, del Plan Operativo anual – POA para el proyecto de inversión que se encuentran lideradas por la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Subsecretaría de Gestión de Movilidad en la Dirección de Gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte y la Subdirección de Semaforización.

Por todo lo anterior, el proyecto de inversión contribuye de manera directa con una mejora en las condiciones favorables de medio ambiente.

El proyecto basa todo su soporte tanto financiero como normativo y de planeación estratégica basado en el Plan de Desarrollo 2020-2024 con base en el objetivo de desarrollo sostenible de Prosperidad a través del principio de Infraestructura en el 4to. Propósito, mediante el programa de Movilidad segura, sostenible y accesible; esto debido a que a través del proyecto de inversión se busca mejorar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura existente, con acciones concretas que permitan materializar medidas con planes y programas asequibles a toda la ciudadanía, asumiendo el espacio público natural y construido como un escenario en donde prime el principio constitucional de la igualdad de todos ante la ley en donde el interés general se ubique sobre el particular.

Esto lo logra el proyecto ejecutando acciones que fomenten el sentido de pertenencia y autocuidado de todos los actores viales al igual que del entorno y la infraestructura, y mejorando las condiciones y elementos de regulación, control y seguridad instaladas y/o implementadas en la ciudad como beneficio directo para los diferentes actores viales, contribuyendo con la mejora en la movilidad.

18 Actualizaciones.

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	30/10/2020	Numeral 5	Población objetivo y la población beneficiada	Se determina ajustan los términos de población objetivo y población beneficiada
2	07-05-2021	11,11.1, 11.2, 16 y 16.3	Se actualizan magnitud de metas y flujo financiero 2021	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2021
3	24-08-2021	2.4, 11.2, 16.2, 16.3	Actualización información financiera y ODS a junio 30 de 2021	Según matriz oficial de ODS de la SDP, que estaba pendiente, y la información presupuestal.
4	10-09-2021	11,11.1, 11.2, 16, 16.3 Y 19	Se actualizan magnitud de metas y flujo financiero 2021; modificación responsable del proyecto	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2021, por reducción presupuestal fuente multas de tránsito \$ 344.677.000 Cambio Director del Proyecto

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

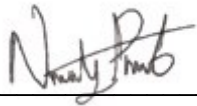
No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
5	19-11-2021	11,11.1, 11.2, 16, 16.3 y 19	Se actualizan magnitud de metas y flujo financiero 2021	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2021, por adición presupuestal fuente otros convenios \$2.389.373.000. Modificación Ordenador del Gasto
6	20-11-2021	11,11.1, 11.2, 16, 16.3 y 19	Se actualizan magnitud de metas y flujo financiero 2021; modificación responsable del proyecto	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2021, por reducción presupuestal fondo multas de tránsito \$16.283.115
7	20-12-2021	9.1 y 11.3	Se actualiza 9.1 Registro de acciones generales programadas en cada vigencia y 11.2 Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas desglosé por vigencia.	Se actualiza la ficha del proyecto de acuerdo con los lineamientos de la OAPI, teniendo en cuenta los hallazgos de la Contraloría de Bogotá
8	15-07-2022	11,11.1, 11.2, 16, 16.3 y 19	Se actualizan magnitud de metas y flujo financiero; modificación del ordenador del gasto	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2022 y actualización del ordenador del gasto
9	04-11-2022	11,11.1, 11.2, 16, 16.3	Se actualizan flujo financiero	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2022 por suspensión de recursos fondo multas por valor de 300.000.000 COP y fondo convenios por 9.911.900 diferencia giro convenio SED
10	21-02-2023	11,11.1, 11.3, 14, 16.2 y 16.3	Se actualizan magnitud de metas y flujo financiero; modificación del ordenador del gasto	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2023
11	09-11-2023	11,11.1, 11.3, 14, 16.2 y 16.3	Se actualizan flujo financiero	Se realiza actualización con los valores de la vigencia 2023 en fondo convenios por \$5.528.007.800 menor valor giro convenio SED
12	20-02-2024	11,11.1, 11.3, 14, 16.2 y 16.3	Se actualizan flujo financiero	Se realiza actualización con los valores ejecutados 2023 y de la vigencia 2024 aprobados
13	05-05-2024	11,11.1, 11.3, 14, 16.2 y 16.3	Se actualizan flujo financiero	Se actualiza por traslado presupuestal proceso de armonización por valor de \$10.991.952.975

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

19 Datos del responsable del proyecto.

Nombre: NATHALY PATIÑO GONZALEZ
 Área: Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
 Cargo: Director
 Rol: Gerente de proyecto
 Correo: npatino@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono: 3649400 Ext 4310

Firma:



Nombre: JHON ALEXANDER GONZALEZ MENDOZA
 Área: Subsecretaría de gestión de la movilidad
 Cargo: Subsecretario
 Rol: Ordenador de Gasto
 Correo: jgonzalezm@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono: 3649400 Ext 4301

Firma:

