



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL  
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

**PROYECTO DE INVERSIÓN 7996**

**FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA NIÑAS Y NIÑOS  
PRIMERO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA  
CONFIANZA EN EL CAMINO AL COLEGIO EN BOGOTÁ**

**CÓDIGO BPIN 2024110010116**

**PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO: "BOGOTÁ CAMINA SEGURA 2024-2027"**

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## Contenido

|   |           |
|---|-----------|
| <b>MODULO I- IDENTIFICACIÓN</b> .....                                     | <b>1</b>  |
| <b>1. Antecedentes y descripción de la situación actual</b> .....         | <b>1</b>  |
| <b>1.1 Participación ciudadana</b> .....                                  | <b>5</b>  |
| <b>2. Contribución a la Política</b> .....                                | <b>8</b>  |
| <b>2.1 Contribución al Plan de Desarrollo</b> .....                       | <b>8</b>  |
| <b>2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo</b> .....             | <b>9</b>  |
| <b>2.3 Planes Maestros</b> .....  | <b>9</b>  |
| <b>2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible</b> .....                       | <b>10</b> |
| <b>3. Problemática</b> .....  | <b>11</b> |
| <b>3.1 Identificación y descripción del problema</b> .....                | <b>11</b> |
| <b>3.2 Identificación de las causas que generan el problema</b> .....     | <b>11</b> |
| <b>3.3 Identificación de los efectos generados por el problema</b> .....  | <b>12</b> |
| <b>3.4 Descripción de la situación existente</b> .....                    | <b>14</b> |
| <b>3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia</b> ..... | <b>15</b> |
| <b>4. Identificación y análisis de las y los participantes</b> .....      | <b>19</b> |
| <b>4.1 Identificación de las y los participantes</b> .....                | <b>19</b> |
| <b>4.2 Análisis de las y los participantes</b> .....                      | <b>22</b> |
| <b>5. Población afectada y objetivo</b> .....                             | <b>25</b> |
| <b>5.1 Identificación de la población afectada por el Problema</b> .....  | <b>25</b> |
| <b>5.2 Población Objetivo de la intervención</b> .....                    | <b>26</b> |
| <b>5.3 Características demográficas de la población Objetivo</b> .....    | <b>27</b> |
| <b>6. Objetivo general e indicadores de seguimiento</b> .....             | <b>28</b> |
| <b>6.1 Objetivo general e indicadores de seguimiento</b> .....            | <b>29</b> |
| <b>6.2 Relación entre las causas y los objetivos</b> .....                | <b>30</b> |
| <b>7. Alternativas de Solución</b> .....                                  | <b>31</b> |
| <b>MODULO II -PREPARACIÓN</b> .....                                       | <b>32</b> |
| <b>8. Estudio de Necesidades</b> .....                                    | <b>32</b> |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|             |   |           |
|-------------|---|-----------|
| <b>9.</b>   | <b>Análisis técnico de la Alternativa seleccionada .....</b>                                      | <b>34</b> |
| <b>9.1</b>  | <b>Estudios que respaldan la información básica del proyecto .....</b>                            | <b>47</b> |
| <b>10.</b>  | <b>Localización de la alternativa de solución .....</b>   | <b>51</b> |
| <b>10.1</b> | <b>Factores analizados .....</b>  | <b>51</b> |
| <b>11.</b>  | <b>Cadena de valor .....</b>  | <b>52</b> |
| <b>12.</b>  | <b>Verificación final .....</b>   | <b>54</b> |
| <b>13.</b>  | <b>Costos de alternativa de solución (insumos corresponden exactamente a los de MGA WEB).....</b> | <b>55</b> |
| <b>14.</b>  | <b>Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas .....</b>                      | <b>58</b> |
| <b>15.</b>  | <b>Riesgos .....</b>  | <b>58</b> |
| <b>16.</b>  | <b>Ingresos y beneficios .....</b>  | <b>60</b> |
|             | <b>MODULO III- EVALUACIÓN.....</b>  | <b>67</b> |
| <b>17.</b>  | <b>Indicadores representativos para el “análisis costo – beneficio” .....</b>                     | <b>67</b> |
| <b>18.</b>  | <b>Evaluación Multicriterio:.....</b>   | <b>68</b> |
|             | <b>MODULO IV-PROGRAMACIÓN .....</b>   | <b>68</b> |
| <b>19.1</b> | <b>Fuente de verificación de las metas a reportar .....</b>                                       | <b>69</b> |
| <b>19.2</b> | <b>Indicador de Gestión .....</b>   | <b>70</b> |
| <b>19.3</b> | <b>Fuentes de Financiación.....</b>   | <b>71</b> |
| <b>22</b>   | <b>Otros Aspectos.....</b>  | <b>74</b> |
| <b>23</b>   | <b>Actualizaciones.....</b>   | <b>74</b> |
| <b>24</b>   | <b>Datos del responsable del proyecto .....</b>   | <b>75</b> |
| <b>25.</b>  | <b>Glosario .....</b>   | <b>76</b> |
|             | <b>Bibliografía .....</b>   | <b>79</b> |
|             | <b>Normatividad .....</b>   | <b>79</b> |

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

## MODULO 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 las niñas, niños y adolescentes (NNA) 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 sean más seguras e incluyentes y que motiven la permanencia escolar, siendo opciones convenientes, amables y seguras que representen un apoyo para las familias en la movilidad de esta población.

Las NNA en edad escolar, se desplazan principalmente con el propósito de desempeñar actividades educativas. En Bogotá se realizan 963.598 viajes con motivo estudio entre personas de 5 y 18 años, donde predominan los viajes a pie (66%), en transporte escolar (12%) y transporte público (11%), representando casi el 90% de los viajes (88.7%) (Encuesta de Movilidad, 2023). Analizando estas cifras por estrato, se observa que para estratos 1, 2 y 3, el 70% de los viajes al estudio son a pie, 11.5% en transporte público y 8.6% en transporte escolar, a medida que el estrato es más alto aumenta el uso de transporte escolar y el auto y se reduce la caminata y el uso del transporte público. Frente al uso de la bicicleta, el 3.8% de los viajes al estudio de NNA se realizan en este modo, siendo más alto el uso en estrato 2. Adicionalmente, los recorridos en trayecto de ida y regreso toman en promedio 1 hora en total hacia y desde las instituciones educativas (Encuesta de Movilidad de Bogotá, 2023).

Durante estos viajes hacia y desde el colegio las NNA están expuestos a condiciones riesgosas en los entornos que aumentan la siniestralidad vial y que se convierten en barreras para acceder a la educación. En este sentido, se tiene una responsabilidad con las NNA de Bogotá para ofrecer alternativas de movilidad bajo criterios apropiados que generen confianza para las familias y las niñas, niños y adolescentes al promover la seguridad vial y una experiencia de viaje apropiada, y que contribuyan a garantizar los derechos de la niñez, tales como el derecho a la cultura, a la salud y a la educación, desde el acceso que posibilita la movilidad en la ciudad.

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 2024-2027 dentro de su objetivo 1. *Bogotá Avanza en Seguridad*, el Programa Movilidad segura e inclusiva, incluye la meta de Alcanzar 480.000 estudiantes beneficiarias y beneficiarios en el programa de Niños y Niñas Primero - NNP, abarcando distintos proyectos que buscan brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario hacia y desde el colegio de la población infantil y adolescente en

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

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

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 a la población de bicisuarios y peatones, responsables, generando espacios seguros y confiables 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.

Dentro de este programa se contemplan 5 proyectos los cuales en conjunto cumplen con la misionalidad de consolidar una movilidad segura y adecuada al colegio, no obstante 3 de estos programas se implementan en conjunto con la Secretaría de Educación del Distrito como alternativas de Bienestar estudiantil dentro del Programa de Movilidad Escolar. En articulación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, las Políticas Públicas de la Bicicleta, el Peatón y de Primera Infancia, Infancia y Adolescencia, se integra bajo este proyecto de inversión, las actividades para la implementación y expansión de los proyectos Al Colegio en Bici, BiciParceros, Ciempiés, Ruta Pila y Guardacaminos.

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

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

y 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 BiciParceros por medio de la cual se agruparon 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 BiciParceros 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, ganó 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 extendió 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 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

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

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*”, gracias a esto, se amplía el equipo de monitores, se logra 20 caminos seguros y se focaliza la operación de proyecto a colegios oficiales de Bogotá, en dos localidades de la ciudad.

En el 2021, se amplía la operación en dos localidades que son Mártires y Kennedy, para un total de cuatro localidades en operación, 16 colegios y 28 caminos seguros, para el año 2022 la operación se expande a dos localidades adicionales y 42 caminos seguros, durante el año 2023, la operación del proyecto se mantiene igual al año 2022.

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 que presten sus servicios bajo contrato de transporte escolar (buses escolares); es así cómo 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; estas actividades de control, se realizan conjuntamente con la Autoridad de Tránsito y son implementadas en instituciones educativas y los principales corredores viales de la ciudad.

Las actividades desarrolladas por el proyecto Ruta Pila han tenido continuidad desde el año 2015, donde su principal enfoque ha sido la verificación de vehículos de transporte escolar y la implementación de acciones correctivas en conjunto con la Autoridad de Tránsito; sin embargo, con el inicio del Plan de Desarrollo Distrital en la vigencia 2016, Ruta Pila fortalece las actividades de control 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 el concepto de movilidad sostenible, respeto a la vida y como aporte dentro de la Política Pública de Infancia y Adolescencia.

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.

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

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 mejorar la prestación del servicio de 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.

Finalmente, buscando mejorar las condiciones de seguridad vial de las niñas, niños y adolescentes en el entorno escolar, desde el año 2022 se implementa la estrategia Guardacaminos que busca promover que las entradas y salidas al colegio sean más seguras, generando pasos seguros temporales en las vías de acceso a los colegios. Dentro de esta estrategia, la Secretaría Distrital de Movilidad partiendo del interés de los colegios, diseña esquemas de intervención de los pasos durante los horarios de entrada y salida, entrega a la Institución Educativa Distrital (IED) el kit de cerramiento de Guardacaminos y capacita al personal voluntario de la comunidad educativa, generalmente acudientes y/o profesores mayores de edad, que realizan la intervención en la vía. Durante 2022, 20 colegios decidieron implementar esta estrategia beneficiando a 15.000 estudiantes que utilizaron los pasos seguros. En 2023, se logró que varios colegios continúen la implementación de la estrategia desde 2022 y que nuevos se sumarán para alcanzar 28 colegios en fase de implementación, beneficiando 21.607 estudiantes. Guardacaminos ha generado impactos positivos en la comunidad educativa, al generar corresponsabilidad por parte de los colegios y las personas voluntarias.

### **1.1 Participación ciudadana**

La estrategia de participación en la formulación del actual Plan Distrital de Desarrollo (PDD) se basa en la Ley 152 de 1994 y el Acuerdo 878 de 2023, junto con otras disposiciones legales (consultar marco normativo), que buscan asegurar el principio constitucional de participación ciudadana en la planificación de los territorios.

Con la construcción del nuevo Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2024-2027 "Bogotá Camina Segura", se pretendió asegurar la planificación participativa en Bogotá, mediante una estrategia dirigida a fomentar la confianza y la apropiación por parte de la ciudadanía en este esfuerzo democrático para el desarrollo integral de la ciudad. Esto se logró a través de mecanismos que ampliaron, innovaron y diversificaron la participación, así como promovieron la incidencia de las contribuciones ciudadanas. Asimismo, se buscó fomentar el reconocimiento, la apropiación y la corresponsabilidad de la ciudadanía y los diversos actores, con sus diferentes formas de organización, para la futura implementación del plan. Así las cosas, la estrategia se organizó en cuatro fases, con diferentes alcances y para los diferentes momentos de formulación del PDD, como son:

- Fase 1 (Sentires Ciudadanos): Esta etapa se enfocó en identificar los sentimientos, perspectivas y experiencias de la ciudadanía respecto a los objetivos estratégicos, con el

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

fin de formular el anteproyecto del PDD. Sirvió como punto de partida para la planeación participativa, donde se recopilaron los sentires de la ciudadanía sobre el desarrollo de Bogotá, para orientar la definición de los objetivos estratégicos y los lineamientos generales del plan. Esta fase se desarrolló simultáneamente a la elaboración del anteproyecto del PDD y concluyó el 28 de febrero, con la entrega del documento al Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD) para su análisis. Se implementaron diversos mecanismos, como despliegues territoriales presenciales en zonas urbanas y rurales de Bogotá, difusión a través de medios virtuales y enfoques diferenciados para niñas, niños y adolescentes (NNA).

- Fase 2 (Aspiraciones Comunes): En esta fase se promovieron mecanismos de participación para la construcción, recepción y análisis de aportes de la ciudadanía y diversos actores, con el objetivo de influir en el contenido del PDD de manera viable, conveniente y coherente con el desarrollo integral de Bogotá. Se buscó identificar las aspiraciones colectivas que podrían abordar problemáticas, necesidades u oportunidades en los territorios urbanos y rurales de la ciudad, mediante espacios de pedagogía, información y diálogo. Se implementaron diálogos orientados territorialmente en zonas urbanas y rurales, así como con sectores sociales, grupos étnicos, poblacionales y el sector privado, entre otros, además de abordajes específicos para NNA.

- Fase 3 (Acuerdos de Ciudad): En esta etapa se acompañó, informó y realizó pedagogía sobre la discusión del Proyecto de Acuerdo del PDD en el Concejo de Bogotá. Una vez formulado de manera participativa, el Proyecto de Acuerdo fue radicado ante el Concejo de Bogotá para su revisión y debate, con el objetivo de ajustar los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía. Durante esta fase, la Administración Distrital brindó acompañamiento técnico en el debate del Concejo y desplegó una estrategia de información y pedagogía para involucrar a la ciudadanía en el proceso.

- Fase 4 (Reconocimiento a la Acción Colectiva): En esta etapa se analizaron y ajustaron los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía, durante el debate en el Concejo de Bogotá. La Administración Distrital proporcionó acompañamiento técnico y desplegó una estrategia de información y pedagogía para que la ciudadanía conociera el proceso en detalle. Se priorizó la transparencia, la retroalimentación y la rendición de cuentas para fortalecer la confianza entre la Administración y la ciudadanía, reconociendo los logros de la planeación participativa y devolviendo los resultados del proceso. Además, se llevó a cabo una amplia campaña de socialización para promover el conocimiento y la apropiación del plan, con miras a su implementación, seguimiento y control social.

Los aportes de la ciudadanía, la sociedad civil y las partes interesadas han sido cruciales en la elaboración del nuevo Plan Distrital de Desarrollo, con el objetivo de generar un impacto positivo en Bogotá y aumentar el reconocimiento y la legitimidad de las acciones de la Administración. El detalle del proceso de participación puede ser consultado en el Informe de Participación Ciudadana en la Formulación del Plan Distrital de Desarrollo. Bogotá, D.C.: SDP.

Por su parte, a nivel interno, la entidad realizó la publicación de la ficha de formulación, promocionando su consulta y observaciones, para garantizar la participación de los

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

ciudadanos, y su interés en la construcción del proyecto de inversión, de esta forma se recibieron observaciones e ideas que complementaron este documento.

Del mismo modo, se contó con el chatbot distrital Chatico la cual fue la herramienta principal para captar estos aportes, los cuales se clasificaron en aportes priorizados y respuestas abiertas. Además, las entidades distritales implementaron diálogos orientados para guiar a la ciudadanía en los espacios de participación sobre los objetivos estratégicos del plan, logrando un total de 41.832 participantes, 148.129 aportes y 1.439 ideas.

Ahora bien, 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. Dentro de la propuesta del Plan de Desarrollo de Bogotá 2024-2027, se busca reorientar el desarrollo de la ciudad con un interés particular en priorizar a la población más vulnerable como son las niñas, niños y adolescentes, de acuerdo con el principio constitucional de igualdad de todos ante la Ley. En este sentido, se priorizó 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.

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.

Adicionalmente, durante la implementación de los proyectos del Programa Niñas y Niños Primero se cuenta con diferentes espacios en los cuáles se socializa y hace partícipe a la comunidad en la planeación y procesos de mejora continua de los proyectos. Así para la planeación de la apertura de nuevos colegios en Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros se tiene en cuenta criterios técnicos, así como la manifestación de interés por parte de colegios y/o acudientes de contar con los proyectos en dichos colegios. Asimismo, previo al inicio de la operación en un colegio, la definición de los recorridos se realiza buscando beneficiar a la mayor cantidad de niñas, niños y acudientes, a partir de la georeferenciación de las residencias de los estudiantes interesados y la posterior socialización de los resultados con los acudientes y beneficiarios. Igualmente, se realizan encuestas a beneficiarios, acudientes y rectores o enlaces de las instituciones educativas para poder identificar la percepción de la comunidad frente a la implementación de los proyectos, manteniendo y fortaleciendo los aspectos buenos y revisando y ajustando frente a los aspectos por mejorar.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## 2. Contribución a la Política

### 2.1 Contribución al Plan de Desarrollo

**Tabla 1- Programa**

| Sector      |                              | Programa |                         |
|-------------|------------------------------|----------|-------------------------|
| Código      | Nombre                       | Código   | Nombre                  |
| 24          | Transporte                   | 2409     | Seguridad de transporte |
| Subprograma |                              |          |                         |
| Código      | Nombre                       |          |                         |
| 0600        | Intersubsectorial Transporte |          |                         |

**Tabla 2. Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo**

|   |   |
|---|---|
| Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:     | 2022-2026 Colombia, potencia mundial de la vida.  |
| Eje/Pilar/Pacto del PND asociado con el proyecto: | 4- Transformación productiva, internacionalización y acción climática   |
| Línea/Programa del PND asociada con el proyecto:  | 03. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente<br>f. Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones<br>161 |

La implementación de los proyectos del Programa Niñas y Niños Primero, en particular Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros que se enfocan en promover viajes seguros y activos hacia y desde el colegio, se articulan con el interés del gobierno nacional de consolidar una *“Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones”*, siendo uno de los objetivos del programa de *“Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa”* como catalizador para lograr una *“Transformación Productiva, Internacionalización y Acción Climática”*. Estos proyectos enfocados en niñas, niños y adolescentes, de manera diferencial le apuntan a la promoción y consolidación de la movilidad activa, segura e inclusiva en los viajes hacia y desde el colegio.

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

## 2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo

**Tabla 3. Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo**

|  |  |
|--|--|
| Nombre del Plan Distrital de Desarrollo - PDD: | Bogotá Camina Segura 2024-2028                                       |
| Estrategia del PDD asociada con el proyecto:   | 2 Bogotá protege el ambiente y se compromete con el cambio climático |
| Programa del PDD asociada con el proyecto:     | Programa 6. Movilidad segura e inclusiva                             |

## 2.3 Planes Maestros

**Tabla 4. Aliación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMSS**

Plan de Movilidad Sostenible y Segura 2023 - 2035 Decreto Distrital 497 de 2023

| Componente  | Metas Plan de Desarrollo   |
|---|--|
| <p>Objetivo 2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.</p> <p>Estrategia 2: Consolidar la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana</p> <p>Programa 3: Movilidad segura y sostenible en entornos escolares</p> | <p>Proyecto 1. Fortalecimiento del proyecto Ciempiés Caminos Seguros: Caminando hacia/ desde el colegio</p> <p>Meta de largo plazo: 67.210 niños y niñas beneficiarios</p>                       |
|   | <p>Proyecto 2. Fortalecimiento del proyecto Pedaleando al Colegio: Al Colegio en Bici</p> <p>Meta de largo plazo: 121.487 niños y niñas beneficiarios</p>  |
|   | <p>Proyecto 3. Fortalecimiento del proyecto Biciparceros</p> <p>Meta de largo plazo: 67.821 niños y niñas beneficiarios</p>  |
|   | <p>Proyecto 4. Guardacaminos: Consolidación de corredores y accesos seguros y eficientes para niñas y niños</p> <p>Meta de largo plazo: 176.700 niños y niñas beneficiarios</p>                  |
|   | <p>Proyecto 6. Movilidad segura en vehículos de transporte escolar - Ruta Pila</p> <p>Meta de largo plazo: 30.000 vehículos de transporte escolar revisados por parte del proyecto Ruta Pila</p> |

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

## 2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible

**Tabla 5. Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible**

| ODS 3: Salud y bienestar   |  |
|--|--|
| Meta del ODS   | ¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?  |
| <p>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.</p> | <p>Con la implementación de los proyectos del Programa Niñas y Niños Primero se promueve el acceso a alternativas de transporte seguras y sostenibles en atención a las necesidades de las personas más vulnerables como las niñas, niños y adolescentes en sus desplazamientos hacia y desde el colegio. Aportando al acceso a la educación a través de la reducción de las barreras para acceder a las instituciones educativas.</p> <p>Igualmente, los proyectos le aportan a consolidar espacios públicos y entornos escolares sanos, y a desarrollar comportamientos y hábitos sostenibles y seguros en la vía lo que aportará a la construcción de una ciudad equitativa y que prioriza la vida y el ambiente.</p> |
| ODS 5: Igualdad de género  |  |
| Meta del ODS   | ¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?  |
| <p>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.</p> | <p>Con la implementación de los proyectos del Programa Niñas y Niños Primero se promueve el acceso a alternativas de transporte seguras y sostenibles en atención a las necesidades de las personas más vulnerables como las niñas, niños y adolescentes en sus desplazamientos hacia y desde el colegio. Aportando al acceso a la educación a través de la reducción de las barreras para acceder a las instituciones educativas.</p> <p>Igualmente, los proyectos le aportan a consolidar espacios públicos y entornos escolares sanos, y a desarrollar comportamientos y hábitos sostenibles y seguros en la vía lo que aportará a la construcción de una ciudad equitativa y que prioriza la vida y el ambiente.</p> |
| <p>Meta ODS: 5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.</p>   | <p>Los proyectos del Programa Niñas y Niños Primero promueven el uso de modos sostenibles y seguros de transporte hacia y desde el colegio en las niñas y niños por igual, permitiendo que desde la niñez se rompan barreras culturales en el uso de estos modos de transporte y se genere una apropiación y empoderamiento por parte de las niñas hacia el uso de la bicicleta, la caminata y el espacio público por el cual se movilizan.</p>  |

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

### **3. Problemática**

#### **3.1 Identificación y descripción del problema**

El problema principal se presenta en los entornos escolares y durante los viajes de desplazamiento hacia y desde el colegio de las niñas, niños y adolescentes, quienes a diario se enfrentan a condiciones riesgosas que afectan su seguridad vial y su confianza en el camino hacia el colegio. Condiciones que se acentúan por la dificultad de muchas familias para llevar a sus niñas, niños y adolescentes al colegio, por falta de recursos económicos y tiempo para hacerlo.

#### **3.2 Identificación de las causas que generan el problema**

Causas Directas:

- Falta de alternativas seguras para los desplazamientos de las niñas, niños y adolescentes desde y hacia las instituciones educativas
- Condiciones inadecuadas en los entornos escolares para el tránsito de las y los peatones al acceder a las instituciones educativas
- Incumplimiento de la normatividad y condiciones de seguridad por parte de los vehículos de transporte escolar

Causas Indirectas:

- Falta de acompañamiento de los acudientes en los trayectos hacia y desde las Instituciones Educativas.
- Limitadas alternativas de movilidad escolar para distancias inferiores a 6 km de acuerdo con los parámetros del Programa de Movilidad Escolar.
- Infraestructura inadecuada en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas.
- Inseguridad en el desplazamiento desde y hacia las instituciones educativas.
- Barreras culturales que dificultan el uso de los medios de transporte sostenible.
- Comportamientos, conductas y hábitos inseguros por parte de los actores viales que aumentan el riesgo de siniestros para las y los estudiantes.
- Falta de tejido social que promueva la apropiación y cuidado del espacio público y los entornos escolares.
- Escasa infraestructura en las vías de acceso a las instituciones educativas para garantizar la seguridad vial de la población estudiantil.
- Bajo interés y desconocimiento en políticas y normatividad de movilidad escolar.
- Prestación del servicio de transporte escolar de manera informal.
- Baja capacidad de las instituciones educativas para implementar y hacer seguimiento a las acciones relacionadas con movilidad escolar segura.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

### **3.3 Identificación de los efectos generados por el problema**

#### Efectos Directos:

- Crecimiento de las barreras de acceso a la educación.
- Mayor uso de modos de transporte contaminantes.
- Mayor vulnerabilidad de los estudiantes ante siniestros viales en los entornos escolares y modos de transporte que usan en sus desplazamientos hacia y desde el colegio.

#### Efectos Indirectos:

- Aumento en las tasas de deserción escolar.
- Carencia de cultura para el uso de modos de transporte sostenible
- Incremento de siniestros viales en la población de Niñas, Niños y Adolescentes.
- Repetición y consolidación de hábitos y conductas inseguras en la vía

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

*Tabla 6. Árbol del Problema identificación del problema o necesidad*

|  |                   |   |  |   |   |   |   |   |  |   |  |  |
|--|-------------------|---|--|---|---|---|---|---|--|---|--|--|
| EFECTOS  | EFECTO INDIRECTO  | Aumento en las tasas de deserción escolar.  | Carencia de cultura para el uso de modos de transporte sostenible  | Siniestros viales en la población de Niñas, Niños y Adolescentes.   |   |   |   |   |  |   |  |  |
|  | EFECTO DIRECTO    | Crecimiento de las barreras al acceso a la educación.   | Mayor uso de modos de transporte contaminantes   | Mayor vulnerabilidad de los estudiantes ante siniestros viales en los entornos escolares y modos de transporte que usan en sus desplazamientos hacia y desde el colegio |   |   |   |   |  |   |  |  |
| PROBLEMÁTICA QUE SE DEBE ATENDER CON EL PROYECTO |                   | <b>Condiciones riesgosas en los entornos escolares y en los desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas en Bogotá D.C.</b> |  |   |   |   |   |   |  |   |  |  |
| CAUSAS   | CAUSAS DIRECTAS   | Falta de alternativas seguras para los desplazamientos de las niñas, niños y adolescentes desde y hacia las instituciones educativas      |  |   |   |   | Condiciones inadecuadas en los entornos escolares para el tránsito de las y los peatones al acceder a las instituciones educativas        |   |  | Incumplimiento de la normatividad y condiciones de seguridad por parte de los vehículos de transporte escolar |  |  |
|  | CAUSAS INDIRECTAS | Falta de acompañamiento de personas acudientes en los trayectos hacia y desde las Instituciones Educativas                                | Limitadas alternativas de movilidad escolar para distancias inferiores a 6 km de acuerdo con los parámetros del Programa de Movilidad Escolar. | Infraestructura inadecuada en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas  | Inseguridad en el desplazamiento desde y hacia las instituciones educativas | Barreras culturales que dificultan el uso de los medios de transporte sostenible. | Comportamientos, conductas y hábitos inseguros por parte de los actores viales que aumentan el riesgo de siniestros para los estudiantes. | Falta de tejido social que promueva la apropiación y cuidado del espacio público y los entornos escolares | Escasa infraestructura en las vías de acceso a las instituciones educativas para garantizar la seguridad vial de la población estudiantil. | Bajo interés y desconocimiento en políticas y normatividad de movilidad escolar                               | Prestación del servicio de transporte escolar de manera informal | Baja capacidad de las instituciones educativas para implementar y hacer seguimiento a las acciones relacionadas con movilidad escolar segura |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

### 3.4 Descripción de la situación existente

La falta de acompañamiento por parte de las personas acudientes a los estudiantes en los trayectos desde sus hogares hacia las instituciones educativas y de regreso a los hogares, ya sea por motivos económicos o falta de tiempo, sumado a una oferta limitada de alternativas de movilidad escolar por parte de la Secretaría de Educación para distancias inferiores a 6 km en el marco de los parámetros del Programa de Movilidad Escolar, ocasionan en muchos casos que las y los estudiantes que residen a estas distancias, se movilicen solos hacia y desde las instituciones educativas. Esta movilidad, en trayectos que en muchos casos no cuentan con infraestructura adecuada para movilizarse a pie o en bicicleta, y que a la vez presentan condiciones de inseguridad personal ante las cuales las niñas, niños y adolescentes pueden ser víctimas de hurtos, representa una problemática en la cual se evidencia que esta población no tiene alternativas para llegar de manera segura hacia y desde las instituciones educativas. Esta situación se refuerza por barreras culturales y percepciones negativas por parte de las personas acudientes frente al uso de modos sostenibles de transporte, ya que no se percibe como viables alternativas a los buses escolares o vehículos motorizados en el caso de que las haya.

Esta falta de alternativas seguras para los desplazamientos de las niñas, niños y adolescentes hacia y desde el colegio, se convierte en una condición riesgosa para los desplazamientos de esta población, que afectan su seguridad vial. Aunado a ello, se termina convirtiendo en barreras para acceder a la educación ya que las niñas, niños y adolescentes no tienen formas viables para movilizarse hacia y desde el colegio, impactando las tasas de deserción escolar. Igualmente, refuerza el uso de modos contaminantes e incluso informales que siendo la única opción de las familias para que sus niñas y niños lleguen al colegio, fortaleciendo en el largo plazo el desarrollo de una cultura dependiente de los modos de transporte contaminantes y poco sostenibles. Aunado a ello, esta problemática también hace más vulnerables a esas niñas, niños y adolescentes a ser víctimas de siniestros viales en la ciudad.

Por otro lado, los comportamientos, conductas y hábitos inseguros por parte de los actores viales como el exceso de velocidad en vías locales o entornos escolares, el estacionamiento de vehículos en los andenes y ciclorutas, la falta de respeto hacia el peatón y los actores más vulnerables, sumado a una falta de tejido social, corresponsabilidad, reconocimiento y apropiación de los entornos escolares donde en colectivo se priorice la protección de la niñez por parte de otros actores viales, representan condiciones culturales y sociales inadecuadas en los entornos escolares que permitan priorizar y proteger el tránsito de peatones, en particular en los momentos donde hay más flujo de personas como los son los horarios de entrada y salida a clases de los estudiantes. Situación que se refuerza también al tener poca infraestructura enfocada en que los entornos escolares sean más seguros para el peatón como por ejemplo ausencia o deterioro de andenes, falta de elementos de pacificación del tránsito.

Estas condiciones inadecuadas en los entornos escolares para la circulación de los peatones que acceden a las instituciones educativas, principalmente niñas, niños adolescentes y sus acudientes, se convierten en riesgos en los entornos que afectan la seguridad vial de la población estudiantil, aumentando la vulnerabilidad de los estudiantes ante siniestros viales en los entornos escolares, lo que se deriva en un incremento de los siniestros viales de las niñas, niños y adolescentes. Igualmente, esta vulnerabilidad refuerza la consolidación de hábitos y conductas inseguras que en muchas ocasiones se percibe como la forma de afrontar estas condiciones riesgosas en los entornos.

Igualmente, con relación a los desplazamientos en el transporte escolar motorizado, se presenta una problemática en la que se ha identificado un bajo interés y desconocimiento que pueden tener las organizaciones prestadoras del servicio de transporte escolar o las mismas instituciones educativas

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

sobre las políticas y la normatividad de movilidad escolar, lo que deriva en una baja calidad en la prestación del servicio y en un incumplimiento de dicha normativa y de las condiciones de seguridad que deben tener dichos vehículos. Esta problemática es reforzada por la presencia de organizaciones informales de transporte escolar que en muchos casos por ahorrar costos y por falta de interés cuentan con vehículos de transporte escolar que no cumplen con los requisitos normativos para transportar población escolar y también por la baja capacidad institucional que tienen los colegios para implementar y realizar seguimiento a los programas enfocados en promover una movilidad escolar más segura y sostenible.

Este incumplimiento de la normatividad y de las condiciones de seguridad que deben tener los vehículos de transporte escolar, tiene efectos en términos de aumentar la vulnerabilidad ante siniestros viales de las niñas, niños y adolescentes transportados en estos vehículos, lo que refuerza el incremento de siniestros viales en la ciudad y las dinámicas y hábitos inseguros en la vía.

### **3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia**

En Bogotá, cerca de 765.000 niñas, niños y adolescentes están vinculados a colegios del sector oficial y 450.000 a colegios del sector privado. Esta atención se concentra en las localidades de Suba, Kennedy y Bosa que son las que tienen mayor matrícula de los dos sectores, la oferta del sector oficial se encuentra concentrada en las localidades de Bosa, Kennedy y Ciudad Bolívar, en donde se atiende cerca del 25% del total de estudiantes de toda la ciudad (Secretaría de Educación, Caracterización Sector Educativo, 2022). Bogotá cuenta con 1.962 colegios, de los cuales 406 son instituciones del sector oficial, 1.551 del sector privado y 5 son oficiales con régimen especial (Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027, pg 94).

Entre 2022 y 2023 en promedio, 1.565 niñas, niños y adolescentes (NNA) han resultado lesionadas al año en siniestros viales en la ciudad, siendo Kennedy, Bosa, Ciudad Bolívar y Suba con un promedio más alto. Con relación a las fatalidades, entre 2022 y 2023, se han presentado en promedio 29 casos al año de niñas, niños y adolescentes que han fallecido a causa de un siniestro vial, siendo Kennedy y San Cristóbal las localidades con mayor número de fatalidades de esta población en el año 2023. De esta situación se destaca una mayor afectación a la población adolescente entre los 12 y 18 años, que teniendo en cuenta los casos que registran la edad, en promedio 852 adolescentes fueron lesionados y 12 fallecidos en siniestros viales en promedio entre 2022 y 2023. Asimismo, de las fatalidades y por siniestros viales de niñas, niños y adolescentes, la mayoría fueron peatones, de manera similar de NNA lesionados en siniestros viales, la mayoría fueron peatones seguidos de bicisuarios (Secretaría de Movilidad SIGAT, fecha de consulta 6/03/2024).

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

En 2023 de acuerdo con el SIGAT (Secretaría de Movilidad, fecha de consulta 03 de marzo 2024), 1.559 niñas, niños y adolescentes resultaron lesionados en siniestros viales. Las localidades de Kennedy (225 casos), Bosa (191 casos) y Ciudad Bolívar (138 casos) son las que presentan mayor número de casos. Adicionalmente, analizando el modo de transporte en que se movilizaba la persona lesionada, se observa que la mayor cantidad de casos ocurrieron con las niñas, niños y adolescentes peatones (554 casos), seguido de NNA biciusuarios (260 casos) y como ocupantes de vehículos livianos (212 casos).

En el mismo año, con relación a las fatalidades en siniestros viales de las niñas, niños y adolescentes, ocurrieron 37 muertes dentro de un tiempo de 30 días posterior a la ocurrencia del hecho. Siendo Kennedy la localidad con mayor número de casos (11 casos), seguido de Bosa, San Cristóbal, Suba y Usaquén con 5 casos cada una. Similar al indicador de lesionados, los peatones son los más afectados con 16 casos.

Estas cifras se derivan en parte de condiciones inseguras que aumentan los siniestros viales como altas velocidades en vías locales o entornos escolares, presencia de obstáculos en los andenes como basuras, vehículos estacionados, comportamientos inseguros, entre otras condiciones. Estas condiciones han sido analizadas en la Encuesta de Percepción del Riesgo Vial de 2022, donde se evidencia:

- El 68 % percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías con ciclorruta.
- El 67 % percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías locales (entre barrios).
- El 55 % percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías con presencia de colegios u hospitales.
- El 68 % de los peatones rara vez o nunca cruza las calles por sitios diferentes a los pasos peatonales.
- El 53 % de los peatones frecuentemente o siempre camina por la calzada a causa de que se encuentran vehículos estacionados u otras barreras en el andén.
- El 35 % considera que ceder el paso a los peatones debe hacerse cuando exista una señal de PARE mientras que el 30 % cree que siempre debe hacerse.
- Frente al concepto de paso peatonal, 48,5 % indicaron que es el lugar donde los peatones deben observar el semáforo peatonal y cruzar cuando haya luz verde peatonal; el 25 % respondió que es un paso peatonal seguro, por lo tanto, los peatones siempre tienen prelación; el 16 % reportó que es un paso peatonal donde los peatones deben observar si vienen vehículos y pasar con precaución y el 10 % indicó que es donde los peatones deben observar el semáforo vehicular y pasar cuando se tenga luz roja.
- 86% considera que movilizarse en bicicleta es nada o poco seguro y solo perciben al vehículo particular como un modo seguro para transportarse en la ciudad.

Frente a la movilidad en bicicleta, se analizó la disponibilidad de cualquier tipo de cicloinfraestructura en los entornos escolares (500 m alrededor de las instituciones educativas oficiales), evidenciando que solamente 65% de colegios cuentan con algo de cicloinfraestructura en dicho entorno. Siendo más crítico en los colegios de Sumapaz, la Candelaria, Chapinero y Rafael Uribe Uribe (Análisis propio Subdirección de Gestión en Vía con base en información pública de Instituciones educativas y Cicloinfraestructura). Asimismo, de las personas participantes en la Encuesta de Percepción del Riesgo Vial, el 86% considera que movilizarse en bicicleta es nada o poco seguro y solo perciben al vehículo particular como un modo seguro para transportarse en la ciudad (Secretaría de Movilidad, 2022).

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

Adicionalmente, durante 2023, se realizó la Encuesta de percepción de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros (Información de la Subdirección de Gestión en Vía, 2023) dirigida a las niñas, niños y adolescentes y sus familias, así como rectores de colegios beneficiarios de los proyectos. Con relación al proyecto Ciempiés, se indagó por los mayores temores a la hora de caminar, donde se resaltó que las niñas, niños y adolescentes temen principalmente a los vehículos que van muy rápido (22%), a ladrones en el camino (22%), a cruzar la calle (15%) y a ser víctimas de un siniestro (11%).

En esta misma encuesta, para el caso de Al Colegio en Bici y BiciParceros, se evidenció que antes de vincularse el 77% de los estudiantes se desplazaba a pie a la IED sin ningún tipo de beneficio o apoyo que brindará seguridad en su desplazamiento, por otro lado el 6% se desplazaba en bus lo cual denota una ausencia de alternativas sostenibles para llegar a la IED, por último, el 8% fueron pasajeros de bicicletas conducidas por adulto, de ruta escolar o se movilizaban en motocicleta, lo cual soporta que antes de la implementación de estrategias como Al Colegio en Bici o BiciParceros las alternativas para llegar de manera segura y sostenible a las IEDs son insuficientes. Igualmente, frente a los mayores temores de ir en bicicleta al colegio, los estudiantes beneficiarios reportaron el hecho de sufrir un siniestro vial (53%), encontrarse ladrones (19%) o perros (11%) en el camino y cruzar la calle (10%). (Encuesta de percepción de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros, Subdirección de Gestión en Vía, 2023).

Finalmente, en aquellos viajes que se realizan en vehículos de transporte escolar, se presentan condiciones inseguras al persistir el incumplimiento por parte de los vehículos de transporte escolar de las condiciones de seguridad y normatividad. 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. A continuación, se presenta la relación de verificaciones de transporte escolar realizadas.

**Tabla 7. Resultados actividades de Control Proyecto Ruta Pila**

| <b>Resultados Actividades de Control - Proyecto Ruta Pila</b> |  |                              |
|---|--|------------------------------|
| <b>Año</b>  | <b>Vehículos de Transporte Escolar Revisados</b> | <b>Ordenes de Comparendo</b> |
| 2022  | 1193   | 213                          |
| 2021  | 4000   | 654                          |
| 2022  | 7850   | 1118                         |
| 2023  | 8027   | 1705                         |
| 2024 *a marzo   | 1620   | 375                          |

Fuente: Datos de la Subdirección de Control del Tránsito y Transporte Proyecto Ruta Pila, 2024.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

Adicionalmente, se cuenta con información frente a los viajes en Bogotá por motivo de estudio para población entre 5 y 18 años de edad. A continuación, los datos obtenidos a partir de la Encuesta de Movilidad del 2023 SDM 2023.

*Tabla 8 Viajes reportados*

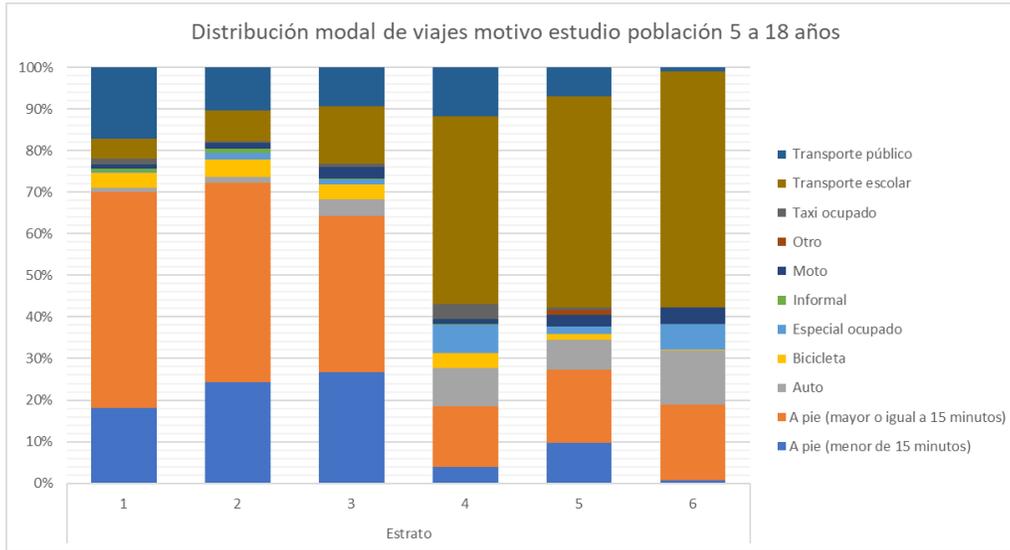
| <b>Viajes reportados en Bogotá con motivo estudio de personas entre 5 y 18 años *</b> |                         |                   |
|---|-------------------------|-------------------|
| <b>Modo Principal</b>   | <b>Número de viajes</b> | <b>Porcentaje</b> |
| A pie (menor de 15 minutos)   | 214.267                 | 22%               |
| A pie (mayor o igual a 15 minutos)  | 419.597                 | 44%               |
| Auto  | 24.574                  | 3%                |
| Bicicleta   | 36.765                  | 4%                |
| Especial  | 14.497                  | 2%                |
| Informal  | 7.122                   | 1%                |
| Moto  | 16.523                  | 2%                |
| Otro  | 295                     | 0%                |
| Taxi  | 8.401                   | 1%                |
| Transporte escolar  | 112.990                 | 12%               |
| Transporte público  | 108.568                 | 11%               |
| <b>Número de viajes con motivo estudio</b>  | <b>963.598</b>          | <b>100%</b>       |

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad a partir de la Encuesta de movilidad 2023, consulta realizada el 08 de marzo de 2024.

\*Viajes reportados por hogares ubicados en Bogotá con motivo estudio de personas entre 5 y 18 años

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

**Gráfica 1 Distribución modal viajes con motivo estudio población 5 a 18 años**



#### 4. Identificación y análisis de las y los 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 Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.

##### 4.1 Identificación de las y los participantes

**Tabla 9. Identificación de Participantes**

| Nivel de actor   | Actor  | Interés – Expectativa  | Posición     | Contribución o Gestión  |
|------------------|--|--|--------------|---|
| <b>Distrital</b> | Estudiantes: niñas, niños y adolescentes entre los 5 y los 16 años | Sentirse seguros y acompañados en sus desplazamientos y entornos escolares | BENEFICIARIO | Hacer parte de los programas que ofrece el proyecto de inversión en los desplazamientos desde y hacia el colegio. |



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL  
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

| Nivel de actor   | Actor   | Interés – Expectativa  | Posición   | Contribución o Gestión   |
|------------------|---|--|------------|--|
| <b>Distrital</b> | Secretaría Distrital de Educación   | Velar por los intereses y objetivos que apuntan a disminuir la deserción escolar y desmotivación en las aulas, así como por el bienestar estudiantil de la población.                    | COOPERANTE | Son el aliado principal en la implementación de los proyectos y facilitadores de recursos en especie a través de los convenios interadministrativos y la gestión con las Instituciones Educativas en temas relacionados con la difusión y articulación de políticas, proyectos y planes de movilidad escolar |
| <b>Nacional</b>  | PONAL- Seccional de tránsito y transporte   | Desarrollar actividades de control enfocadas a la verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo de tránsito y transporte en los vehículos de transporte escolar. | COOPERANTE | Realizar los acompañamientos a los operativos "Ruta Pila".   |
| <b>Distrital</b> | Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte  | Desarrollar actividades de control enfocadas a la verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo de tránsito y transporte en los vehículos de transporte escolar. | COOPERANTE | Realizar los acompañamientos a los operativos "Ruta Pila".   |
| <b>Distrital</b> | Diferentes entidades públicas: Secretarías de Salud, Seguridad, de la Mujer, de Integración Social, de Ambiente, Planeación, Gobierno, Transmilenio S.A, Alcaldías Locales, UAESP, ICBF, IDRD, IDPAC, IDARTES, ANSV | Buscan construir bienestar para las niñas, niños y adolescentes desde sus misionalidades   | COOPERANTE | Participan y contribuyen con la gestión e implementación de acciones y políticas que prioricen a la población infantil y faciliten o articulen la implementación de los proyectos.   |
| <b>Otro</b>      | Empresas Privadas   | Buscan construir bienestar para las niñas, niños y adolescentes.   | COOPERANTE | A través de alianzas se busca su participación en las diferentes dimensiones de los proyectos.   |



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL  
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

| Nivel de actor   | Actor  | Interés – Expectativa   | Posición    | Contribución o Gestión  |
|------------------|--|---|-------------|---|
| <b>Distrital</b> | Acudientes de la comunidad estudiantil                                     | Requieren un apoyo para realizar el acompañamiento de las niñas, niños y adolescentes al colegio.   | COOPERANTE  | Aporta la autorización e inscripción de los niños a los programas del proyecto.   |
| <b>Distrital</b> | Voluntarios de la comunidad educativa en la estrategia Guardacaminos       | Buscan contribuir y apoyar las estrategias de seguridad vial que buscan proteger a los estudiantes.   | COOPERANTE  | Participan y apoyan en la implementación de la estrategia de Guardacaminos como parte del cuidado de las niñas, niños y adolescentes.                                 |
| <b>Distrital</b> | Comunidad educativa: DILES, IEDS, colegios privados, comunidad estudiantil | Buscan contribuir al bienestar estudiantil de las niñas, niños y adolescentes de las comunidades y zonas donde estos actores son locales          | COOPERANTE  | Constituyen actores involucrados que intervienen en la realización de los proyectos y comparten la corresponsabilidad del cuidado de las niñas, niños y adolescentes. |
| <b>Distrital</b> | Transporte informal de buses escolares                                     | Poder absorber la demanda de estudiantes que buscan el servicio de rutas, compitiendo con el servicio formal.                                     | OPONENTE    | Buscan el servicio de rutas, compitiendo con el servicio formal.  |
| <b>Distrital</b> | Crimen organizado  | Las expectativas de este actor es aprovechar la vulnerabilidad de las niñas, niños y adolescentes para generar ingresos y expandir sus servicios. | OPONENTE    | Aprovechamiento de la vulnerabilidad de las niñas, niños y adolescentes para generar ingresos y expandir sus servicios.   |
| <b>Distrital</b> | Empresas prestadoras del servicio de transporte escolar                    | No verse perjudicado por los controles y afectar su productividad y uso de los vehículos.   | PERJUDICADO | Incumplimiento de la normatividad en relación con el transporte público escolar.  |
| <b>Distrital</b> | Familias y colegios interesados en ser beneficiados de los proyectos       | Su expectativa es ser beneficiados por los proyectos  | BENEFICIADO | Hacer parte de los programas que ofrece el proyecto.  |
| <b>Distrital</b> | Comunidad afectada por la implementación de los proyectos                  | Su expectativa es que los proyectos no interrumpen sus dinámicas cotidianas o generen impactos negativos mayores                                  | OPONENTE    | La comunidad puede incomodarse por retraso en rutas producto de la verificación de vehículos o la interrupción de las dinámicas cotidianas.                           |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

| Nivel de actor | Actor   | Interés – Expectativa  | Posición   | Contribución o Gestión   |
|----------------|---|--|------------|--|
| Otro           | Organizaciones internacionales y académicas   | Buscan fomentar articulaciones, creación y divulgación de conocimiento.  | COOPERANTE | Participación y articulación de espacios de divulgación de los proyectos, así como de investigación de impactos o temas relacionados que contribuyan a los proyectos.  |
| Distrital      | Dependencias y equipos de la Secretaría de Movilidad - Grupo operativo en Vía, Equipo de Gerentes de la SGV, Subdirección de Señalización, Subdirección de Semaforización, Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, Oficina de Seguridad Vial, Oficina de Gestión Social | Buscan construir bienestar para la ciudadanía en particular para las niñas, niños y adolescentes desde sus misionalidades  | COOPERANTE | Se realizan espacios de articulación con las demás áreas y equipos de la SDM buscando que contribuyan y participen con la gestión e implementación de acciones que prioricen a la población infantil y mejoren las condiciones de los entornos y recorridos. |
| Distrital      | Equipo de contratistas que hacen parte del Programa Niñas y Niños Primero   | Buscan aportar al beneficio y cuidado de las niñas, niños y adolescentes de la ciudad. Igualmente tienen intereses frente a su desarrollo profesional y buscan condiciones dignas para realizar sus actividades contractuales. | COOPERANTE | Apoyan con el desarrollo del proyecto, participan en capacitaciones continuas, espacios de bienestar, así como oportunidades de desarrollo profesional cuando se proyecta contratación de perfiles más altos.  |
| Distrital      | Entes de control -  | Requieren información suministrada oportuna, veraz y confiable de las metas y acciones que realiza la entidad  | COOPERANTE | Es repositorio de respuestas dadas que facilite el acceso a información suministrada previamente. Fortalecer el control social y participación por parte de la ciudadanía en la gestión de la Entidad.   |

Fuente: Elaboración propia basado en Caracterización de partes interesadas SDM. Junio de 2023

## 4.2 Análisis de las y los participantes

**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 en el caso de Ciempiés, Al Colegio en Bici, BiciParceros y Guardacaminos y adicionalmente

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

privadas en el caso de Ruta Pila que abarca los dos sectores. De manera que para entender la población beneficiada se describen a continuación datos generales de la población:

De la población que está vinculada al sistema educativo de Bogotá, se proyecta que 1.1 millones son niños, niñas y adolescentes en los niveles preescolar, básica y media. Cerca de 743.000 de ellos son atendidos por el sector oficial y 425.000 por el sector privado. Las localidades con mayor matrícula son Suba, Kennedy y Bosa. La oferta del sector oficial se concentra en las localidades de Bosa, Kennedy y Ciudad Bolívar, en donde se atiende cerca del 25% del total de estudiantes de toda la ciudad (Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027, pg 94).

**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.

Igualmente, el equipo de contratistas que hacen parte del Programa Niñas y Niños Primero son un actor cooperante clave ya que es a través del equipo que se implementan los proyectos y son los principales responsables del cuidado y acompañamiento de las niñas, niños y adolescentes beneficiados. Desde el Programa de Niñas y Niños Primero se generan las condiciones para que el equipo realice sus actividades de la mejor manera, buscando permanentemente capacitaciones, espacios de bienestar y de desarrollo profesional.

Asimismo, dentro de la Secretaría de Movilidad, otros equipos y subdirecciones tienen un rol como cooperantes en la mejora de las condiciones de los entornos y recorridos, así como la generación de lineamientos y políticas que contribuyen a la implementación de los proyectos y al bienestar de las niñas, niños y adolescentes. Por lo que la articulación con los equipos de la Subdirección de Gestión en Vía, la Subdirección de Señalización, Subdirección de Semaforización, Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, Oficina de Seguridad Vial, Oficina de Gestión Social, es necesaria. De manera más directa, en la estrategia Guardacaminos el Grupo operativo en Vía y Equipo de Gerentes de la SGV tienen un rol en la capacitación al personal voluntario y en la definición de los cierres viales.

Por otra parte, como cooperantes se encuentran entidades del públicas del distrito y de la nación como las Secretarías de Salud, Seguridad, de la Mujer, de Integración Social, de Ambiente, Planeación, Gobierno, Transmilenio S.A., Alcaldías Locales, UAESP, ICBF, IDRD, IDPAC, IDARTES, ANSV, quienes participan y contribuyen en las diferentes dimensiones de los proyectos desde sus misionalidades, con el objetivo de construir bienestar para las niñas, niños y adolescentes. Igualmente, se encuentran la Policía Nacional en la Seccional de Tránsito y Transporte y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, quienes apoyan al proyecto Ruta Pila en el desarrollo de actividades de control enfocadas a la verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo de tránsito y transporte en los vehículos de transporte escolar.

Adicionalmente, diferentes actores de la comunidad educativa tienen un rol como cooperantes. Aquí se encuentran los acudientes de la comunidad estudiantil que tienen el interés de que sus niñas y niños lleguen de manera segura al colegio por lo que apoyan la implementación de los proyectos ya que se brinda una alternativa para acompañar a las niñas, niños y adolescentes hacia y desde el colegio, facilitando esa labor de cuidado por parte de los y las acudientes. Se encuentran también las personas voluntarias de la comunidad educativa que hacen parte de la estrategia Guardacaminos realizando los cierres, que en muchos casos son también acudientes, y que al vincularse a la estrategia

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

buscan aportar a la protección de las niñas, niños y adolescentes de las Instituciones Educativas. La entidad se relaciona con los voluntarios al capacitarlos, acompañarlos y entregarles las herramientas que necesitan para la realización de los cierres. Igualmente, las Direcciones Locales de Educación, las Instituciones de Educación Distrital, los colegios privados y la comunidad estudiantil en general 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.

Asimismo, el sector privado cumple un rol importante como cooperante, pues a través de su gestión y acciones y en particular iniciativas de responsabilidad social empresarial, buscan apoyar los beneficios que brindan los proyectos de niñas, niños y adolescentes con su contribución a través de alianzas. De manera similar, organizaciones internacionales y académicas tienen un rol como cooperantes ya que con estas organizaciones se articulan espacios de divulgación de los proyectos, así como proyectos de investigación de impactos o de temas relacionados con los proyectos.

**Oponente:** Muchas veces la misma comunidad no está de acuerdo con la implementación de los proyectos. Por un lado, con relación al proyecto Ruta Pila, la comunidad puede oponerse a la realización de los operativos ya que puede retrasar los recorridos o implicar sanciones o inmovilización de los vehículos en caso de que no cumpla con la normatividad. Igualmente, en los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros, la comunidad que puede ver interrumpidas o modificadas sus actividades y dinámicas cotidianas como el caso de usuarios de vehículos motorizados que deben esperar o desviar su recorrido si encuentran un cierre temporal de la estrategia Guardacaminos.

Adicionalmente, el transporte informal de rutas escolares, es 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 expendio de sustancias psicoactivas a las que las niñas, niños y adolescentes están mucho más expuestos cuando no están acompañados. Las expectativas de este actor es aprovechar 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 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

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

trazados, lo que permite dejar constancia que la intervención que se realizará esté acorde con sus opiniones.

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.

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 de control implementadas, se pueden minimizar de riesgos de accidentalidad y la promoción de las normas en materia de tránsito y transporte como características especiales que protegen los derechos.

**Partes interesadas:** Los diferentes entes de control requieren información suministrada oportuna, veraz y confiable de las metas y acciones que realiza la entidad. A su vez, es repositorio de respuestas dadas que facilite el acceso a información suministrada previamente. y Fortalecer el control social y la participación por parte de la ciudadanía en la gestión de la Entidad. Información actualizada sobre la gestión de la Entidad, con un periodo dentro de la misma vigencia para ser presentada a la ciudadanía en los espacios de rendición de cuentas y participación ciudadana.

## 5. Población afectada y objetivo

### 5.1 Identificación de la población afectada por el Problema<sup>1</sup>

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 que dadas las condiciones actuales se enfrentan a riesgos y condiciones en sus desplazamientos al colegio y entornos escolares que afectan su seguridad vial.

El proyecto de inversión ha sido formulado con enfoque poblacional, como lo indica la Secretaría Distrital de Planeación SDP pues como se ha mencionado anteriormente abarca temas concretos que competen mayoritariamente a las niñas, niños y adolescentes, siendo este un grupo poblacional vulnerable y prioritario para la intervención distrital

**Tabla 10. Identificación de la población afectada Bogotá**

| Cantidad de personas afectadas                          | Fuente de la información (solo fuentes oficiales)                        |
|---|--|
| 1.214.928 estudiantes matriculados al sistema educativo | Secretaría de Educación, Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022. |

<sup>1</sup> Quienes realicen el ejercicio de formulación deberán tener en cuenta las orientaciones de la “Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoques poblacional-diferencial y de género” de la Secretaría Distrital de Planeación, desde la página 20, donde se amplían los conceptos de los enfoques. También es importante revisar el glosario al final del formato.

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

|  |  |
|--|--|
| en Bogotá (765.102 del sector oficial y 449.826 de sector privado) |  |
|--|--|

## 5.2 Población Objetivo de la intervención

El proyecto busca beneficiar a la mayor cantidad de población de niños, niñas y adolescentes de instituciones educativas distritales y privadas en edad escolar. La población afectada total es de 1.214.928 niñas, niños y adolescentes matriculados en colegios oficiales y no oficiales en Bogotá, de los cuales 765.102 contaron con un cupo en el sistema de matrículas del Distrito y 449.826 del sector privado (Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022).

Sin embargo, teniendo en cuenta el presupuesto asignado proyectado, a pesar de que en el tiempo se ha aumentado la cobertura y la cantidad de niñas, niños y adolescentes beneficiados, no es posible atender a toda la población afectada en la ciudad. La población objetivo se ha priorizado teniendo en cuenta criterios técnicos como zonas con mayor densidad de colegios, con mayores índices y riesgos de siniestralidad vial y el interés por parte de los mismos colegios y familias. Igualmente, cada proyecto tiene unos criterios específicos de población a atender:

### Ciempis:

- Estudiantes matriculados en instituciones educativas distritales que cuenten con operación de la estrategia.
- Estudiantes que vivan en un rango de 2,7 Km de distancia de la institución educativa distrital.
- Estudiantes desde los 5 años en adelante.

### Al Colegio en Bici y BiciParceros:

- Estudiantes matriculados en instituciones educativas distritales que cuenten con operación de las estrategias.
- Estudiantes que vivan a más de 1 Km y menos de 6 km de distancia de la institución educativa distrital.
- Para el caso de BiciParceros, estudiantes que se desplacen o cuenten con su propia bicicleta.

### Guardacaminos:

- Estudiantes matriculados de colegios distritales que caminan al colegio.
- Estudiantes matriculados en instituciones educativas distritales que implementen la estrategia.

### Ruta pila:

- Estudiantes matriculados de colegios públicos y privados que se movilizan en transporte escolar.

Teniendo en cuenta lo anterior, se toma como población objetivo a partir de la población que se proyecta se pueda atender en el cuatrienio teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales para la contratación del personal que posibilita la implementación de los proyectos y el beneficio a la población estudiantil. Esta proyección se articula con las Políticas Públicas de largo plazo en las que se enmarcan los proyectos.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

**Tabla 11 Identificación de la población Objetivo en Bogotá**

| Cantidad de personas afectadas  | Fuente de la información (solo fuentes oficiales)   |
|---|---|
| 480.000 estudiantes beneficiados <ul style="list-style-type: none"> <li>• Al Colegio en Bici y BiciParceros: 42.926 estudiantes</li> <li>• Ciempiés Caminos Seguros: 13.074 estudiantes.</li> <li>• Guardacaminos: 109.000 estudiantes.</li> <li>• Ruta Pila: 315.000 estudiantes.</li> </ul> | Proyección realizada a partir de la inversión y capacidad de personal proyectada para el cuatrienio. Secretaría de Movilidad, 2024. |

Adicionalmente, con la implementación de los proyectos durante 2023 se benefició la población de todas las localidades menos de la localidad de Sumapaz. Ruta Pila y Guardacaminos se enfocan en los colegios de toda la ciudad, mientras que Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros tienen una capacidad más limitada teniendo en cuenta la cantidad de personas contratadas para los acompañamientos y monitores. En ese sentido Ciempiés hasta 2023, operó en 6 localidades: Usaquén, Suba, Mártires, Kennedy, Ciudad Bolívar y Bosa. Por su parte Al Colegio en Bici operó en 15 localidades: Usaquén, Suba, Mártires, Kennedy, Ciudad Bolívar, Bosa, Engativá, Fontibón, Barrios Unidos, Puente Aranda, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito y Antonio Nariño, ofreciendo incluso 5 rutas en zona rural.

**Tabla 12 Localización de la población objetivo**

| Local          | Especial | Distrital   | Entidad | Otras entidades |
|----------------|----------|---|---------|-----------------|
| 19 localidades | N.A.     | Con los proyectos se beneficia población de las localidades con excepción de Sumapaz. | N.A.    | N.A.            |

### 5.3 Características demográficas de la población Objetivo

Las y los beneficiarios de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros son a demanda ya que es decisión de las y los acudientes inscribir a sus estudiantes en los proyectos donde se cuenta con la capacidad para operar por parte de la SDM. Igualmente, en el caso de Guardacaminos, es potestad de los colegios implementar o no la estrategia y se beneficia la totalidad de niñas, niños y adolescentes que utilizan el cruce seguro sin poder focalizar la estrategia para el beneficio de la población de acuerdo con sus características demográficas. De manera similar, con el proyecto Ruta Pila, al beneficiar la totalidad de niñas, niños y adolescentes que se movilizan en los buses escolares a los cuáles se les hacen controles, tampoco se cuenta con la información para focalizar la estrategia a determinada población objetivo según sus características demográficas.

En ese sentido, no es posible discriminar la población objetivo según las características demográficas. Sin embargo, se aclara que, durante la ejecución de los proyectos, será posible reportar la cantidad de beneficiarios por sexo, rango de edad y grupos étnicos para los proyectos

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

Ciempién, Al Colegio en Bici y BiciParceros que dado sus métodos de recopilación y verificación de la información es posible contar con este nivel de detalle.

Se precisa que los rangos de edades de la población objetivo que se beneficia que oscilan entre los 5 y 17 años.

**Tabla 13. Características demográficas de la población objetivo**

| Clasificación        | Detalle  | Número de personas  | Fuente de información  |
|----------------------|--|---|--|
| Etaria               | 0 a 5 años   | 72.472 (colegios oficiales)                                     | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Etaria               | 6 a 10 años  | 271.731 (colegios oficiales)                                    | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Etaria               | 11 a 16 años                                       | 361.154 (colegios oficiales)                                    | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Etaria               | 17 años o más                                      | 59.745 (colegios oficiales)                                     | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Grupos étnicos       | Población Negra / Afrodescendiente /Afrocolombiana | 7.230 (6.264 colegios oficiales, 966 colegios privados)         | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Grupos étnicos       | Población Indígena                                 | 4.867 (3.769 colegios oficiales, 1.108 colegios privados)       | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Sexo                 | Mujer  | 597.963 (377.072 colegios oficiales, 220.891 colegios privados) | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Sexo                 | Hombre   | 616.965 (388.030 colegios oficiales, 228.935 colegios privados) | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |
| Población Vulnerable | Población con discapacidad                         | 22.290 (18.762 colegios oficiales, 3.528 colegios privados)     | Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022, Secretaría de Educación. |

Frente a la localización de la población afectada, el problema se presenta a nivel distrital, las localidades donde se cuenta con mayor matrícula de estudiantes de colegios oficiales y privados son Suba, Kennedy y Bosa. De manera similar, la oferta del sector oficial se encuentra concentrada en las localidades de Bosa, Kennedy y Ciudad Bolívar, mientras que la del sector no oficial en las localidades de Suba, Engativá y Kennedy (Secretaría de Educación, Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022).

## 6. Objetivo general e indicadores de seguimiento

El objetivo general del proyecto es mitigar las condiciones de riesgo en los entornos escolares y los desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas de Bogotá D. C.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

### 6.1 Objetivo general e indicadores de seguimiento

Se tiene como indicador principal el número de Niñas, niños y adolescentes en riesgo ante condiciones inseguras en los desplazamientos hacia y desde las instituciones educativas y los entornos escolares. Este indicador agrupa a toda la población en edad escolar que está matriculada en colegios públicos y privados en la ciudad.

**Tabla 14 Objetivo general e indicadores de seguimiento**

|   |  |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
|---|--|----------|------------|-------------|------------|---------|------------|-------------|---------------------|--|
| Objetivo General                                  | Mitigar las condiciones de riesgo en los entornos escolares y los desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas de Bogotá D. C. |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
| Indicador para medir el objetivo general          | Sumatoria del número de estudiantes beneficiados en el programa de Niños y Niñas Primero (NNP)   |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
| Nombre del indicador que mide el objetivo general | Número de estudiantes beneficiados en el programa de Niños y Niñas Primero (NNP)   |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
| Medido a través de (Unidad de medida)             | Número   |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
| Meta (Valor numérico)                             | 480.000  |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
| Fuente de verificación                            |  |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
| Tipo de fuente (marque con una x)                 | Documento oficial  | Encuesta | Entrevista | Estadística | Evaluación | Informe | Inspección | Publicación | Registros contables |  |
|   | X  |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |
| Nombre de la fuente de verificación               | Plan de Desarrollo 2024-2027 "BOGOTÁ CAMINA SEGURA" Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad.                    |          |            |             |            |         |            |             |                     |  |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## 6.2 Relación entre las causas y los objetivos

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| BENEFICIOS INDIRECTOS                             | Disminuir la deserción escolar  | Incentivar la adopción de comportamientos viales responsables y seguros generando confianza en el uso de modos de transporte sostenible | Aportar a la reducción de los siniestros viales  |
| BENEFICIOS DIRECTOS                               | Reducir las barreras de acceso a la educación   | Generar una opción de desplazamiento seguro y sostenible para la población estudiantil beneficiada                                      | Reducir la vulnerabilidad ante siniestros viales en los entornos escolares y viajes al colegio                                       |
| OBJETIVO PRINCIPAL DEL PROYECTO                   | <b>Mitigar las condiciones de riesgo en los entornos escolares y los desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas de Bogotá D. C.</b> |   |  |
| OBJETIVOS ESPECÍFICOS                             | Brindar alternativas seguras para los desplazamientos de las niñas, niños y adolescentes desde y hacia las instituciones educativas.                | Generar condiciones seguras en los entornos escolares para el tránsito de las y los peatones al acceder a las instituciones educativas  | Promover el cumplimiento normativo y las condiciones de seguridad por parte de los vehículos de transporte escolar                   |
| POSIBLES PRODUCTOS O DEL ACTIVIDADES DEL PROYECTO | Brindar un acompañamiento y monitoreo de los viajes de las niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas Distritales       | Implementación de pasos seguros en colegios distritales para que las entradas y salidas al colegio sean más seguras.                    | Control y verificación del cumplimiento de los requisitos normativos de los vehículos que prestan el servicio de transporte escolar. |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## 7. Alternativas de Solución

Como alternativa se propone el fortalecimiento del Programa Niñas y Niños Primero y las estrategias que lo componen, para mejorar la seguridad vial y la confianza en el camino al colegio como se describe a continuación:

**Tabla 15. Alternativas de solución**

| Nombre de la alternativa  | Descripción de la alternativa  |
|---|--|
| <p><b>FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA NIÑAS Y NIÑOS PRIMERO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONFIANZA EN EL CAMINO AL COLEGIO EN BOGOTÁ D.C.</b></p> | <p>Con respecto a los estudiantes que se movilizan a pie y en bicicleta se propone el desarrollo de actividades de acompañamiento y monitoreo de sus recorridos hacia y desde el colegio para un desplazamiento más seguro. Estos desplazamientos estarían acompañados y monitoreados 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.</p> <p>Igualmente, para los estudiantes que llegan y salen a pie del colegio, se propone implementar pasos seguros en las vías de entrada y salida. Lo anterior con el acompañamiento de la Secretaría de Movilidad que se encarga de capacitar a un equipo de voluntarios de la comunidad educativa que realiza los pasos seguros a partir del análisis y diseño del cierre realizado por la SDM y utilizando los elementos entregados por la entidad.</p> <p>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.</p> <p>Es importante mencionar que el contenido de la formulación del proyecto de inversión 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 2024- 2027.</p> <p>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.</p> |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## MODULO II -PREPARACIÓN

### 8. Estudio de Necesidades

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

**Tabla 16 Productos**

| ESTUDIO DE NECESIDADES  |      |  |           |                    |
|---|------|--|-----------|--------------------|
| PRODUCTO/BIEN O SERVICIO  |      |  |           | Unidad de medida   |
| 2409002 - Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse |      |  |           | Número de campañas |
| Incluye campañas dirigidas a los usuarios de los sistemas de transporte   |      |  |           |                    |
| Descripción de la demanda   |      | Corresponde a los viajes de acompañamiento y monitoreo programados para el plan de desarrollo. |           |                    |
| Descripción de la oferta  |      | Corresponde a los viajes de acompañamiento y monitoreo realizados                              |           |                    |
| TIPO DE ANÁLISIS  | AÑO  | DEMANDA  | OFERTA    | DÉFICIT            |
| HISTÓRICO   | 2022 | 1.465.815  | 1.465.815 | 0                  |
|   | 2023 | 1.535.200  | 1.535.200 | 0                  |
| PROYECTADO  | 2024 | 1.124.000  | 0         | -1.124.000         |
|   | 2025 | 1.815.950  | 0         | -1.815.950         |
|   | 2026 | 2.001.450  | 0         | -2.001.045         |
|   | 2027 | 2.216.950  | 0         | -2.216.950         |
|   | 2028 | 0  | 0         | -0                 |

| ESTUDIO DE NECESIDADES   |                     |
|--|---------------------|
| PRODUCTO/BIEN O SERVICIO   | Unidad de medida    |
| 2409007 - Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte   | Número de entidades |
| Incluye el diseño desarrollo de estrategias educativas en materia de seguridad vial dirigida a los diferentes actores viales |                     |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

| Descripción de la demanda |      | Corresponde al número de sedes de colegios distritales en las cuales se realizará la implementación de la estrategia Guardacaminos durante el plan de desarrollo. |        |         |
|---------------------------|------|---|--------|---------|
| Descripción de la oferta  |      | Corresponde a las sedes de colegios distritales en las cuales se ha realizado la implementación de la estrategia Guardacaminos                                    |        |         |
| TIPO DE ANALISIS          | ANO  | DEMANDA   | OFERTA | DEFICIT |
| HISTÓRICO                 | 2022 | 0   | 0      | 0       |
|                           | 2023 | 0   | 0      | 0       |
| PROYECTADO                | 2024 | 24  | 0      | -24     |
|                           | 2025 | 34  | 0      | -34     |
|                           | 2026 | 38  | 0      | -38     |
|                           | 2027 | 43  | 0      | -43     |
|                           | 2028 | 0   | 0      | 0       |

| ESTUDIO DE NECESIDADES   |      |   |        |                                 |
|--|------|---|--------|---------------------------------|
| PRODUCTO/BIEN O SERVICIO   |      |   |        | Unidad de medida                |
| 2409004 - Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte |      |   |        | Número de operativos de control |
| Incluye eliminación o control de riesgos en la actividad de desplazamiento.  |      |   |        |                                 |
| Descripción de la demanda  |      | Número de vehículos escolares a los que se realizará control en el marco del proyecto Ruta Pila en el plan de desarrollo. |        |                                 |
| Descripción de la oferta   |      | Número de vehículos escolares a los que se ha realizado control en el marco del proyecto Ruta Pila.                       |        |                                 |
| TIPO DE ANÁLISIS   | AÑO  | DEMANDA   | OFERTA | DEFICIT                         |
| HISTÓRICO  | 2022 | 7.965   | 7.965  | 0                               |
|  | 2023 | 8.267   | 8.267  | 0                               |
| PROYECTADO   | 2024 | 3.000   | 0      | -3.000                          |
|  | 2025 |   | 0      | -5.750                          |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|  |      |       |   |        |
|--|------|-------|---|--------|
|  |      | 5.750 |   |        |
|  | 2026 | 7.625 | 0 | -7.625 |
|  | 2027 | 7.625 | 0 | -7.625 |
|  | 2028 | 0     | 0 | -0     |

## 9. Análisis técnico de la Alternativa seleccionada

Las intervenciones contempladas en el presente proyecto de inversión hacen parte del Programa Niñas y Niños Primero que busca consolidar una apuesta integral para mejorar la seguridad vial y la experiencia de las niñas, niños y adolescentes en sus recorridos hacia y desde el colegio y los entornos alrededor de las instituciones educativas. Adicionalmente, este programa contribuye a que las familias y los estudiantes puedan vencer las barreras de acceso a la educación.

Este Programa se debe articular cada vez más con los procesos de planeación de la ciudad de tal forma que de manera integral se priorice el bienestar y la movilidad de las niñas, niños y adolescentes desde múltiples sectores y procesos en la ciudad. Siendo primordial que se articule con un proceso de planificación de la ciudad 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, cuidador, divertido y adecuado para las niñas, niños y adolescentes que se movilizan en la ciudad. Sembrando así semillas para que la ciudadanía del futuro apropie hábitos seguros, sostenibles y cuidadores desde la niñez.

La ejecución del proyecto de inversión 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, BiciParceros y Ciempiés Caminos Seguros quienes se encargan de planificar y diseñar las rutas por las cuales se les realiza el acompañamiento a los estudiantes y el equipo de Guardacaminos que se encarga de realizar las gestiones con las instituciones educativas y con los voluntarios para la implementación de la estrategia.

Por parte de la Subdirección de Gestión en Vía se cuenta con los equipos de Al Colegio en Bici, BiciParceros, Ciempiés Caminos Seguros y Guardacaminos, estos se describen a continuación.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

El equipo de los proyectos Al Colegio en Bici y BiciParceros, está conformado por:

- 400 guías escolares quienes se encargan de realizar el contacto con los estudiantes beneficiarios del proyecto, a su vez realizan los acompañamientos por las rutas de confianza y cicloexpediciones establecidas y el monitoreo de los polígonos en el caso de los Guías parceros.
- 22 encargados zonales que apoyan la coordinación y programación del 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.
- 2 apoyos operativos que apoyan la planeación, implementación y seguimiento de la operación de los proyectos a nivel ciudad.
- 1 encargado operativo que realiza las actividades de planeación estratégica, implementación, seguimiento y mejora continua de los proyectos.



El equipo del del proyecto Ciempiés Caminos Seguros está integrado por:

- 110 monitores que se encargan de realizar el contacto con los estudiantes beneficiarios del proyecto, y realizan los acompañamientos en los caminos seguros y Safaris.
- 8 encargados zonales que lideran el contacto con las IED y apoyan la coordinación y programación del equipo de monitores asignados a sus localidades y jornadas, participan en el proceso de planeación y diseño de los caminos seguros.
- 1 apoyo operativo que acompaña la planeación, implementación y seguimiento de la operación del proyecto a nivel ciudad.
- 1 encargado operativo que realiza las actividades de planeación estratégica, implementación, seguimiento y mejora continua del proyecto.



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

## SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

### DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

#### Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0



El equipo de Guardacaminos se compone de:

- 5 gestores de la estrategia que se encargan de realizar los acercamientos a las IED para la implementación de la estrategia, acompañan todas las fases para iniciar la implementación y realizan el seguimiento a las IED una vez se implementa la estrategia.
- 1 encargado operativo que realiza las actividades de planeación estratégica, implementación, seguimiento y mejora continua del proyecto.



Por parte de la Subdirección de Control del Tránsito y Transporte, se cuenta con el equipo de Ruta Pila que está compuesto por:

- 1 profesional que coordina y realiza la planeación de las actividades administrativas y operativas en campo, realizando la programación de los recursos humanos y técnicos necesarios para desarrollar las actividades de control requeridas.
- 4 técnicos encargados de apoyar a la autoridad de tránsito en la verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo por parte de los vehículos de transporte escolar.



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

## SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

### DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

#### Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0



En este sentido, a través de la implementación de los proyectos que hacen parte del Programa Niñas y Niños Primero y del cumplimiento de los instrumentos enunciados, se promueve la consolidación de una visión de ciudad cuidadora, segura y sostenible para sus niñas, niños y adolescentes, ofreciéndoles alternativas para acceder de manera segura a las instituciones de educación distrital, para que disfruten y conozcan la ciudad y a la vez fomenten estilos de vida saludables y sostenibles.

Se implementan los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici, BiciParceros y Guardacaminos realizando acompañamientos o monitoreos en vía a los desplazamientos ya sea a pie o en bicicleta para los niños, niñas y adolescentes mejorando las condiciones de seguridad vial y la interacción con otros actores en la vía. Por otro lado, con las intervenciones de Ruta Pila se genera 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. Igualmente se 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.

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.

A continuación, se brinda más detalle sobre cada una de las alternativas que hacen parte del presente proyecto de inversión:

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## **CIEMPIÉS CAMINOS SEGUROS**

Ciempies Caminos Seguros se define como una modalidad de transporte sostenible que busca promover la caminata y generar unos caminos rutas seguros, en los que los niños, niñas y jóvenes puedan desplazarse hacia sus colegios a través de sus entornos escolares caminando. Ciempies tiene como objetivo mejorar la experiencia de viaje en los desplazamientos a pie, a través del acompañamiento del equipo de monitores y de actividades lúdico-pedagógicas. Durante el año 2023, alcanzando un total de 2.400 beneficiarios y 353.795 viajes de acompañamiento entre caminos seguros y safaris, distribuidos en las 6 localidades donde se operó: Suba, Bosa, Ciudad Bolívar, Usaquén, Mártires y Kennedy. De los 2.400 estudiantes beneficiados, 2146 se encuentran entre los 5 y los 12 años de edad y 254 de 13 en adelante. Adicionalmente 1176 son niños y 1224 son niñas y se encuentran distribuidos de la siguiente manera en las localidades: Bosa 677, Suba 590, Ciudad Bolívar 224, Usaquén 317, Kennedy 330 y Mártires 272. Respecto a las comunidades se cuenta con la participación de 9 de comunidad negra/afro y 24 de comunidades indígenas, entre los Muisca, Quechua, Tikuna y Wayuu y por otro lado, 14 estudiantes con alguna discapacidad.

### **MODELO DE OPERACIÓN**

Para la operación se articulan acciones con la Secretaría de Educación del Distrito, desarrollando actividades desde la misionalidad de cada entidad; por su parte la Secretaría de Educación genera los espacios de gestión con instituciones educativas, insumos necesarios para la formalización de los beneficiarios, acciones pedagógicas para los safaris y durante los recorridos. Por otro lado, desde la Secretaría de Movilidad, se planea, implementa y controla el componente operativo, que va desde el diseño de los caminos seguros, el acompañamiento de los beneficiarios, registro documental y actividades lúdicas durante los recorridos para promover los aprendizajes relacionados con la seguridad vial y la movilidad sostenible, entre otros.

Esta modalidad opera con un componente innovador, que es la utilización de la lúdica durante sus trayectos, complementando la operación con la pedagogía en vía, la construcción de lazos comunitarios en espacios fuera de los recorridos y actividades extracurriculares como salidas, safaris y encuentros lúdico pedagógicos para estudiantes beneficiados.

La operación del proyecto, se puede definir en tres momentos que son:

**Planeación:** etapa articulada con SED, que inicia con la revisión de posibles colegios beneficiarios, posteriormente, se realiza una reunión con las directivas de los colegios seleccionados para explicar el proyecto y los requerimientos para operar. Luego de esta reunión inicia la fase de convocatorias y formalización de beneficiarios, para poder tener el beneficio, el estudiante debe estar matriculado, tener mínimo 5 años, vivir a un rango máximo de 2,7 km, no tener ningún otro beneficio ofrecido por movilidad escolar de la SED.

**Operación:** esta etapa inicia con un ejercicio de georeferenciación de los estudiantes interesados, que es el insumo para la creación del trazado para el camino seguro, posteriormente, se realiza un pilotaje, verificación y aprobación del camino para iniciar a operar.

Para la operación en vía se establece una relación de veinticinco (25) estudiantes 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, que es parte esencial de las caminatas y se desarrolla a través de dinámicas y juegos durante los trayectos.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

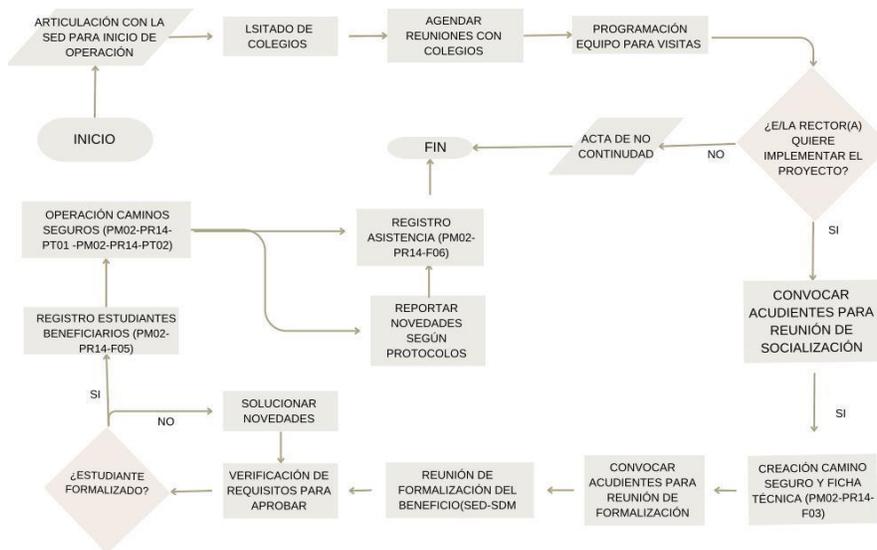
En la operación diaria cada par de monitores a cargo del camino seguro respectivo inicia la caravana en un punto de encuentro a un horario establecido y comienza su recorrido hacia los demás puntos, donde los beneficiarios son recogidos en presencia de sus acudientes. La misma operación se ejecuta de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

Los acudientes ejercen un 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.

Seguimiento: etapa final donde se lleva el registro de viajes de los beneficiarios, cumplimiento de los protocolos y procedimientos establecidos, control y verificación del cumplimiento de equipo territorial. En esta etapa se genera una articulación con Secretaría de educación, donde a través de los comités operativos, se lleva un seguimiento de la operación.

Finalmente, se presenta flujograma que articula las diferentes actividades macro que se deben realizar para la implementación del proyecto:

**Gráfica 2** *Flujograma implementación Ciempiés*



## AL COLEGIO EN BICI Y BICIPARCEROS

Al Colegio en Bici y BiciParceros se definen como dos modalidades de transporte sostenible que busca promover el uso seguro de la bicicleta generando unas rutas de confianza y polígonos, en los cuales los niños, niñas y adolescentes puedan desplazarse desde sus casas hacia sus colegios y viceversas utilizando este medio de transporte sostenible. Desde el año 2013 Al Colegio en Bici viene

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

generando un cambio en la manera en la que se movilizan los estudiantes, de tal manera que en el año 2023 se alcanzaron 5.439 estudiantes beneficiarios en 124 rutas de confianza y actividades extracurriculares en 15 localidades de la ciudad; por su parte BiciParceros desde el año 2020 genera cambios en el comportamiento de los estudiantes que utilizan su bicicleta propia para movilizarse, alcanzando en el año 2023 3.437 estudiantes beneficiarios en 20 polígonos de 7 localidades de la ciudad. Por último, con la implementación de las dos estrategias en esta misma vigencia se lograron generar 1.181.405 viajes seguros hacia y desde las instituciones educativas.

### **MODELO OPERATIVO**

Para la operación de estas estrategias se articulan acciones con la Secretaría de Educación del Distrito, desarrollando actividades desde la misionalidad de cada entidad para el correcto funcionamiento; por su parte la Secretaría de Educación se encargada de generar los espacios de gestión con instituciones educativas, espacios pedagógicos y de aprendizaje para los estudiantes, gestión de dotaciones escolares para los beneficiarios como bicicletas y kits y los insumos técnicos necesarios para la formalización de los beneficiarios. Desde la Secretaría de Movilidad, se planea, implementa y controla el componente operativo que va desde el diseño de las rutas de confianza y polígonos, pasando por el acompañamiento y monitoreo de los beneficiarios, hasta el cierre documental del modelo; adicionalmente se adelantan gestiones complementarias para el desarrollo de eventos y espacios que generen en los beneficiarios conocimientos y aprendizajes relacionados con la seguridad vial y la movilidad sostenible, entre otros.

Para la correcta operación de estas dos estrategias se cuenta con el procedimiento PM02-PR07 Acompañamiento de estudiantes con el modelo operativo del proyecto “Al colegio en bici y BiciParceros” de la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco del Sistema Integrado de Gestión Distrital. En este documento se definen los roles que intervienen en la operación con sus actividades, las políticas de operación y el flujograma de actividades para realizar el acompañamiento y monitoreo diario de los estudiantes que se movilizan en bicicleta.

Para el desarrollo de la operación se generan tres fases que se describen a continuación:

**Fase de planeación:** Etapa articulada con SED, que inicia con la revisión de posibles colegios beneficiarios y se estructura el plan de trabajo de cada vigencia que incluye las actividades a realizar por cada componente, con ello se destinan los recursos necesarios tanto físico como humanos para cada localidad, conformando los equipos territoriales que se articulan acciones para que posteriormente, se realicen las reuniones con las directivas de los colegios seleccionados para explicar el proyecto, los requerimientos y llegar a acuerdos para el inicio de la operación.

**Fase de operación:** El desarrollo de esta etapa se lleva a cabo según los acuerdos alcanzados con la SED y las instituciones educativas en la fase anterior. Sin embargo, desde un punto de vista general, para que los estudiantes puedan hacer parte de la operación se deben cumplir ciertos requisitos, entre los cuales se encuentran: encontrarse matriculado en una IED que cuente con la estrategia y que se refleje en el SIMAT, aprobar el taller de la bicicleta colectiva impartido por la SED, no contar con algún otro beneficio del programa de movilidad escolar de la SED, asistencia a la reunión de formalización por parte de la madre, padre o tutor legal. En paralelo, desde la SDM se georeferencian a los estudiantes potenciales a recibir el beneficio para diseñar las rutas de confianza y los recorridos de los polígonos de tal manera que beneficie a la mayor cantidad de estudiantes posibles, siguiendo los criterios establecidos en los protocolos.

Para la operación en vía de Al Colegio en bici se establece una relación de quince (15) estudiantes por un (1) guía escolar y dos (2) guías escolares por cada ruta de confianza; para BiciParceros se

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

establece una relación de 4 a 6 guías escolares por polígono buscando beneficiar entre 180 a 250 estudiantes según el entorno y la cantidad de colegios impactados en cada polígono. Los guías escolares tienen experiencia en manejo de grupos, trabajo con infancia, seguridad vial, cruces y cortes seguros, pedagogía y lúdica, que es parte esencial de la operación.

Desde la operación de Al Colegio en Bici, los guías escolares realizan los acompañamientos diarios por las rutas de confianza, iniciando en el primer punto de encuentro aprobado y pasando por los demás puntos en donde los acudientes deberán acompañar y recoger al estudiantes con el fin de garantizar la cadena de custodia; de allí el guía continuará con la ruta hasta la institución educativa; de igual manera una vez finalizada la jornada escolar, los guías acompañarán a los estudiantes hasta el punto de encuentro de cada uno de ellos.

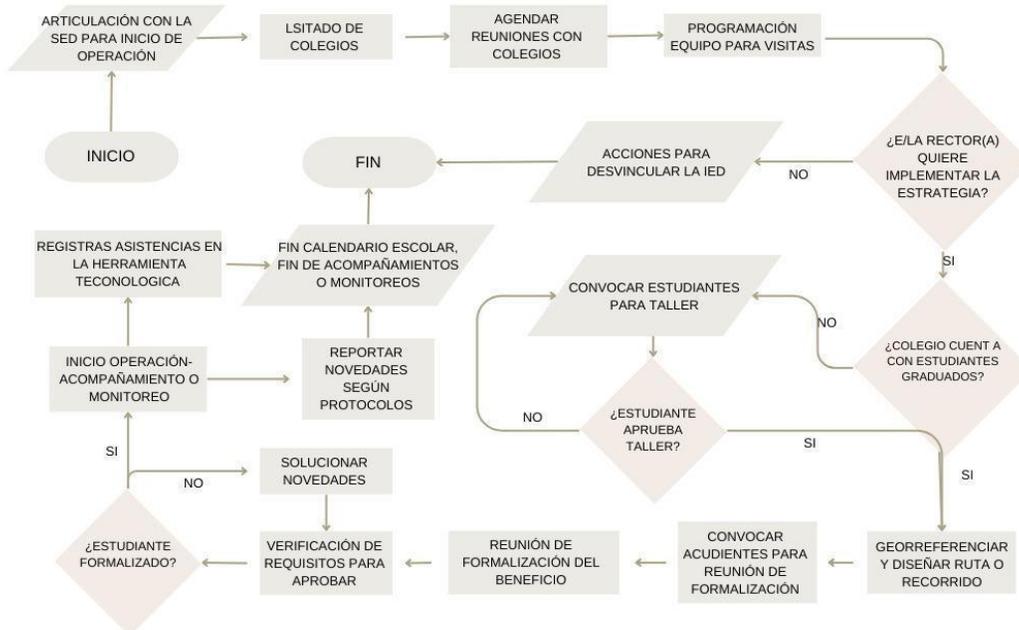
Con relación a la operación de BiciParceros, se implementará polígonos en zonas densas en términos de estudiantes matriculados y colegios relativamente ubicados cercanos geográficamente, en estos, los guías parceros realizan monitoreos constantes por rutas establecidas por donde la mayoría de los estudiantes en su propia bicicleta se desplazan hacia y desde las instituciones educativas; con estos monitoreos se pretende brindar un apoyo a los estudiantes que permita mitigar los riesgos y/o reaccionar antes la ocurrencia de algún hecho que afecte la integridad del estudiante.

Seguimiento: Etapa final donde se lleva el seguimiento y control los diferentes indicadores que se manejan desde la operación en conjunto con la SED y por medio de reuniones periódicas se socializan para la toma de decisiones a las que haya lugar. De la misma manera, se verifica el cumplimiento de los protocolos y procedimientos establecidos, control y verificación del cumplimiento de equipo territorial; así como acciones de mejora continua en la operación generando los ajustes necesarios para brindar un mejor servicio a los beneficiarios.

Por último, se presenta flujograma que articula las diferentes actividades macro que se deben realizar para lograr la implementación de las estrategias:

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

**Gráfica 3** Flujograma implementación AI Colegio en Bici y BiciParceros



**GUARDACAMINOS**

Guardacaminos como estrategia, busca generar cruces seguros en las vías de acceso al colegio con los objetivos de mejorar la seguridad vial de los estudiantes, generar alto impacto, cobertura y facilidad de implementación por colegios, y articular esfuerzos, recursos y actores involucrados en la movilidad escolar segura. Esta estrategia se viene implementando en las diferentes sedes de los colegios distritales desde el año 2022, donde se tuvo la participación de 20 sedes de colegios distritales distribuidas en las localidades de la siguiente manera: Rafael Uribe Uribe: 4, San Cristóbal: 3, Bosa: 3, Kennedy: 3, Usme: 2, Ciudad Bolívar: 2, Usaquén: 1, Tunjuelito: 1 y Fontibón: 1; beneficiando a 15.000 estudiantes. Para el año 2023, la participación aumentó a 28 sedes de colegios distritales distribuidas en las localidades de la siguiente manera: Bosa: 8, Kennedy: 5, Tunjuelito: 3, San Cristóbal: 3, Engativá: 2, Antonio Nariño: 1, Ciudad Bolívar: 1, Puente Aranda: 1, Rafael Uribe Uribe: 1, Santa Fe: 1, Suba: 1 y Usaquén: 1; beneficiando a 21.607 estudiantes.

**MODELO OPERATIVO**

La operación de la estrategia, se puede definir en tres momentos que son:

Planeación: Para la implementación de la estrategia de Guardacaminos, se tiene en cuenta la base de colegios distritales de la ciudad de Bogotá para programar las visitas de verificación donde se analiza los conflictos en la vía que involucran a los estudiantes.

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

Operación: Los gestores de Guardacaminos visitan los colegios que presentan riesgo vial para los estudiantes con el fin de presentar la estrategia al rector(a).

Si el/la rector(a) aprueba la estrategia, este debe conformar un equipo de voluntarios con la comunidad educativa que sean mayores de edad para el apoyo de la intervención en vía.

La Secretaría Distrital de Movilidad hace entrega de los elementos necesarios para los cierres, realiza un esquema de operación y sensibiliza a los voluntarios en cómo realizar la intervención en el colegio con los elementos entregados. Se deja registro del avance de los colegios en la base de datos general de Guardacaminos.

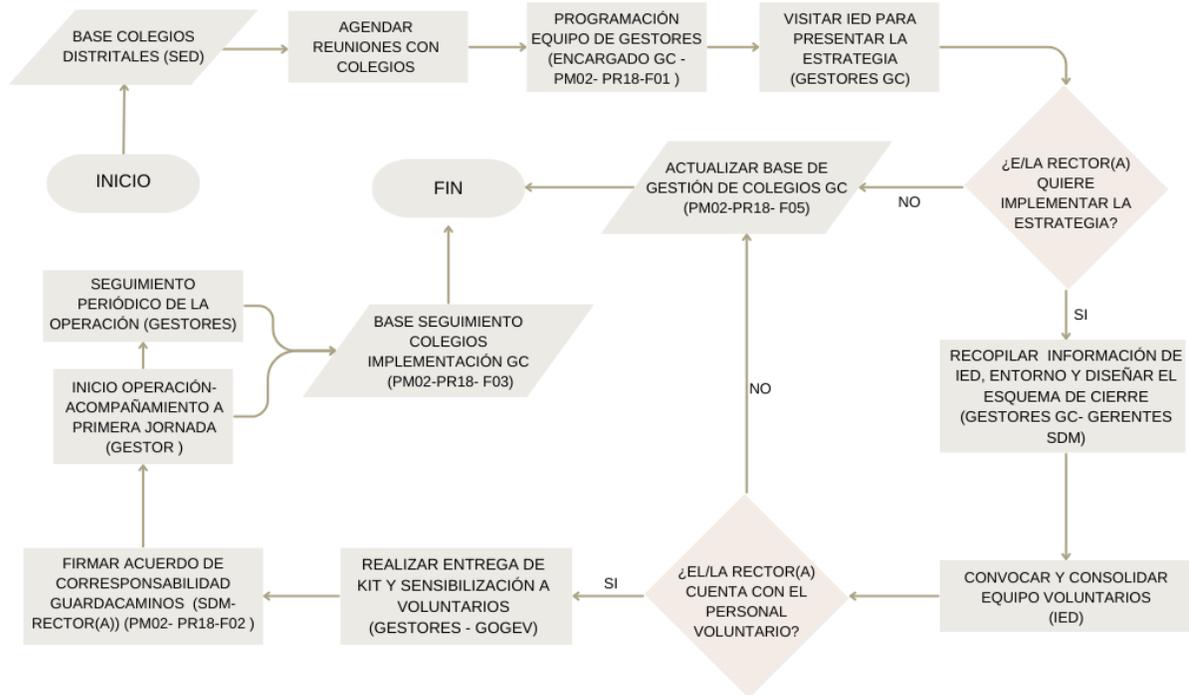
Posteriormente a la sensibilización del personal voluntario, se programa la primera jornada de operación de Guardacaminos en la vía de acceso al colegio, donde los gestores de Guardacaminos acompañan la implementación en el día.

Seguimiento: Posteriormente a la primera implementación en el colegio, los gestores de Guardacaminos realizan seguimientos mensuales de entre una a dos veces. Este seguimiento es registrado en una base donde se registra el número de apoyos, los horarios de implementación y los elementos utilizados en la intervención.

Se presenta a continuación un flujograma general del proceso de preparación, implementación y seguimiento, haciendo énfasis en los roles, flujos y productos de información resultantes:

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

*Gráfica 4 Flujograma implementación Guardacaminos*



### RUTA PILA

La temática de transporte especial en modalidad escolar es priorizada desde la Secretaría Distrital de Movilidad a través del proyecto 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 para los desplazamientos desde y hacia sus instituciones educativas.

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.

### MODELO OPERATIVO

El proyecto 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 de la Autoridad de Tránsito; quienes desarrollan la verificación individual a vehículos 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

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

- Operativo ruta pila en corredor vial
- Operativo ruta pila masivo

Las actividades del proyecto 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 se 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 técnico operativo, 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.

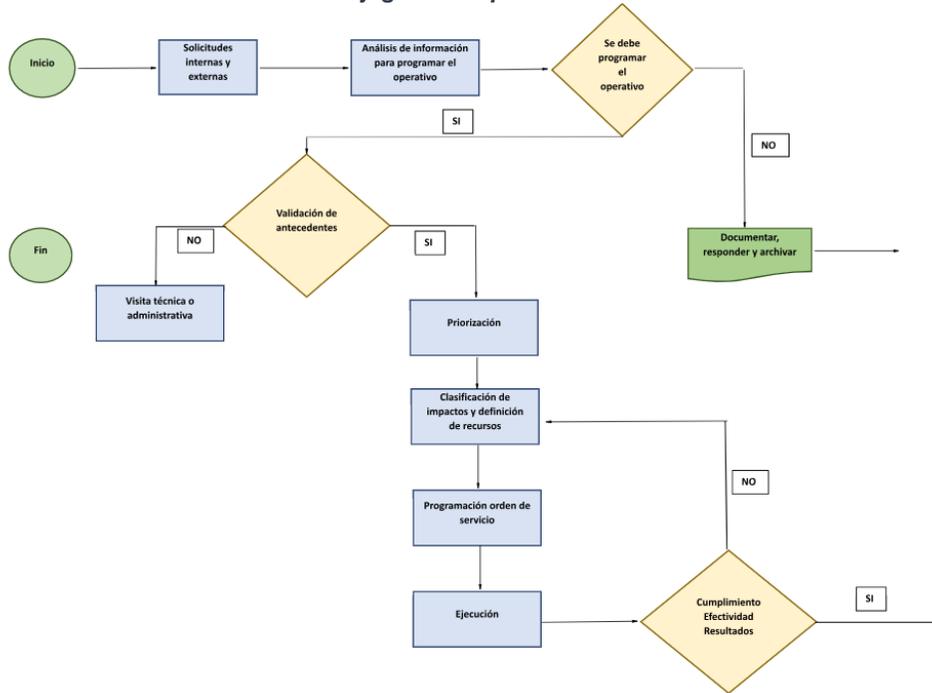
Posteriormente se compilan las “Individualización de novedades” en el formato “Consolidado novedades ruta pila”, bases que se convierten en insumos para reportar novedades y realizar control y seguimiento de indicadores.

**ETAPA ADMINISTRATIVA:**

En esta etapa el personal de Ruta Pila, ingresa desarrolla un proceso 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 de niñas, niños y adolescentes 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.

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

*Gráfica 5 Flujograma implementación Ruta Pila*



## 9.2 Resumen de la alternativa

De acuerdo con el problema a atender, el análisis de oferta y demanda y la definición técnica de cada intervención en atención a los objetivos específicos planteados, se presenta a continuación el resumen de la alternativa que se compone de cuatro productos a través de los cuales se atienden las causas del problema: (i) viajes de acompañamiento a niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto en el proyecto Ciempiés, que busca promover la seguridad vial en los recorridos hacia y desde el colegio a través de acompañamientos a los viajes a pie por parte de monitores capacitados contratados por la Secretaría de Movilidad. En los recorridos se utiliza el juego para enseñar a las niñas, niños y adolescentes sobre comportamientos seguros en la vía y también se realizan Safaris que son salidas extracurriculares a diferentes sitios de interés de la ciudad donde los estudiantes fortalecen sus conocimientos y su apropiación de la ciudad; (ii) viajes acompañados y monitoreados de niños, niñas y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParceros, éstos se implementan en conjunto con la Secretaría de Educación y buscan promover la seguridad vial en los recorridos hacia y desde el colegio a través de acompañamientos y monitoreos en bicicleta por parte de guías capacitados contratados por la Secretaría de Movilidad; (iii) sedes de colegios Distritales sensibilizados y que implementan la estrategia de Guardacaminos, que busca promover que las entradas y salidas al colegio sean más seguras, generando pasos seguros temporales en las vías de acceso a los colegios; y (iv) vehículos escolares controlados a través del proyecto Ruta Pila para mejorar las condiciones de seguridad vial de niñas, niños y adolescentes en su desplazamiento hacia y desde el colegio, que busca mitigar los riesgos viales en los viajes al colegio en transporte escolar e incentivar la corresponsabilidad por parte de las instituciones educativas y empresas de transporte escolar

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## 9.1 Estudios que respaldan la información básica del proyecto

*Tabla 17. Documentos técnicos y legales de soporte*

| 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.<br><br>Los Art. 57-59 y Art. 63 que hablan específicamente del peatón.   |
| 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.  | Define los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.<br><br>En particular son clave los Lineamientos en Educación en seguridad vial definidos en el capítulo 2 de la Ley.   |
| 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. | Busca promover el patrocinio, el fomento, la masificación, la divulgación, la planificación, la coordinación, la ejecución y el asesoramiento de la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre y la promoción de la educación extraescolar de la niñez y la juventud en todos los niveles y estamentos sociales del país, en desarrollo del derecho de todas las personas a ejercitar el libre acceso a una formación física y espiritual adecuadas.<br><br>Se resalta en particular: el Artículo 3, objetivo 5: 5o. Fomentar la creación de espacios que faciliten la actividad física, el deporte y la recreación como hábito de salud y mejoramiento de la calidad de vida y el bienestar social, especialmente en los sectores sociales más necesitados. |
| Decreto   | 594 de 2015          | Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar (PME) para Bogotá D.C y se dictan otras disposiciones.  | Define la finalidad de los PME como el promover una mayor cultura para la movilidad, orientando el adecuado desplazamiento de los estudiantes en medios motorizados y no motorizados. Se relacionan a continuación los títulos más relevantes a los proyectos:<br><br>Título II: Eje de formación, Capítulo I: Educación formal.<br><br>Título III: Eje de seguridad vial, Capítulo II: Seguridad vial, control y vigilancia.<br><br>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.   | Busca priorizar las condiciones de seguridad de los entornos escolares para los niños, niñas y adolescentes de la Capital. Mediante acciones que vinculen a la Autoridad de Policía, la participación activa de la comunidad educativa, la Comunidad circundante a los colegios, el mejoramiento de los entornos escolares y los recorridos peatonales en cuanto al espacio público, los servicios públicos, la infraestructura y señalización.   |



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

## SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

### DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

#### Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

|             |                                |  |   |
|-------------|--------------------------------|--|---|
| 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. | Busca fortalecer la vinculación de la ciudadanía a los procesos de consolidación de corredores seguros en entornos académicos del Distrito Capital.   |
| 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.  | Establece las condiciones generales del Programa de Movilidad Escolar, para el desplazamiento adecuado, seguro y sostenible de la comunidad educativa en las diferentes modalidades que ofrece la Secretaría de Educación del Distrito.   |
| Acuerdo     | 836 de 2022                    | "Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón"   | Tiene como objeto establecer los principios y lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la Política Pública del Peadón "En Bogotá, Primero el Peadón".   |
| CONPES D.C. | 15 del 23 de marzo de 2021.    | POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039   | Dentro de su objetivo específico "Más bici para todas y todos - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta", incluye como producto "4.1.2. Programa Al Colegio en Bici (ACB)", el cual pretende continuar y ampliar el programa ACB, buscando inculcar la bicicleta como medio de transporte sano y sostenible en las niñas y los niños de instituciones educativas públicas. Dentro de este producto se plantea la proyección y expansión del proyecto a 2039 en términos de la cantidad de estudiantes beneficiados con las actividades de ACB y BiciParceros.   |
| CONPES D.C. | 27 del 9 de junio de 2023      | POLÍTICA PÚBLICA DE PRIMERA INFANCIA, INFANCIA Y ADOLESCENCIA 2023-2033  | La Política tiene como objetivo "Garantizar el desarrollo integral de la primera infancia, infancia y adolescencia en Bogotá D.C. a partir del reconocimiento de sus capacidades, subjetividades y diversidades" incluye dos productos relacionados con el presente proyecto de inversión; el desarrollo de una "1.1.6 Estrategia de generación de hábitos para la movilidad sostenible y segura de niñas, niños y adolescentes de instituciones educativas distritales en la ciudad de Bogotá." y de una "1.1.25. Estrategia de fortalecimiento de la seguridad vial de niñas, niños y adolescentes que se movilizan en las rutas escolares", relacionándose directamente con el acompañamiento de viajes seguros a estudiantes de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros y la verificación de vehículos de transporte escolar a través del proyecto Ruta Pila.   |
| CONPES D.C. | 36 del 21 de noviembre de 2023 | POLÍTICA PÚBLICA DEL PEATÓN, EN BOGOTÁ PRIMERO EL PEATÓN 2023-2035   | <p>La Política tiene como objeto "Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público", proyectando la expansión del proyecto Ciempiés hasta 2035. Dentro de la cual se incluye su objetivo 1 Fomentar una cultura de la caminata y de respeto para las y los peatones en el espacio público", con resultado esperado "1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales" el producto "1.1.1. Programa CIEMPIÉS implementado" cuyo objetivo es Promover la movilidad segura y sostenible en los niños y niñas de colegios distritales, mejorando la experiencia de viaje, fomentando hábitos y comportamientos seguros en la vía, promocionando estilos de vida saludable y, por tanto, forjando prácticas de cultura ciudadana.</p> <p>Igualmente, dentro del objetivo 3 "Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones", con resultado esperado 3.1 "Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales" el producto "3.1.9. Programa Guardacaminos ejecutado en lo urbano y la ruralidad" cuyo objetivo es prevenir siniestros viales de niñas, niños y adolescentes a través de la implementación de pasos seguros en las vías que se encuentran alrededor de los colegios.</p> |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|         |               |     |  |   |
|---------|---------------|-----|--|---|
| Decreto | 1.<br>de 2023 | 497 | Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones   | En el marco de su Objetivo 2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas, plantea el programa Movilidad Segura y sostenible en entornos escolares que define una visión clara y las metas de corto, mediano y largo plazo para la sostenibilidad y expansión de los proyectos relacionados con una movilidad escolar sostenible y segura como; Ciempiés, Caminos Seguros, Al Colegio en Bici, BiciParceros, Guardacaminos, Ruta Pila, Zonas Escolares, actividades pedagógicas para la comunidad educativa y los Carriles Escolares.  |
| Decreto | 2.<br>de 2009 | 036 | Por la cual se reglamenta el Acuerdo 331 de 2008 sobre obligatoriedad de la instalación y uso de cinturones de seguridad en el transporte escolar y particular de menores en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones. | <p>En su Artículo 4 establece: "Los menores entre once (11) y dieciocho (18) años que se desplacen en vehículos particulares o en los que presten servicio público de transporte especial, deberán hacer uso de cinturones de seguridad de dos (2) o más puntos".</p> <p>En su Artículo 5 establece: "los vehículos que presten servicios de transporte especial de estudiantes en el Distrito Capital, deberán contar con cinturones de seguridad cuyo uso será obligatorio, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las sillas que no cuenten con otras sillas adelante, tendrán cinturones de seguridad de tres (3) puntos;</li> <li>2. Las sillas restantes podrán llevar cinturones de seguridad de dos (2) puntos."</li> </ol> |
| Acuerdo | 3.<br>de 2008 | 331 | Por el cual se establece la obligatoriedad de la instalación y uso de cinturones de seguridad en el transporte escolar y particular de menores en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones                             | <p>En su Artículo 1 establece: "Todo vehículo de transporte escolar y particular en el que se movilicen menores deberá contar con cinturones de seguridad cuyo uso será obligatorio."</p> <p>En su Artículo 2 establece: "Las Secretarías Distritales de Educación y Movilidad coordinarán, a través de los establecimientos de educación públicos, privados y jardines infantiles, la elaboración y actualización de un registro de los vehículos que prestan el servicio de transporte escolar."</p>  |
| Acuerdo | 4.<br>de 2007 | 281 | Por el cual se dictan normas de tránsito para la protección de niños y jóvenes en el Distrito Capital  | En su Artículo 1 establece "Para garantizar la seguridad de niños y jóvenes en sus desplazamientos, la Secretaría de Movilidad desarrollará operativos especiales en los sitios de revisión técnico - mecánica de los vehículos que los transportan y en los sitios de llegada y partida de las rutas."   |

**Tabla 18. Estudios realizados**

| Nombre del Estudio  | Entidad que realizó el estudio          | Fecha de realización   |
|---|---|--|
| Tabla 22. Relación documentos legales de soporte para la implementación de las estrategias, ubicada en la sección 9.0 del presente documento. | Se relaciona en la tabla para cada ítem | Diciembre 2023   |
| Información geográfica pública - Cicloinfraestructura en Bogotá y Colegios  | Datos Abiertos Bogotá                   | Fecha última actualización:<br>Cicloinfraestructura:05/02/2024<br>Colegios: 12/03/2024 |



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

## SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

### DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

#### Ficha de proyecto de inversión

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

|   |  |   |
|---|--|---|
| Información de seguimiento del Proyecto Ruta Pila   | Secretaría de Movilidad, Subdirección de Control del Tránsito y Transporte       | Enero 2024  |
| Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público del Observatorio del Espacio Público del DADEP                                      | Departamento Administrativo para la Defensoría del Espacio Público               | Diciembre 2022  |
| Encuesta de percepción de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros 2023  | Secretaría de Movilidad, Subdirección de Gestión en Vía                          | Diciembre 2023  |
| Boletín estadístico anual de caracterización del sector educación de Bogotá, D.C.   | Secretaría de Educación Distrital  | Febrero 2022  |
| Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2022   | Secretaría de Movilidad  | Octubre 2023  |
| Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT  | Secretaría de Movilidad  | Fecha de consulta 6/03/2024;<br>Fecha de corte: 3/03/2024 |
| Encuesta de Movilidad 2023  | Secretaría de Movilidad  | Junio 2023  |
| Libro Niños Primero   | Alcaldía de Bogotá, Secretaría de Movilidad                                      | Enero 2019  |
| Recomendaciones de mejora para la modalidad Al Colegio en Bici Programa de Movilidad Escolar  | Secretaría de Educación Distrital  | Enero 2019  |
| Resultados y efectos del proyecto Ciempiés Caminos Seguros  | Sensata UX Research para la Secretaría de Movilidad de Bogotá                    | Diciembre de 2019   |
| Ciempies Caminos Seguros Plan de Implementación Quinquenal 2022 – 2026  | Banco de Desarrollo de América Latina – CAF / Secretaría de Movilidad de Bogotá. | Junio 2023  |
| Propuesta metodológica para la priorización de la red de ciclorutas y cicloparqueaderos - Documento III programa "Al Colegio en Bici" | Secretaría Distrital de Planeación   | Noviembre 2012  |
| Procedimiento PM02-PR07 - Acompañamiento de estudiantes con el modelo operativo del proyecto "Al colegio en bici y BiciParceros"      | Secretaría Distrital de Movilidad  | Enero 2023  |
| Procedimiento PM02-PR14 - Acompañamiento de estudiantes por los caminos seguros del proyecto "Ciempies Caminos Seguros"               | Secretaría Distrital de Movilidad  | Enero 2023  |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|   |           |                                   |            |
|---|-----------|-----------------------------------|------------|
| Procedimiento<br>Procedimiento cruces seguros<br>estrategia "Guardacaminos" | PM02-PR18 | Secretaría Distrital de Movilidad | Enero 2023 |
|---|-----------|-----------------------------------|------------|

## 10. Localización de la alternativa de solución

| Región | Departamento | Municipio   | Distrital   | Entidad | Localidad      |
|--------|--------------|-------------|---|---------|----------------|
| Andina | Bogotá D.C.  | Bogotá D.C. | Localidades con énfasis en Suba, Kennedy y Bosa donde se concentra mayoritariamente la matrícula. | N.A.    | 19 Localidades |

### 10.1 Factores analizados

**Tabla 19. Factores para la localización**

| Factores que inciden en la localización                      | Seleccione con una X | Breve justificación de los elegidos.  |
|--|----------------------|---|
| Aspectos administrativos y políticos                         | X                    | Se tuvieron en cuenta factores administrativos y políticos como la normatividad e instrumentos de planeación que definen unas metas de cobertura.   |
| Cercanía de fuentes de abastecimiento                        |                      |   |
| Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros) |                      |   |
| Estructura impositiva y legal                                | X                    | Se tuvieron en cuenta factores legales como la normatividad e instrumentos de planeación que definen unas metas de cobertura, así como la normatividad que define elementos técnicos y mínimos a tener en cuenta para la implementación de las estrategias.   |
| Impacto para la equidad de género                            | X                    | El criterio de equidad de género se tiene en cuenta de manera transversal en la implementación de los proyectos, en particular para Al Colegio en Bici y BiciParceros ya que, al promover el uso de la bicicleta desde la infancia, se rompen barreras culturales para su uso y se reducen las brechas existentes en el uso de ese modo de transporte en la ciudad. |
| Orden público  |                      |   |
| Topografía   | X                    | En particular para definir la operación de Al Colegio en Bici y BiciParceros se tiene en cuenta la topografía ya que de acuerdo con los procedimientos las rutas de confianza no deben tener un pendiente promedio superior a 5%.   |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

| Factores que inciden en la localización | Seleccione con una X | Breve justificación de los elegidos.  |
|---|----------------------|---|
| Cercanía a la población objetivo        | X                    | Se tuvo en cuenta la cercanía a la población objetivo ya que todas las localidades cuentan con instituciones educativas y población estudiantil a atender. Sin embargo, de acuerdo con la capacidad de cada proyecto, durante la ejecución se orientarán intervenciones en aquellas localidades con mayor densidad de colegios e índices de siniestralidad. |
| Comunicaciones                          |                      |   |
| Costo y disponibilidad de terrenos      |                      |   |
| Disponibilidad de costo y mano de obra  | X                    | El alcance y capacidad de cada proyecto está sujeto a la contratación de personal. En el caso particular de Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros es un determinante para la cantidad de caminos seguros, rutas de confianza y polígonos a ofrecer ya que cada uno de éstos tiene una tasa específica de personal para operar.                        |
| Factores ambientales                    |                      |   |
| Medios y costos de transporte           |                      |   |
| Otros                                   |                      |   |

## 11. Cadena de valor

La cadena de valor del proyecto de inversión para mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá y la Región es un proceso integral que abarca diversas etapas y actividades. A continuación, se describe cada uno de sus objetivos

**Tabla 20. Cadena de valor**

| Objetivo General                                  | Objetivo específico  | Código y nombre del producto (Catálogo)   | Descripción del producto (Catálogo)                                     | Medido a través de (catálogo) | Código e indicador del producto (catálogo) | Unidad de medida de indicador (catálogo) |
|---|--|---|---|-------------------------------|--|--|
| Mitigar las condiciones de riesgo en los entornos | Brindar alternativas seguras para los desplazamientos de las niñas, niños y adolescentes desde y hacia las instituciones educativas. | 2409002 - Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse | Incluye campañas dirigidas a los usuarios de los sistemas de transporte | Número de campañas            | 240900200                                  | Número                                   |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|  |  |  |   |                                  |           |        |
|--|--|--|---|----------------------------------|-----------|--------|
| escolares y los desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas de Bogotá D. C. | Generar condiciones seguras en los entornos escolares para el tránsito de las y los peatones al acceder a las instituciones educativas | 2409007 -Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte  | Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte          | Número de entidades              | 240900700 | Número |
|  | Promover el cumplimiento normativo y las condiciones de seguridad por parte de los vehículos de transporte escolar                     | 2409004 - Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte | Incluye eliminación o control de riesgos en la actividad de desplazamiento. | Operativos de control realizados | 240900400 | Número |

**Tabla 21. Actividades y metas**

| Código y nombre del producto  | Cantidad (magnitud PDD) de producto | Meta/Actividad         |           |                  |  | Etapa de la actividad | Ruta Crítica Si o No |
|---|-------------------------------------|------------------------|-----------|------------------|--|-----------------------|----------------------|
|   |                                     | Proceso-acción         | Magnitud  | Unidad de Medida | Descripción  |                       |                      |
| 240900200 - Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse | 7.158.350                           | Realizar               | 5.475.500 | viajes           | acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParceros durante el cuatrienio | Operación             | Sí                   |
|   |                                     | Realizar               | 1.683.350 | viajes           | acompañamiento con el proyecto Ciempiés durante el cuatrienio  | Operación             | Si                   |
| 240900900 - Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte  | 139                                 | Implementar en         | 139       | instituciones    | distritales la estrategia de Guardacaminos en el cuatrienio  | Operación             | Sí                   |
| 240900700 - Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte  | 24.000                              | Realizar el control de | 24.000    | vehiculos        | escolares en el proyecto Ruta Pila en el cuatrienio  | Operación             | Sí                   |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## 12. Verificación final

*Tabla 22. Verificación de cadena de valor*

| 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 para promover que los desplazamientos de los niños(as) y adolescentes en edad escolar desde y hacia las instituciones educativas, así como los entornos escolares fueran más seguros, reconociendo la problemática y los diferentes medios utilizados como la bicicleta, caminar y los vehículos de transporte escolar. |
| 2                        | El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología   | X  |    | En atención a los criterios de construcción, el objetivo general es una proyección de la situación deseable que se busca generar de acuerdo con la problemática identificada. Es claro ya que define lo que se busca alcanzar y la población, es medible realista y alcanzable.  |
| 3                        | El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución   | X  |    | No incluye las alternativas en el enunciado.   |
| 4                        | El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología  | X  |    | En atención a los criterios de construcción, los objetivos específicos cumplen ya que son formulados de manera positiva y reflejan las causas del problema. Son claros ya que define lo que se busca alcanzar y la población, es medible realista y alcanzable.  |
| 5                        | El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos  | X  |    | Si son medibles y cuantificables a través de sus productos.  |
| 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 ya que cada uno de los objetivos apunta a una de las causas del problema, por lo que de manera complementaria se cumplirá el objetivo general.  |
| 7                        | Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos   | X  |    | Si, los productos buscan materializar los objetivos específicos a través de estrategias específicas que se implementarán desde la Secretaría de Movilidad en el marco del presente proyecto de inversión.  |
| 8                        | Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología   | X  |    | Los productos corresponden a servicios asociados a cada alternativa de solución propuesta  |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

| Numero | Criterio de verificación  | Sí | No | Comentario   |
|--------|---|----|----|--|
|        |   |    |    | para atender las causas del problema.  |
| 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  |    | Los productos planteados buscan transformar unos insumos particulares en beneficios para las niñas, niños y adolescentes en términos de seguridad vial, beneficiando a la sociedad en general. |
| 10     | Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada   | X  |    | Para cada producto se definió una medida y meta adecuada basada en el análisis de la necesidad y capacidad de los proyectos.   |
| 11     | Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación   | X  |    | Para cada producto se definen actividades necesarias para su generación.   |
| 12     | Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología   | X  |    | Cada actividad describe una acción mediante la cual se contribuye a la transformación de insumos en productos.   |

### 13. Costos de alternativa de solución (insumos corresponden exactamente a los de MGA WEB)

| PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN<br>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)                              |                      |                       |                       |                       |                       |
|---|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1. Realizar 5.475.000 millones de viajes acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciPerceros durante el cuatrienio |                      |                       |                       |                       |                       |
| Insumo  | 2.024                | 2.025                 | 2.026                 | 2.027                 | TOTAL PDD             |
| Mano de obra calificada   | 432.743.302          | 13.612.508.000        | 11.378.751.974        | 11.707.251.974        | 37.131.255.250        |
| Terrenos  |                      |                       |                       |                       | -                     |
| Maquinaria y Equipo   |                      |                       |                       |                       | -                     |
| Mantenimiento maquinaria y equipo   |                      |                       |                       |                       | -                     |
| Transporte  |                      |                       |                       |                       | -                     |
| Servicios prestados a las empresas y servicios de producción  |                      | 4.894.730.000         | 463.601.538           | 463.601.538           | 5.821.933.076         |
| Servicios para la comunidad, sociales y personales  |                      | 397.229.000           | 141.849.103           | 141.849.103           | 680.927.206           |
| Materiales  | 898.326.198          | 628.637.000           | 687.297.385           | 687.297.385           | 2.901.557.968         |
| <b>Total Meta Proyecto de Inversión por año</b>   | <b>1.331.069.500</b> | <b>19.533.104.000</b> | <b>12.671.500.000</b> | <b>13.000.000.000</b> | <b>46.535.673.500</b> |



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL  
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

| <b>PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN</b><br><i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i> |                   |                      |                      |                      |                       |
|--|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| <b>2. Realizar 1.683.350 viajes de acompañamiento con el proyecto Ciempiés durante el cuatrienio</b>                                       |                   |                      |                      |                      |                       |
| <b>Insumo</b>  | <b>2.024</b>      | <b>2.025</b>         | <b>2.026</b>         | <b>2.027</b>         | <b>TOTAL PDD</b>      |
| Mano de obra calificada  | 10.578.608        | 4.408.184.000        | 5.451.294.203        | 5.718.917.815        | 15.588.974.626        |
| Terrenos   |                   |                      |                      |                      | -                     |
| Maquinaria y Equipo  |                   |                      |                      |                      | -                     |
| Mantenimiento maquinaria y equipo  |                   |                      |                      |                      | -                     |
| Transporte   |                   |                      |                      |                      | -                     |
| Servicios prestados a las empresas y servicios de producción   |                   |                      | 58.766.255           | 65.192.610           | 123.958.864           |
| Servicios para la comunidad, sociales y personales   |                   |                      | 122.886.393          | 136.324.575          | 259.210.968           |
| Materiales   |                   | 110.000.000          |                      |                      | 110.000.000           |
| Gastos imprevistos   |                   |                      |                      |                      | -                     |
| <b>Total Meta Proyecto de Inversión por año</b>  | <b>10.578.608</b> | <b>4.518.184.000</b> | <b>5.632.946.851</b> | <b>5.920.435.000</b> | <b>16.082.144.459</b> |

| <b>PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN</b><br><i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i> |                    |                    |                      |                      |                      |
|--|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <b>3. Implementar en 139 instituciones Distritales la estrategia de Guardacaminos en el cuatrienio</b>                                     |                    |                    |                      |                      |                      |
| <b>Insumo</b>  | <b>2.024</b>       | <b>2.025</b>       | <b>2.026</b>         | <b>2.027</b>         | <b>TOTAL PDD</b>     |
| Mano de obra calificada  |                    | 304.585.000        | 703.770.941          | 703.770.941          | 1.712.126.882        |
| Terrenos   |                    |                    |                      |                      | -                    |
| Maquinaria y Equipo  |                    |                    |                      |                      | -                    |
| Mantenimiento maquinaria y equipo  |                    |                    |                      |                      | -                    |
| Transporte   |                    |                    |                      |                      | -                    |
| Servicios prestados a las empresas y servicios de producción   | 184.291.232        | 100.000.000        |                      |                      | 284.291.232          |
| Servicios para la comunidad, sociales y personales   |                    |                    | 796.229.059          | 796.229.059          | 1.592.458.118        |
| Materiales   |                    | 508.050.000        |                      |                      | 508.050.000          |
| Gastos imprevistos   |                    |                    |                      |                      | -                    |
| <b>Total Meta Proyecto de Inversión por año</b>  | <b>184.291.232</b> | <b>912.635.000</b> | <b>1.500.000.000</b> | <b>1.500.000.000</b> | <b>4.096.926.232</b> |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

| PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN<br>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas) |                    |                    |                    |                    |                      |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| 4. Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila en el cuatrienio                               |                    |                    |                    |                    |                      |
| Insumo   | 2.024              | 2.025              | 2.026              | 2.027              | TOTAL PDD            |
| Mano de obra calificada  | 77.500.000         | 200.990.000        | 173.009.530        | 173.009.530        | 624.509.059          |
| Terrenos   |                    |                    |                    |                    | -                    |
| Maquinaria y Equipo  |                    |                    |                    |                    | -                    |
| Mantenimiento maquinaria y equipo  |                    |                    |                    |                    | -                    |
| Transporte   |                    |                    |                    |                    | -                    |
| Servicios prestados a las empresas y servicios de producción   | 370.000.000        | 708.871.000        | 219.577.533        | 219.577.533        | 1.518.026.066        |
| Materiales   |                    |                    |                    |                    | -                    |
| Servicios para la comunidad, sociales y personales   |                    | 3.500.000          | 7.412.938          | 7.412.938          | 18.325.875           |
| Gastos imprevistos   |                    |                    |                    |                    | -                    |
| <b>Total Meta Proyecto de Inversión por año</b>  | <b>447.500.000</b> | <b>913.361.000</b> | <b>400.000.000</b> | <b>400.000.000</b> | <b>2.160.861.000</b> |

**Tabla 23 Tabla costos unitarios por insumo**

| Componente   | 2024                 | 2025                  | 2026                  | 2027                  | TOTAL                 |
|--|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 - Mano de obra calificada                                  | 520.821.910          | 18.526.267.000        | 19.001.284.087        | 19.585.781.860        | 57.634.154.857        |
| 3 - Materiales   | 898.326.198          | 1.246.687.000         | 41.871.086            | 43.127.218            | 2.230.011.502         |
| Servicios prestados a las empresas y servicios de producción | 554.291.232          | 5.703.601.000         | 323.427.311           | 328.525.634           | 6.909.845.177         |
| Mantenimiento maquinaria y equipo                            |                      |                       | 158.087.616           | 162.830.243           | 320.917.859           |
| Servicios para la comunidad, sociales y personales           | 0                    | 400.729.000           | 679.776.751           | 700.170.045           | 1.780.675.796         |
| <b>Total</b>   | <b>1.973.439.340</b> | <b>25.877.284.000</b> | <b>20.204.446.851</b> | <b>20.820.435.000</b> | <b>68.875.605.191</b> |

**Tabla 24 Tabla Resumen presupuesto cadena de valor**

| Objetivo específico  | Producto | Nombre de la Meta  | Total costo por meta | Total costo por meta | Total costo por meta | Total costo por meta | Total costo por producto | Total Costo por objetivo específico | Total Costo del proyecto |
|--|----------|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
|  |          |  | 2024                 | 2025                 | 2026                 | 2027                 |                          |                                     |                          |
| Brindar alternativas seguras para los desplazamientos de las niñas, niños y adolescentes desde y hacia las | 2409002  | 1 Realizar 5.475.000 viajes acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParoos durante el cuatrienio | \$ 1.331.069.500     | \$19.533.104.000     | \$12.671.500.000     | \$13.000.000.000     | \$ 46.535.673.500        | \$ 62.617.817.959                   | \$ 68.875.605.191        |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

| Objetivo específico  | Producto | Nombre de la Meta  | Total costo por meta | Total costo por meta | Total costo por meta | Total costo por meta | Total costo por producto | Total Costo por objetivo específico | Total Costo del proyecto |
|--|----------|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
|  |          |  | 2024                 | 2025                 | 2026                 | 2027                 |                          |                                     |                          |
| instituciones educativas.  |          | 2 Realizar 1.683.350 viajes de acompañamiento con el proyecto Ciempiés durante el cuatrienio     | \$ 10.578.608        | \$ 4.518.184.000     | \$5.632.946.851      | \$5.920.435.000      | \$ 16.082.144.459        |                                     |                          |
| Generar condiciones seguras en los entornos escolares para el tránsito de las y los peatones al acceder a las instituciones educativas | 2409007  | 3. Implementar en 139 instituciones Distritales las estrategia de Guardacaminos en el cuatrienio | \$ 184.291.232       | \$ 912.635.000       | \$1.500.000.000      | \$1.500.000.000      | \$ 4.096.926.232         | \$ 4.096.926.232                    |                          |
| Promover el cumplimiento normativo y las condiciones de seguridad por parte de los vehículos de transporte escolar                     | 2409004  | 4 Realizar el control de 24000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila en el cuatrienio     | \$ 447.500.000       | \$ 913.361.000       | \$400.000.000        | \$400.000.000        | \$ 2.160.861.000         | \$ 2.160.861.000                    |                          |

#### 14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

El desarrollo de este numeral se realiza de acuerdo con las necesidades que se presenten en el transcurso del cuatrienio para el proyecto de inversión.

#### 15. Riesgos

**Tabla 25. Riesgos de la alternativa**

| Nivel de Clasificación<br>(Propósito/ Ob. General/ Actividad) | Tipo de riesgo | Descripción del riesgo  | Probabilidad | Impacto | Efectos  | Medidas de Mitigación  | Supuesto   |
|---|----------------|---|--------------|---------|--|--|--|
| Propósito   | Financiero     | Que no se destinen los recursos proyectados para lograr las acciones en pro de las niñas, niños y adolescentes. | Probable     | Mayor   | Sin los recursos necesarios no sería posible contratar al personal requerido para la implementación de los proyectos, afectando la prestación del servicio y el beneficio de las niñas, niños y adolescentes | Realizar una correcta planeación del recurso, justificando los beneficios e impactos de los proyectos.<br><br>Gestionar alianzas para obtener recursos de cooperación internacional o de origen privado para realizar los objetivos. | Se asignarán los recursos necesarios para cumplir con todas las necesidades requeridas |



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL  
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

| Nivel de Clasificación<br>(Propósito/ Ob. General/ Actividad) | Tipo de riesgo   | Descripción del riesgo   | Probabilidad | Impacto     | Efectos   | Medidas de Mitigación  | Supuesto  |
|---|--|--|--------------|-------------|---|--|---|
| Propósito   | Asociados a fenómenos de origen biológico  | Ocurrencia de una pandemia o epidemia de salud pública que afecte a la población y las dinámicas de los colegios.                                | Moderado     | Mayor       | Esta situación afectaría la presencia de estudiantes en los colegios, limitando los recorridos hacia y desde el colegio lo que impediría realizar los acompañamientos, monitoreos, y controles en los desplazamientos hacia y desde los colegios. | Tomar medidas de prevención para el contagio como el uso de tapabocas.<br><br>Diseñar herramientas para modificar la prestación del servicio en otros espacios diferentes a los desplazamientos hacia y desde el colegio.                                    | No se presentan afectaciones de tipo biológico que afecten la ejecución de las acciones                               |
| Componente:   | Asociados a fenómenos de origen socio-natural; atmosféricos, hidrológico, geológicos | Que ocurra una afectación atmosférica que no permita o condicione los desplazamientos  | Probable     | Moderado    | Limitaría o condicionaría el número de viajes de acompañamiento de la población objetivo ya que pueden afectar la asistencia o la forma en que los estudiantes se movilizan al colegio.   | Tomar medidas para que ante condiciones de afectación atmosférica se proteja a los estudiantes.<br><br>Diseñar herramientas pedagógicas y comunicacionales para incentivar la asistencia y los desplazamientos de los beneficiarios ante dichas condiciones. | Se mantienen las condiciones de origen natural, atmosférico, hidrológico y geológico ideales para los desplazamientos |
| Componente  | Legales  | Cambios normativos en las políticas que afecten factores asociados a medios alternativos de transporte escolar durante la ejecución del convenio | 3. Moderado  | 3. Moderado | Posible afectación de las condiciones económicas y/o de operación que afectaría la forma actual y proyectada de prestación del servicio.  | identificación de los cambios normativos aplicables a la implementación de los proyectos.<br><br>Evaluación de estrategias para ajustarse a los cambios normativos.  | No se presentan cambios o modificaciones de tipo normativo que afecten la ejecución del convenio                      |
| Actividad   | Administrativo   | Demoras en la contratación del personal requerido para la implementación de los proyectos  | Probable     | Moderado    | Se presentarían retrasos en el inicio de la operación lo que afectaría la prestación del servicio y el beneficio a las niñas, niños y adolescentes, en particular la consecución de los viajes proyectados.                                       | Fortalecer los procesos de planeación y articulación entre áreas para planear e iniciar con tiempo los procesos de contratación del personal.  | Se contratan todo el personal requerido dentro de los términos y fechas establecidas                                  |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## 16. Ingresos y beneficios

### a) Identificación de los 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 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 proyectos así:

#### **Beneficios Ciempiés y Al Colegio en Bici**

Por medio de los proyectos Ciempiés y al Colegio en Bici se generan una serie de beneficios, asociados a la movilidad segura y activa al colegio como lo son:

- Beneficios asociados a la seguridad vial: asociados a la prevención de siniestros viales ya que los niños al ir acompañados están más protegidos antes este tipo de incidente.
- Beneficios asociados a salud: Teniendo en cuenta la actividad física que realizan las niñas, niños y adolescentes beneficiarios al movilizarse a pie o en bicicleta al colegio, se generan beneficios asociados a la reducción de morbilidad y los costos de mortalidad, así como beneficios del sistema de salud asociados a estilos de vida más saludables.
- Beneficios ambientales: asociados a la mitigación de generación de emisiones de material particulado y de gases de efecto invernadero al utilizar modos de transporte cero emisiones.

Se identifican otros beneficios derivados de los proyectos como mejoras en el rendimiento académico, mayor bienestar y felicidad, construcción de tejido social en la comunidad, sin embargo, no se cuenta con información para su cuantificación.

#### **Beneficios Guardacaminos**

A través de la estrategia Guardacaminos se busca principalmente mitigar las condiciones riesgosas en los entornos escolares para la seguridad vial a través de implementar pasos seguros en los horarios de entrada y salida a clases. Así, el principal beneficio de este proyecto es la prevención de siniestros viales. Se prevén beneficios adicionales como la construcción de tejido social y corresponsabilidad por parte de la comunidad frente a la problemática de siniestralidad vial, sin embargo, no se cuenta con información para su cuantificación.

#### **Beneficios Ruta Pila**

Con las acciones de Control a vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila para mejorar el viaje de niñas, niños y adolescentes, se busca promover condiciones favorables que mejoren la seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas, por lo que el principal beneficio de este proyecto es la prevención de siniestros viales.

### b) Cuantificación de los ingresos y beneficios

#### **Beneficios asociados a prevención de siniestros viales**

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

Teniendo en cuenta que una de los principales beneficios del proyecto de inversión es la reducción de la vulnerabilidad ante siniestros viales en los entornos escolares y viajes al colegio, para cuantificar este beneficio se utilizarán los valores de cobertura del SOAT que son los posibles costos asociados ante un siniestro vial y que son cubiertos por el seguro, como se observa a continuación:

**Tabla 26 Costos siniestros viales**

| Año  | Salario Mínimo Diario por año | Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios | Incapacidad Permanente | Muerte de la víctima y Gastos Funerarios | Gastos de transporte y movilización de las víctimas | Total cobertura (pesos) |
|------|-------------------------------|--|------------------------|--|---|-------------------------|
| 2020 | 29.260                        | 23.408.080   | 5.266.818              | 21.945.075                               | 292.601   | 50.912.574              |
| 2021 | 30.284                        | 24.227.200   | 5.451.120              | 22.713.000                               | 302.840   | 52.694.160              |
| 2022 | 33.333                        | 26.666.400   | 5.999.940              | 24.999.750                               | 333.330   | 57.999.420              |
| 2023 | 38.666                        | 29.759.652   | 6.959.880              | 28.999.500                               | 371.953   | 66.090.985              |
| 2024 | 43.333                        | 33.024.569   | 7.800.000              | 32.500.000                               | 412.760   | 73.737.329              |

Fuente: Cobertura por víctima. Fasecolda, 2024. <https://www.fasecolda.com/ramos/soat/tarifas-y-coberturas/cobertura-por-victima/>

Por lo que teniendo en cuenta que las cuatro estrategias objeto del presente proyecto de inversión generan beneficios al prevenir este tipo de situaciones, se asume que, si esta población hubiera sido afectada al no contar con los proyectos, se generaría un monto de cobertura por cada víctima de siniestro de tránsito \$73.737.329.

### **Beneficios sociales y ambientales Ciempiés y Al Colegio en Bici**

La cuantificación de los beneficios para el grupo objetivo beneficiado con Ciempiés y Al Colegio en Bici no es sencilla cuando no existen mediciones específicas de los impactos de los proyectos o 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 recopilamos indicadores de diversos estudios internacionales incluidos en la tabla siguiente:

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

*Tabla 27 Indicadores de bienestar*

| Componente     | Tipo de efecto  | Efecto/Criterio  | Valor de referencia        | Fuente   |   |
|----------------|---|--|----------------------------|--|---|
| Seguridad vial | Costos por lesiones bici  | Posibles lesiones por mayor exposición (mayor riesgo de accidente) | -1,31 AUD/km (2022)        | Australian Infrastructure and Transport Ministers, Australian Transport Assessment and Planning Guidelines, 2023.<br><a href="https://www.atap.gov.au/sites/default/files/m4_active_travel.pdf">https://www.atap.gov.au/sites/default/files/m4_active_travel.pdf</a> |   |
|                | Costos por lesiones a pie   | Posibles lesiones por mayor exposición (mayor riesgo de accidente) | -1,99 AUD/km (2022)        |  |   |
| Salud          | Beneficios en salud por actividad física a pie (morbilidad reducida y costos de mortalidad) | Beneficio por nivel de actividad (km recorrido)                    | 2,95 AUD/km (2022)         |  |   |
|                | Beneficios al sistema de salud movilidad a pie  | Beneficio por nivel de actividad (km recorrido)                    | 1,44 AUD/km (2022)         |  |   |
|                | Beneficios en salud por actividad en bicicleta (morbilidad reducida y costos de mortalidad) | Beneficio por nivel de actividad (km recorrido)                    | 1,48 AUD/km (2022)         |  |   |
|                | Beneficios al sistema de salud bici   | Beneficio por nivel de actividad (km recorrido)                    | 0,72 AUD/km (2022)         |  |   |
| Emisiones      | Valor económico de los costos sociales de emisión de contaminantes atmosféricos             | Material particulado fino (PM2.5)                                  | 272.344.824 COP/ton (2023) |  | Estimación del Equipo Ambiental de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, SDM basado en International Monetary Fund, Getting Energy Prices Right, 2014.<br><a href="https://www.elibrary.imf.org/display/book/9781484388570/9781484388570.xml?highlight=true&amp;result=1&amp;skey=kHyJS5">https://www.elibrary.imf.org/display/book/9781484388570/9781484388570.xml?highlight=true&amp;result=1&amp;skey=kHyJS5</a> |
|                | Valor económico de los costos sociales de emisión de CO2                                    | Dióxido de carbono equivalente (CO2eq)                             | 176.000 COP/ton (2023)     |  | Estimación del Equipo Ambiental de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, SDM basado en Asian Development Bank, Guidelines for the Economic Analysis of Projects, 2017.<br><a href="https://www.adb.org/documents/guidelines-economic-analysis-projects">https://www.adb.org/documents/guidelines-economic-analysis-projects</a>   |

**c) Valoración de los beneficios**

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

Para la cuantificación de los beneficios previamente relacionados se tendrán en cuenta los siguientes parámetros:

### Valores económicos ajustados

A partir de los valores relacionados en la tabla anterior del literal b, se presenta a continuación el ajuste de dichos valores de acuerdo con las tasas de cambio entre las monedas de referencia y el PIB per cápita por PPA de Colombia y de los países de referencia.

*Tabla 28 conversión moneda referencia*

| Componente     | Tipo de efecto  | Valor de referencia | Unidades y año de referencia | Valor en COP año de referencia ** | Valor en COP indexado a 30 de diciembre de 2023 | Factor PPA**** | Valor con ajuste por PPA (COP) |
|----------------|---|---------------------|------------------------------|-----------------------------------|---|----------------|--------------------------------|
| Seguridad vial | Costos por lesiones en bici   | -1,31               | AUD(2022)/km                 | -3.872                            | -4.231  | 0,32           | -1.323,3                       |
|                | Costos por lesiones a pie   | -1,99               | AUD(2022)/km                 | -5.882                            | -6.247  | 0,32           | -2.010,3                       |
| Salud          | Beneficios en salud por actividad en bicicleta (morbilidad reducida y costos de mortalidad) | 1,48                | AUD(2022)/km                 | 4.374                             | 4.779   | 0,32           | 1.495,1                        |
|                | Beneficios al sistema de salud bici   | 0,72                | AUD(2022)/km                 | 2.128                             | 2.325   | 0,32           | 727,3                          |
|                | Beneficios en salud por actividad física a pie (morbilidad reducida y costos de mortalidad) | 2,95                | AUD(2022)/km                 | 8.719                             | 9.527   | 0,32           | 2.979,9                        |
|                | Beneficios al sistema de salud  | 1,44                | AUD(2022)/km                 | 4.256                             | 4.650   | 0,32           | 1.454,7                        |
| Emisiones      | Valor económico de los costos sociales de emisión de contaminantes atmosféricos             | 272.344.824         | COP (2023)/ton               | -                                 | 297.585.580                                     | -              | 297.585.580,1                  |
|                | Valor económico de los costos sociales de emisión de CO2                                    | 176000              | COP (2023)/ton               | -                                 | 192.312   | -              | 192.311,6                      |

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

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

- \*\* 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 2022 (último año disponible)

### Factor de actividad por año

Esta variable se estima de acuerdo a la proyección de viajes a realizar en el cuatrienio así como a partir de la distancia promedio de un viaje realizada en cada proyecto, valor determinado a partir de la operación histórica.

**Tabla 29 Proyección de viajes**

| Proyecto           | Distancia promedio/viaje [km/viaje] | Viajes proyectados 2024 | Factor de actividad proyectado 2024 [km/año] | Viajes proyectados 2025 | Factor de actividad proyectado 2025 [km/año] | Viajes proyectados 2026 | Factor de actividad proyectado 2026 [km/año] | Viajes proyectados 2027 | Factor de actividad proyectado 2027 [km/año] |
|--------------------|-------------------------------------|-------------------------|--|-------------------------|--|-------------------------|--|-------------------------|--|
| Al Colegio en Bici | 3,5                                 | 840.000                 | 2.940.000                                    | 840.000                 | 2.940.000                                    | 909.000                 | 3.181.500                                    | 996.000                 | 3.486.000                                    |
| Ciempíes           | 1,5                                 | 395.000                 | 592.500                                      | 415.950                 | 623.925                                      | 486.450                 | 729.675                                      | 556.950                 | 835.425                                      |
| BiciParceros       | 4                                   | 560.000                 | 2.240.000                                    | 560.000                 | 2.240.000                                    | 606.000                 | 2.424.000                                    | 664.000                 | 2.656.000                                    |

### Factores de emisión

Para la cuantificación de los beneficios asociados a reducción de emisiones contaminantes teniendo en cuenta que la movilidad de los estudiantes se realiza en modos activos y no contaminantes, se utilizan los siguientes factores de emisión:

**Tabla 30 Factores de emisión**

| Variable/parámetro de operación  | Unidades    | Valor | Fuente   |
|--|-------------|-------|--|
| Potencial de mitigación de PM2.5 considerando la motocicleta como modo alternativo | g PM 2.5/km | 0,02  | Equipo Ambiental, Dirección de Inteligencia para la Movilidad. |
| Potencial de mitigación de CO2 considerando la motocicleta como modo alternativo   | kg CO2/km   | 0,08  | Equipo Ambiental, Dirección de Inteligencia para la Movilidad. |

Fuente: Informe de CO2 – Secretaría Distrital de Ambiente 2023

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

Con los parámetros identificados se cuantifican los beneficios y costos asociados a efectos sociales y ambientales de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y Biciparceros:

**Tabla 31 Cálculo beneficios ACB-CP-Biciparceros**

| Año   | Beneficiarios proyectados CP-ACB | Factor Actividad a pie [Km] | Factor actividad Bici [km] | Factor actividad total [km] | Seguridad vial (COP/año) | Social (COP/año) | Ambiental (COP/año) | B/C AÑO        | B/C /niño-año |
|-------|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------|---------------------|----------------|---------------|
| 2.024 | 12.950                           | 592.500                     | 5.180.000                  | 5.772.500                   | -8.045.913.083           | 17.907.242.391   | 123.165.743         | 9.984.495.051  | 771.003       |
| 2.025 | 12.950                           | 623.925                     | 5.180.000                  | 5.803.925                   | -8.109.086.671           | 18.046.598.854   | 123.836.247         | 10.061.348.430 | 776.938       |
| 2.026 | 14.272                           | 729.675                     | 5.605.500                  | 6.335.175                   | -8.884.749.438           | 19.770.677.930   | 135.171.336         | 11.021.099.828 | 772.218       |
| 2.027 | 15.794                           | 835.425                     | 6.142.000                  | 6.977.425                   | -9.807.301.034           | 21.822.180.387   | 148.874.791         | 12.163.754.144 | 770.150       |

A partir del valor resultante en la tabla anterior y el valor por cobertura ante siniestros viales, se presenta a continuación los beneficios cuantificados económicamente para el presente proyecto de inversión:

**Tabla 32 Cálculo beneficios programas y estrategias**

| Año          | Cantidad beneficiarios ACB y CP [A] | Cantidad de beneficiarios Ruta Pila [B] | Cantidad de beneficiarios Guardacaminos [C] | Beneficiarios totales [D] | Valor por cobertura [E] | Valor por efectos sociales y ambientales por niño [F] | Valor total [(A*E)+(D*E)] |
|--------------|-------------------------------------|---|---|---------------------------|-------------------------|---|---------------------------|
| 2024         | 12.300                              | 35.000                                  | 18.000                                      | 65.300                    | 73.737.329              | 811.748   | 4.825.032.078.751         |
| 2025         | 12.950                              | 80.000                                  | 25.500                                      | 118.450                   | 80.535.911              | 776.938   | 9.549.539.974.849         |
| 2026         | 14.250                              | 90.000                                  | 29.000                                      | 133.250                   | 87.961.322              | 773.411   | 11.731.867.216.814        |
| 2027         | 15.500                              | 95.000                                  | 32.500                                      | 143.000                   | 96.071.356              | 784.758   | 13.750.367.599.870        |
| <b>Total</b> |                                     |   |   |                           |                         |   | <b>39.856.806.870.283</b> |

**Tabla 33 Ingresos y Beneficios**



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL  
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

| Tipo<br>Beneficio o<br>Ingreso | Descripción del<br>beneficio o ingreso  | Descripción de<br>la cantidad del<br>beneficio o<br>ingreso | Unidad de<br>medida del<br>beneficio o<br>ingreso | Descripción del valor<br>unitario del<br>beneficio o<br>ingreso | Bien producido  |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|
| Beneficio                      | Ahorro en las coberturas de los siniestros viales y vida salvadas en siniestros viales  | Disminución de pérdida de vidas de niños                    | Niños beneficiados salvados                       | Valor económico de cobertura por víctimas en siniestro viales   | Desplazamientos seguros - otros   |
| Beneficio                      | Beneficios asociados a reducción de emisiones contaminantes teniendo en cuenta que la movilidad de los estudiantes se realiza en modos activos y no contaminantes (Ciempiés Al Colegio en Bici) | Niños que mejoran sus factores sociales y ambientales       | Niños beneficiados                                | Valor económico de los costos sociales y ambientales            | Viajes de acompañamiento de los programas Ciempiés y Al Colegio en Bici - otros |

**1. Beneficio ahorro cobertura siniestros**

**Tabla 34 Costeo de Ingresos y/o beneficios**

| Periodo o<br>vigencia | a. Cantidad del<br>ingreso o<br>beneficio | b. Valor unitario del<br>ingreso o beneficio | Valor Total del ingreso o beneficio<br>(multiplicar a y b) |
|-----------------------|---|--|--|
| 24                    | 65.300                                    | \$73.737.329                                 | \$4.815.047.583.700,00                                     |
| 25                    | 118.450                                   | \$80.535.911                                 | \$9.539.478.626.418,61                                     |
| 26                    | 133.250                                   | \$87.961.322                                 | \$11.720.846.116.985,60                                    |
| 27                    | 143.000                                   | \$96.071.356                                 | \$13.738.203.845.725,70                                    |

**2. Beneficios asociados**

| Periodo o<br>vigencia | a. Cantidad del ingreso<br>o beneficio | c. Valor unitario del<br>ingreso o beneficio | Valor Total del ingreso o beneficio<br>(multiplicar a y b) |
|-----------------------|--|--|--|
| 24                    | 65.300                                 | \$811.748                                    | \$53.007.144.400   |
| 25                    | 118.450                                | \$776.938                                    | \$ 92.028.306.100  |

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

|    |         |           |                   |
|----|---------|-----------|-------------------|
| 26 | 133.250 | \$773.411 | \$103.057.015.750 |
| 27 | 143.000 | \$784.758 | \$112.220.394.000 |

**Tabla 35 Costeo Total de Ingresos y beneficios**

| Periodo/vigencia | Total ingresos | Total beneficios        | Total General           |
|------------------|----------------|-------------------------|-------------------------|
| 24               | \$             | 4.868.054.728.100,00    | 4.868.054.728.100,00    |
| 25               | \$             | \$9.631.506.964.050,00  | \$9.631.506.964.050,00  |
| 26               | \$             | \$11.823.903.172.250,00 | \$11.823.903.172.250,00 |
| 27               | \$             | \$13.850.424.302.000,00 | \$13.850.424.302.000,00 |

### MODULO III- EVALUACIÓN

#### 17. Indicadores representativos para el “análisis costo – beneficio”

**Tabla 36 Flujo Neto de Caja**

| Item / Periodo                        | 2024              | 2025              | 2026               | 2027               |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| + Ingresos                            | 4.868.054.728.100 | 9.631.506.964.050 | 11.823.903.172.250 | 13.850.424.302.000 |
| + Créditos                            |                   |                   |                    |                    |
| - Costos de Pre-Inversión             |                   |                   |                    |                    |
| 1.1. Estudios                         |                   |                   |                    |                    |
| - Costos de Inversión                 | 10.152.598.999    | 19.934.899.856    | 20.204.446.851     | 20.820.435.000     |
| 1.2. Campañas                         |                   |                   |                    |                    |
| 1.3. Rutas                            |                   |                   |                    |                    |
| 2.1. Estación                         |                   |                   |                    |                    |
| - Costos de Operación y Mantenimiento |                   |                   |                    |                    |

|   |  |                     |
|---|--|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                      |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                    |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>   | <b>Versión: 4.0</b> |

| Item / Periodo               | 2024              | 2025              | 2026               | 2027               |
|------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| 2.2. Servicios de Valoración |                   |                   |                    |                    |
| - Amortización de Créditos   |                   |                   |                    |                    |
| - Intereses de Créditos      |                   |                   |                    |                    |
| + Valor de Salvamento        |                   |                   |                    |                    |
| Flujo Neto de Caja           | 4.857.902.129.101 | 9.611.572.064.194 | 11.803.698.725.399 | 13.829.603.867.000 |

### 18. Evaluación Multicriterio:

| Evaluaciones por realizar                     | Sí | No |
|---|----|----|
| Rentabilidad <sup>2</sup>                     | X  |    |
| Costo- eficiencia y costo mínimo <sup>3</sup> | X  |    |
| Evaluación multicriterio <sup>4</sup>         |    | X  |

## MODULO IV-PROGRAMACIÓN

### 19. Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto

*Tabla 37. Ficha de Indicador*

| Producto | Descripción   | Indicador Principal | Unidad de Medida |
|----------|---|---------------------|------------------|
| 2409002  | Incluye campañas dirigidas a los usuarios de los sistemas de transporte | SI                  | Número           |

<sup>2</sup> Este análisis permite determinar y comparar la rentabilidad de los proyectos, diferenciando el flujo de costos y beneficios actualizados, que se desprenden de su implementación.

<sup>3</sup> El criterio de Costo-Eficiencia compara los costos monetarios, con la posibilidad de alcanzar eficientemente ciertos objetivos, en este contexto la eficiencia debe entenderse como la relación entre los costos de los insumos aplicados y los productos obtenidos por el proyecto.

<sup>4</sup> Al igual que en los casos anteriores, este tipo de análisis soporta el proceso de toma de decisiones respecto de la conveniencia de la ejecución del proyecto, pero a diferencia de los demás este no se fundamenta en criterios de maximización económica, sino que, dependiendo de una jerarquización de variables según la ponderación de su importancia, se llega a una comparación de los mejores resultados alcanzados.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|         |  |    |        |
|---------|--|----|--------|
| 2409007 | Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte | SI | Número |
| 2409004 | Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte | SI | Número |

### 19.1 Fuente de verificación de las metas a reportar

|   |           |           |           |           |   |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| Objetivo Específico: Brindar alternativas seguras para los desplazamientos de las niñas, niños y adolescentes desde y hacia las instituciones educativas.   |           |           |           |           |   |
| Metas proyecto de inversión: 1. Realizar 5.475.000 viajes acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParceros durante el cuatrienio+Realizar 1.683.350 viajes de acompañamiento con el proyecto Ciempiés durante el cuatrienio |           |           |           |           |   |
| Sector: Transporte  |           |           |           |           |   |
| Id producto: 24   |           |           |           |           |   |
| Cód producto: 2409002   |           |           |           |           |   |
| Indicador de producto principal: 240900200  |           |           |           |           |   |
| Fórmula: Sumatoria de viajes de acompañamiento realizados   |           |           |           |           |   |
| Fuente de Verificación: Informes y reportes de la operación de los programas  |           |           |           |           |   |
| Meta Total: 7.158.350   |           |           |           |           |   |
| Unidad de Medida: número  |           |           |           |           |   |
| Periodo   | 2024      | 2025      | 2026      | 2027      | 0 |
| Meta por periodo  | 1.570.386 | 1.815.950 | 2.001.450 | 1.770.564 | 0 |

|   |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|
| Objetivo Específico: Generar condiciones seguras en los entornos escolares para el tránsito de las y los peatones al acceder a las instituciones educativas |  |  |  |  |  |
| Metas proyecto de inversión: Implementar en 139 instituciones Distritales la estrategia de Guardacaminos en el cuatrienio                                   |  |  |  |  |  |
| Sector: Transporte  |  |  |  |  |  |
| Id producto: 24   |  |  |  |  |  |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|   |      |      |      |      |   |
|---|------|------|------|------|---|
| Cód producto: 2409007   |      |      |      |      |   |
| Indicador de producto principal: 240900700  |      |      |      |      |   |
| Fórmula: Sumatoria de instituciones con la estrategia Guardacaminos diseñadas e implementadas |      |      |      |      |   |
| Fuente de Verificación: Informes y reportes de la operación de los programas                  |      |      |      |      |   |
| Meta Total: 139   |      |      |      |      |   |
| Unidad de Medida: Número  |      |      |      |      |   |
| Periodo   | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 0 |
| Meta por periodo  | 35   | 34   | 38   | 32   | 0 |

|   |       |       |       |       |   |
|---|-------|-------|-------|-------|---|
| Objetivo Específico. Promover el cumplimiento normativo y las condiciones de seguridad por parte de los vehículos de transporte escolar |       |       |       |       |   |
| Metas proyecto de inversión: Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila en el cuatrienio                |       |       |       |       |   |
| Sector: Transporte  |       |       |       |       |   |
| Id producto: 24   |       |       |       |       |   |
| Cód producto: 2409004   |       |       |       |       |   |
| Indicador de producto principal: 240900400  |       |       |       |       |   |
| Fórmula: Sumatoria del número de vehículos a los cuales se ha realizado control.  |       |       |       |       |   |
| Fuente de Verificación: Informes y reportes de la operación de la verificación de los vehículos   |       |       |       |       |   |
| Meta Total: 24.000  |       |       |       |       |   |
| Unidad de Medida: Número  |       |       |       |       |   |
| Periodo   | 0     | 1     | 2     | 3     | 4 |
| Meta por periodo  | 2.757 | 7.081 | 7.081 | 7.081 | 0 |

## 19.2 Indicador de Gestión

**Tabla 38 Indicador de Gestión**

| Sector | Tipo de Indicador | Código | Nombre | Unidad de medida | Fórmula | Descripción |
|--------|-------------------|--------|--------|------------------|---------|-------------|
|--------|-------------------|--------|--------|------------------|---------|-------------|

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|            |                      |          |  |            |                       |   |
|------------|----------------------|----------|--|------------|-----------------------|---|
| Transporte | Indicador de Gestión | 0500G032 | Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual | Porcentaje | Cpo = Poe * 100 / Pop | Cumplimiento de las tareas establecidas durante el cuatrienio |
|------------|----------------------|----------|--|------------|-----------------------|---|

**Tabla 39 Programación del Indicador de Gestión**

| Meta del indicador de gestión |  |                    |                       |                        |      |      |      |      |      |
|-------------------------------|--|--------------------|-----------------------|------------------------|------|------|------|------|------|
| Cód producto                  | Nombre del indicador de gestión                                    | Medido a través de | Fórmula               | Fuente de verificación | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| 0500G032                      | Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual | Porcentaje         | Cpo = Poe * 100 / Pop | Informe_P OA           | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

### 19.3 Fuentes de Financiación

**Tabla 40 Fuentes de Financiación**

|                  |  |                  |                   |
|------------------|--|------------------|-------------------|
| Programa         | 1. Bogotá Avanza en Seguridad                                    |                  |                   |
| Subprograma      | 0600 Intersubsectorial Transporte                                |                  |                   |
| Tipo de entidad  | Distrital  |                  |                   |
| Tipo de Recursos | Recaudo de fuentes multas, semaforización y Derechos de Tránsito |                  |                   |
| Periodo          | Etapa Fuente/Costo   | Inversión        | Total, Proyecto   |
| 2024             |  | \$ 1.973.439.340 | \$ 68.875.605.191 |
| 2025             |  | \$25.877.284.000 |                   |
| 2026             |  | \$20.204.446.851 |                   |
| 2027             |  | \$20.820.435.000 |                   |

### 19.4. Componentes

| Componente   | 2024 | 2025 | 2026   | 2027   | TOTAL  |
|--|------|------|--------|--------|--------|
| 02320201003 - otros bienes transportables (excepto productos metálicos, maquinaria y equipo)                     | 323  | 718  | 205    | 820    | 2.066  |
| 02320202006 - servicios de alojamiento;servicios de suministro de comidas y bebidas; de electricidad, gas y agua | 900  |      | 10.000 | 10.000 | 20.900 |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

| Componente  | 2024         | 2025          | 2026          | 2027          | TOTAL         |
|---|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| O2320202008 -servicios prestados a las empresas y servicios de producción   |              | 210           |               |               | 210           |
| O2320101003 - maquinaria y equipo   |              | 4.684         |               |               | 4.684         |
| O2320201002 - productos alimenticios, bebidas; servicios de transporte; y servicios de distribución de electricidad, gas y agua |              | 629           |               |               | 629           |
| O2310102005- Aportes generales al sistema de riesgos laborales  |              | 401           |               |               | 401           |
| O2320202009 - servicios para la comunidad, sociales y personales  | 891          | 19.235        | 10.000        | 10.000        | 40.126        |
| <b>Total</b>  | <b>2.114</b> | <b>25.877</b> | <b>20.205</b> | <b>20.820</b> | <b>69.016</b> |

## 20 Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población

Frente a la localización de la población afectada, el problema se presenta a nivel distrital, las localidades donde se cuenta con mayor matrícula de estudiantes de colegios oficiales y privados son Suba, Kennedy y Bosa. De manera similar, la oferta del sector oficial se encuentra concentrada en las localidades de Bosa, Kennedy y Ciudad Bolívar, mientras que la del sector no oficial en las localidades de Suba, Engativá y Kennedy (Secretaría de Educación, Boletín Caracterización Sector Educativo, 2022). Y los estudiantes matriculados entre los 5 y 17 años.

### 21. Focalización en Políticas Transversales

Como se detalla en el numeral 9. *Análisis técnico de la alternativa seleccionada*, el presente proyecto de inversión se articula directamente con las siguientes Políticas Públicas y Planes Distritales:

| Instrumento de planeación  | Objetivos del instrumento de planeación relacionados  | Productos del instrumento de planeación relacionados | Metas del presente proyecto de inversión relacionadas   |
|--|---|--|---|
| Política Pública de la Bicicleta, CONPES Distrital No.15 del 23 de marzo de 2021 | Más bici para todas y todos - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta,                      | Producto 4.1.2. Programa Al Colegio en Bici (ACB),   | 1. Realizar 5.475.000 viajes acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParceros durante el cuatrienio |
| Política Pública del Peatón, CONPES Distrital 36 de 2023                         | 1. Fomentar una cultura de la caminata y de respeto para las y los peatones en el espacio público | 1.1.1. Programa CIEMPIÉS implementado                | 2. Realizar 1.638.350 viajes de acompañamiento con el proyecto Ciempiés durante el cuatrienio   |



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL  
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-PR01-F09**

**Versión: 4.0**

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | 3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.   | 3.1.9. Programa Guardacaminos ejecutado en lo urbano y la ruralidad.  | 3. Implementar en 139 instituciones Distritales la estrategia de Guardacaminos en el cuatrienio  |
| Política Pública de Primera Infancia, Infancia y Adolescencia CONPES Distrital 27 de 2023. | 1. Reducir las situaciones de amenaza, inobservancia, y vulneración de los derechos de gestantes, niñas, niños y adolescentes  | 1.1.6 Estrategia de generación de hábitos para la movilidad sostenible y segura de niñas, niños y adolescentes de instituciones educativas distritales en la ciudad de Bogotá | 1. Realizar 5.475.000 viajes acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParceros durante el cuatrienio<br><br>2. Realizar 1.638.350 viajes de acompañamiento con el proyecto Ciempiés durante el cuatrienio |
|  |  | 1.1.25. Estrategia de fortalecimiento de la seguridad vial de niñas, niños y adolescentes que se movilizan en las rutas escolares   | 4. Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila en el cuatrienio   |
| Plan de Movilidad Sostenible y Segura  | Objetivo 2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.<br><br>Estrategia 2: Consolidar la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana<br><br>Programa 3: Movilidad segura y sostenible en entornos escolares | Proyecto 1. Fortalecimiento del proyecto Ciempiés Caminos Seguros: Caminando hacia/ desde el colegio<br><br>Meta de largo plazo: 67.210 niños y niñas beneficiarios.          | 2. Realizar 1.638.350 viajes de acompañamiento con el proyecto Ciempiés durante el cuatrienio  |
|  |  | Proyecto 2. Fortalecimiento del proyecto Pedaleando al Colegio: Al Colegio en Bici<br><br>Meta de largo plazo: 121.487 niños y niñas beneficiarios                            | 1. Realizar 5.475.000 viajes acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParceros durante el cuatrienio  |
|  |  | Proyecto 3. Fortalecimiento del proyecto Biciparceros<br><br>Meta de largo plazo: 67.821 niños y niñas beneficiarios  |  |
|  |  | Proyecto 4. Guardacaminos: Consolidación de corredores y accesos seguros y eficientes para niñas y niños<br><br>Meta de largo plazo: 176.700 niños y niñas beneficiarios      | 3. Implementar en 139 instituciones Distritales la estrategia de Guardacaminos en el cuatrienio  |
|  |  | Proyecto 6. Movilidad segura en vehículos de transporte escolar - Ruta Pila   | 4. Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila en el cuatrienio   |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | Meta de largo plazo: 30.000 vehículos de transporte escolar revisados por parte del proyecto Ruta Pila |  |
|--|--|--|--|

## 22 Otros Aspectos

Como se indicó previamente, el presente proyecto de inversión se implementa desde la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad en cabeza de la Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte por parte de la Subdirección de Gestión en Vía en cuanto a los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici, BiciParceros y Guardacaminos y la Subdirección de Control del Tránsito y Transporte en lo relacionado al proyecto Ruta Pila.

Igualmente, la Secretaría de Educación es una entidad clave ya que Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros se enmarcan también dentro del Programa de Movilidad Escolar, por lo que mantener la articulación con esta entidad es clave para la correcta ejecución del proyecto de inversión.

Asimismo, es importante recalcar que el principal insumo del proyecto de inversión es el equipo de trabajo que incide directamente en la cantidad de niñas, niños y adolescentes beneficiarios por los proyectos, lo que hace necesario priorizar y garantizar que los procesos de contratación se articulen con el calendario escolar de cada vigencia para poder prestar el servicio de la mejor manera.

Aunado a lo anterior, buscando robustecer los beneficios de estas estrategias es importante articular su implementación con otras áreas de la entidad y otras entidades del distrito para consolidar esfuerzos integrales para la mejora del bienestar, los entornos y la seguridad de las niñas, niños y adolescentes en la ciudad.

Finalmente, se resalta la necesidad de poder evaluar los impactos derivados de estos proyectos en términos ambientales, de bienestar y salud física y mental, de consolidación de tejido social, de generación de entornos cuidadores, ya que son impactos evidentes pero que no se han medido de manera integral y robusta.

El proyecto de inversión considera vigencias futuras dando continuidad a contratos esenciales, garantizando de forma expedita la entrega de bienes o servicios, de conformidad con la normatividad vigente y lo señalado en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027.

## 23 Actualizaciones



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

## SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

### DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

#### Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

| No. | Fecha      | Numeral Actualizado   | Cambio realizado  | Observaciones   |
|-----|------------|-----------------------|---|---|
| 1   | 08-07-2024 | 13, 19.3 y 19.4       | Se actualiza presupuesto cumplimiento Circular Externa No. DDP-000007 del 3 de Julio del 2024 - Reducción presupuestal – artículo 6 del Decreto 062 de 2024 | Se actualiza por la reducción de recursos por valor de \$ 846.475.637   |
| 2   | 06-09-2024 | 13, 19.3 y 19.4       | Se actualiza presupuesto por traslado presupuestal entre proyectos de inversión a la unidad ejecutora 01.   | Se actualiza por traslado presupuestal entre proyectos de inversión \$ 24.750.938   |
| 3   | 23-09-2024 | 13, 19.3 y 19.4       | Se actualiza presupuesto por reducción presupuestal.  | Se actualiza por reducción presupuestal por no giro Secretaría de Educación Distrital-fuente otros convenios \$ 7.122.132.000   |
| 4   | 15-11-2024 | 13, 19.3 y 19.4       | Se actualiza presupuesto por reducción presupuestal.  | Se actualiza por reducción presupuestal por traslado de recursos al FET (Fondo de Estabilización Tarifaria) por \$ 45.476.715   |
| 5   | 11-12-2024 | 22                    | Se adiciona aspecto.  | Se adiciona observación sobre la ejecución de vigencias futuras en el proyecto de inversión.  |
| 6   | 17-02-2024 | 13, 19.1, 19.3 y 19.4 | Se actualiza magnitudes y presupuesto.  | <p><b>Punto 13:</b> Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo.</p> <p>Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo.</p> <p><b>Punto 19.1:</b> Se actualiza la programación de la magnitud de los productos formulados para el proyecto.</p> <p><b>Punto 19.3:</b> Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo.</p> <p>Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo.</p> <p><b>Punto 19.4:</b> Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto programado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo.</p> |

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo. |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|

#### 24 Datos del responsable del proyecto

Nombre: NATHALY PATIÑO GONZALEZ  
 Área: Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
 Cargo: Directora  
 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: 

#### 25. Glosario

| <i>Término</i> | <i>Definición</i>   |
|----------------|---|
| <b>Sexo:</b>   | Hace referencia a la "categoría que divide, a partir de nociones biológicas, a los seres humanos en mujer y hombre"15 o personas intersexuales. |



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

## SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

### DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

#### Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

**Orientación sexual**

Categoría de análisis que se refiere a la "dirección del deseo erótico y afectivo entre las personas". Desde la orientación se identifican las personas homosexuales, heterosexuales, bisexuales. Como subcategorías de análisis se encuentra; heterosexual, homosexual (lesbiana y gay) y bisexual.

**Identidad de género**

La identidad es la construcción cultural que se genera en el marco de las relaciones sociales mediante la que se definen los atributos de los individuos y los colectivos que marcan la diferencia entre lo propio y lo diferente en un proceso permanente de construcción subjetiva, intersubjetiva y socio-cultural. La identidad de género se construye a partir de la identificación que una persona tiene de sí misma como masculina, femenina o transgénero. Los factores culturales, sociales y psicológicos contribuyen al establecimiento de la identidad de género por lo tanto no es una condición de nacimiento.

**Grupos poblacionales**

**Transcurrir vital - curso de vida:**

Comprende las relaciones entre las vidas individuales y los cambios sociales; en donde en primer lugar aparecen los roles que están definidos según la edad y en segundo las respuestas individuales que se producen ante las fuerzas sociales, mediante la comprensión de las vulnerabilidades y oportunidades en las diferentes etapas del desarrollo humano.

**Grupos étnicos:**

Una forma de agrupar estas relaciones se le conoce como grupos etarios, cuyo propósito es analizar la situación de las personas en razón a su edad y aspectos relacionados con desarrollo biológico, psicológico, emocional y social. Primera infancia, de 0 a 5 años. Infancia, de 6 a 11 años. Adolescencia, de 12 a 17 años- Juventud, de 14 a 28 años. Adultez, de 27 a 59 años. Vejez, mayores de 60 años. Esta categoría busca "analizar las prácticas de exclusión y discriminación que los grupos étnicos han vivido históricamente con el fin de transformarlas en integración e inclusión social, en pro de lograr goce efectivo de sus derechos". Además, visibilizar e integrar en las acciones del Estado, las particularidades de la cultura, cosmovisión, origen e identidad de los grupos étnicos.

**Negro(a)**

Persona quien por su identidad se autoreconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).

**Afrodescendiente/afrocolombiano/a**

Persona quien por su identidad es o se autoreconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).

**Indígena**

Persona descendiente de los pueblos originarios de América (amerindia) que tiene conciencia de su identidad y comparte valores, rasgos, usos y costumbres de su cultura, que la diferencian de otros grupos (DANE, 2019, p. 18).

**Palenquero(a) de San Basilio:**

Persona afrodescendiente que pertenece a la población de San Basilio de Palenque y que tiene características culturales propias en las que se destaca su lengua bantú, mezcla del español y dialectos africanos (DANE, 2019, p. 18).

**Raizal del**

**Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina**

Persona quien se autoreconoce por sus características triétnicas distintivas afro-anglocaribeñas, como identidad, valores, lengua, usos y costumbres propias de la población originaria del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (DANE, 2019, p. 18).

**Gitano(a) o Rrom**

Persona que por su identidad es o se autoreconoce descendiente de las tradiciones de pueblos gitanos llegados al continente americano (DANE, 2019, p. 17).

**Fenómeno de habitabilidad en calle:**

Grupo étnico con una identidad cultural que mantiene su propia forma de organización social, posee su propia lengua y que ha definido históricamente sus instituciones políticas y sociales. Se caracterizan por ser nómadas: no se ubican en lugares específicos (DPS, 2014).

**Discapacidad:**

Conforme a la Ley 1641 de 2013, "...hace referencia a las sinergias relacionales entre los habitantes de la calle y la ciudadanía en general; incluye la lectura de factores causales tanto estructurales como individuales".

**Víctima del conflicto armado:**

"Puede entenderse como el resultado de una "relación dinámica de la persona con los entornos políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales donde encuentra limitaciones o barreras para su desempeño y participación en las actividades de la vida diaria en estos entornos"

**Familia:**

Se define como "...aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1 de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno

Se comprenden como las "organizaciones sociales, construidas históricamente, constituidas por personas que se reconocen y son reconocidas en la diversidad de sus estructuras, arreglos, formas, relaciones, roles y subjetividades; las cuales están conformadas por grupos de dos o más personas de diferente o del mismo sexo, con hijos o sin ellos, unidas por una relación de parentesco por consanguinidad, afinidad, adopción o por afecto, en las que se establecen vínculos de apoyo emocional, económico, de cuidado o de afecto, que comparten domicilio, residencia o lugar de habitación de manera habitual y son sujetos colectivos de derecho



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

## SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

### DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

#### Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

#### ENFOQUE POBLACIONAL

El Enfoque Poblacional "...centra la atención en los seres humanos, es un marco de referencia que busca entender las necesidades, características, modos, costumbres de las personas que habitan determinados territorios o espacios de la sociedad. Desde lo operativo se plantea como canales, actuaciones, dispositivos, encaminados a dar respuestas que satisfagan las demandas presentes en las poblaciones que garanticen la vida, el desarrollo, el bienestar y la felicidad de las personas. También es apropiado como una categoría analítica de las dimensiones que atraviesan a las personas en sus diversas maneras de entender y apropiar el mundo, de vivir, de expresarse e identificarse".

#### ENFOQUE DIFERENCIAL

Enfoque diferencial "permite comprender la compleja realidad social y realizar acciones que contribuyan a eliminar todas las formas de discriminación y segregación social, como su nombre lo indica este enfoque reconoce la diferencia como punto de partida para implementar políticas públicas orientadas a la garantía de los derechos de la población en oposición a aquellas que pretenden homogeneizar en función de un modelo de desarrollo imperante"

#### ENFOQUE POBLACIONAL -DIFERENCIAL

Desde los enfoques poblacional y diferencial "se analizan diferencialmente las necesidades y se definen intervenciones dirigidas a garantizar la igualdad, la equidad, y no discriminación a partir del reconocimiento de la diversidad por etapa de ciclo vital, en razón de dinámicas culturales, políticas, económicas, de género y etnia particulares, vulnerabilidades a causa de condiciones, situaciones o posiciones como la discapacidad, el desplazamiento, y de esta manera, reconocer a Bogotá rural y urbana como un territorio diverso "donde habitan múltiples grupos poblacionales y sectores sociales, que son iguales en derechos al resto de las personas que habitan la ciudad"

#### ENFOQUE DE GÉNERO

El enfoque de género "permite analizar cómo el sistema sexo-género se ha traducido en impactos diferenciales entre ambos sexos mediante roles y conductas que dan lugar a la asignación desigual de los recursos, las oportunidades y el poder, tanto en el ámbito de lo público como de lo privado. Asimismo, permite identificar las situaciones de desventaja que enfrentan las mujeres para acceder al control de bienes y recursos, a la vez que para participar en la toma de decisiones"

#### ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS

El enfoque de derechos humanos, como sustento para la planeación, dirige la atención hacia las poblaciones reconociendo sus diferencias y diversidad y los sectores sociales de protección especial. Contribuye a identificar y satisfacer sus problemáticas, necesidades, intereses y demandas específicas en el territorio. Adicionalmente, busca la garantía de los derechos para el conjunto de la sociedad, su goce efectivo y la eliminación de las condiciones de desigualdad. Su inclusión en los planes de desarrollo de la ciudad es fundamental para materializar sus fines, generar respuestas integrales por parte de la administración y cerrar brechas de desigualdad.

Es una herramienta de análisis que reconoce que los sujetos están atravesados por distintos sistemas de opresión sexo/género; raza/racionalización/racismo; etnicidad; clase; edad; entre otros por lo que se necesita brindar una atención integral, y de protección, promoción y defensa de los derechos teniendo en cuenta la multidimensionalidad de los sujetos de las políticas públicas".

#### INTERSECCIO NALIDAD

Considerando que en una misma persona pueden reconocerse dos o más características basadas en su sexo, edad, pertenencia étnica, discapacidad, ubicación urbana o rural, orientación sexual, identidad de género, actividades sexuales pagadas, habitabilidad en calle, afectación por el conflicto armado (personas víctimas y reincorporadas), situación de migración y rol de cuidado, entre otras, se hace necesario el desarrollo de procesos analíticos desde la interseccionalidad a fin de garantizar acciones públicas más efectivas y la eficiencia de la inversión pública.

La interseccionalidad "es una herramienta que aborda cómo una persona podría vivir múltiples discriminaciones y opresiones; ayuda a entender la manera en que conjuntos diferentes de identidades influyen sobre el acceso que se pueda tener a derechos y oportunidades".

"El concepto de interseccionalidad fue acuñado por la académica afro estadounidense Kimberlé Crenshaw en el contexto del feminismo de la década del 90 en Estados Unidos. Este enfoque nos permite identificar qué sucede cuando se cruzan diferentes categorías, es decir, el modo en que se van generando historias de vida de resistencia a múltiples y simultáneas violencias. Al analizar la situación de las mujeres, concretamente, si cruzamos género con la pertenencia a una determinada raza/etnia, lengua, clase social, generación (si es niña, joven, adulta o adulta mayor), orientación sexual, identidad de género, situación socioeconómica, dónde vive (por ejemplo, en la ciudad o en el campo), si tiene alguna discapacidad, entre otras categorías, a medida que le sumamos estas variables, la complejidad y opresiones de la vida de las mujeres aumenta"

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  <p>ALCALDIA MAYOR<br/>DE BOGOTÁ D.C.<br/>Secretaría<br/>Movilidad</p> | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

## Bibliografía

- 25 Departamento Nacional de Planeación. (Julio de 2015). Manual Conceptual de la Metodología General Ajustada (MGA). Bogotá D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.
- 26 Departamento Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA.* Obtenido de [https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento\\_conceptual\\_2023.pdf](https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf)
- 27 Departamento Nacional de Planeación. (2023). *Lineamientos conceptuales que soportan la Metodología General Ajustada para Colombia.* Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación.
- 28 Dirección Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA.* Obtenido de [https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento\\_conceptual\\_2023.pdf](https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf)
- 29 Secretaría Distrital de Planeación. (2019). Guía de Planes de Desarrollo Distrital y Local. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Planeación.
- 30 Secretaría Distrital de Planeación. (2021). Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoque poblacional-diferencial y de género. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital

## Normatividad

- 31 Ley 152 de 1994. Ley Orgánica del Plan de Desarrollo.
- 32 Ley 388 de 1997. Ley de Ordenamiento Territorial.
- 33 Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.
- 34 Ley Estatutaria 1757 de 2015. Estatutaria de la participación ciudadana.
- 35 Ley Orgánica 2199 de 2022. Ley del Régimen Especial de la Región Metropolitana de Bogotá-Cundinamarca
- 36 Ley 2056 de 2020. Ley del Sistema General de Regalías-SGR.
- 37 Ley 2294 de 19 mayo de 2023. Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia. Mundial De La Vida"
- 38 CONPES 3918 de 2018. Establece las metas y estrategias para el cumplimiento de la Agenda 2030 de desarrollo sostenible y sus ODS en Colombia.

|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL<br/>BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b> |                     |
|   | <b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>                                     |                     |
|   | <b>Ficha de proyecto de inversión</b>                                   |                     |
|   | <b>Código: PE01-PR01-F09</b>  | <b>Versión: 4.0</b> |

- 39 Decreto 111 de 1996. Estatuto Orgánico de Presupuesto
- 40 Resolución 1450 de 2013. Por medio de la cual se adopta la MGA
- 41 Resolución 4788 de 2016. Por la cual se dictan los lineamientos para el registro de la información de Inversión Pública de las entidades territoriales.
- 42 Resolución 035 de 2020. Por el cual se dictan los lineamientos para el seguimiento a proyectos de inversión pública.
- 43 Resolución 2210 de 2021. Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital.
- 44 Circular 0020-04, octubre 26 de 2022. Lineamientos para la transición y puesta en marcha de la Plataforma Integrada de Inversión Pública.
- 45 Circular 0022 – 4 del 18 de diciembre de 2023. Orientaciones para el Cierre Fiscal de la vigencia 2023 e inicio de ejecución de la vigencia 2024 en la Plataforma Integrada de Inversión Pública.