

Transporte escolar



Departamento Nacional de Planeación
Subdirección Territorial y de Inversiones Públicas



DNP Departamento
Nacional
de Planeación



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



DNP Departamento
Nacional
de Planeación

Director General

Luis Fernando Mejía Alzate

Subdirector Territorial y de Inversión Pública (E)

Javier Perez Burgos

Subdirector Sectorial

Alejandra Corchuelo Marmolejo

Secretaria General

Jenny Fabiola Páez Vargas

Director de Inversiones y Finanzas Públicas

Yesid Parra Vera

Coordinador General del SGR

Jhon Jairo Gonzalez Echavarría

Subdirectora de Proyectos e Información de la Inversión Pública

Ana Yaneth González Ramírez

Equipo Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas

Zulma Yohana Espinosa Sierra

Coordinadora Grupo de Estructuración

Lina María Ramírez Arango

Equipo de Estructuración

Carlos Julio Torres Laitón
Germán Andrés Gutiérrez Pinzón
Jonathan Mauricio Fera Casas
Judith Antolinez Amaya
Juan Pablo Ladino Bolívar
Lina Paola Jiménez Ríos
Lucas Montaña Acevedo
Verónica Villegas Sánchez

Grupo de Comunicaciones y Relaciones Públicas

Wiston González del Río, Coordinador
Liliana Johanna Olarte Ávila, Regalías
Carmen Elisa Villamizar Camargo, Publicaciones

Versión 1.0

Diciembre 2017



MINEDUCACIÓN

Ministra de Educación Nacional

Yaneth Cristina Giha Tovar

Viceministra de Educación Preescolar, Básica y Media (E)

Liliana María Zapata Bustamante

Secretaria General

Liliana María Zapata Bustamante

Jefe Oficina Asesora de Planeación y Finanzas

Helga Milena Hernández

Directora de Cobertura y Equidad

Natalia Niño Fierro

Subdirector de Permanencia

Juan Esteban Quiñones Idárraga

Grupo de Regalías – OAPF

Ramiro Andrés Mora Herrera
Adriana Cubides Flechas
Camilo Andrés Melo Rojas
Carlos Andrés Méndez García
Emilio José Torres Durán
Iván Dario Morales Palacios
Liliana Santos Cubides
Luz Ángela Castellanos Abella
Martín Javier Vargas Lozano
Oscar Ruiz Santos
Sergio Andrés Beltrán Marín



MINTRANSPORTE

Ministro de Transporte

Germán Cardona Gutiérrez

Sub Director de Transporte

Juan Alberto Caicedo Caicedo

Coordinador Grupo Regalías

Jesús María Hernández Cruz

Grupo Regalías

Guillermo Arcila Mena

BOGOTÁ, D.C., 2017
© DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN
CALLE 26 13-19, PBX: 3815000
BOGOTÁ, COLOMBIA

Resumen

En este documento se presenta el **PROYECTO TIPO**, es decir, un modelo que facilita la formulación de un proyecto que busca facilitar el acceso y permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes estudiantes de los Establecimientos Educativos Oficiales por parte de las Entidades Territoriales – ET a través de la implementación del proyecto de **TRANSPORTE ESCOLAR**.

Este modelo sirve como guía y deberá ajustarse a las realidades y características propias de cada entidad territorial.

Palabras claves: transporte escolar, permanencia, niños, niñas, adolescentes y jóvenes estudiantes, Establecimientos Educativos Oficiales y Entidades Territoriales.

Contenido

	Introducción	8
1.	Objetivos del documento	9
2.	Problema por resolver	10
3.	Lo que dicen las normas	15
4.	Recursos necesarios para la implementación del proyecto	17
5.	Condiciones a cumplir para implementar el proyecto	19
6.	Alternativa propuesta	22
7.	Presupuesto y cronograma	28
8.	Interventoría y supervisión	29
	Anexos	31
	Bibliografía	32

Siglas

DNP: Departamento Nacional de Planeación

PGN: Presupuesto General de la Nación

EE: Establecimientos Educativos

SGP: Sistema General de Participaciones

MEN: Ministerio de Educación Nacional

SGR: Sistema General de Regalías

OCAD: Órgano Colegiado de Administración y Decisión

SIMAT: Sistema de Matricula Estudiantil

Glosario

Actividad Transportadora: De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional (Decreto 1079 de 2015).

Actividades Fluviales: Son todas las relacionadas con el transporte, tránsito, tráfico y demás actividades, así como todas aquellas que puedan afectar la navegación en las vías fluviales (Decreto 3112 de 1997).

Calendario Escolar: El calendario académico en la educación básica secundaria y media se organizará por períodos anuales de 40 semanas de duración mínima o semestrales de 20 semanas mínimo. La educación básica (primaria y secundaria) y media comprende un mínimo de horas efectivas de clase al año, según el reglamento que expida el Ministerio de Educación Nacional (Ley 115-1994).

Contrato para transporte de estudiantes: Es el que se suscribe entre la entidad territorial, un grupo de padres de familia, el representante legal, rector o director rural del centro educativo o la asociación de padres de familia, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de

las actividades programadas por el plantel educativo. (Decreto 431 de 2017).

Establecimiento Educativo Oficial: Es la instalación física en la cual el establecimiento educativo oficial ofrece el proceso educativo. Un establecimiento educativo oficial puede tener más de una Sede Educativa. (Colombia Compra Eficiente)

Longitud del recorrido: Es la distancia de recorrido de una ruta en kilómetros (km) desde el lugar del punto de recogida inicial de los usuarios al establecimiento educativo y viceversa.

Proyecto Tipo: Son soluciones estándar de alta calidad para que entidades territoriales que requieran atender una problemática específica lo implementen en su territorio de manera ágil y eficiente. Se conciben como una estrategia de estandarización de proyectos que busca mejorar la calidad y eficiencia de la inversión pública, contribuyendo a solucionar las debilidades en materia de estructuración de proyectos que enfrentan las entidades públicas nacionales y territoriales (documento CONPES 3856 de 2016).

Razones Precio Cuenta – RPC: En el caso de la MGA los precios de mercado son convertidos a precios económicos mediante la aplicación de factores de corrección denominados “Razones Precio Cuenta” o RPC, en las cuales se establece una relación de proporcionalidad entre los precios de mercado y los precios cuenta surgidos del estudio adelanto en el marco de un convenio de cooperación entre el DNP y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), titulado “Estimación de precios de cuenta para Colombia”

La Metodología utilizada para el cálculo de los precios cuenta parte del principio que el costo de producir un bien o servicio depende de los precios cuenta de los insumos que intervienen en su proceso de producción, de igual forma el costo de dichos insumos dependerá de los precios cuenta de otros y así de forma sucesiva. Siguiendo este razonamiento el estudio desarrolla una matriz insumo – producto de transacciones intersectoriales considerando los insumos más utilizados por el sector público, así como los productos según su grado de exposición al comercio internacional. (DNP, Manual Conceptual de la Metodología General Ajustada).

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial:

Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios (Decreto 174 de 2001).

SECOP: Es un sistema electrónico que entre otras funcionalidades, permite a las entidades estatales cumplir con las obligaciones de publicidad de los diferentes actos expedidos en los procesos contractuales y permite a los interesados en participar en los procesos de contratación, proponentes, veedurías y a la ciudadanía en general, consultar el estado de los mismos (Tutorial Sistema Electrónico para la Contratación Pública).

Sistema Integrado de Matrícula - SIMAT: Es una herramienta del Ministerio de Educación Nacional que permite organizar y controlar el proceso de matrícula en todas sus etapas, así como tener una fuente de información confiable y disponible para la toma de decisiones (Resolución 1203 de 2015).

Tasa de Deserción Intra-Anual: Está definida como la proporción de estudiantes

que abandonan el sistema escolar antes de que finalice el año lectivo, como proporción de los alumnos matriculados.

$$TDT = (\text{Alumnos que desertan antes de terminar el año lectivo } t / \text{Alumnos matriculados en el año lectivo de } t) \times 100$$

Generalmente, sus desagregaciones son: por departamentos, zonas (urbana-rural), género (hombres-mujeres), (Ministerio de Educación Nacional).

Tipología Vehicular: para la prestación del servicio de transporte escolar el Decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.2.1.6.10.3 señala que los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte.

Transporte Escolar: El transporte escolar es el traslado sano y salvo en un vehículo automotor con unas normas y características especiales para el traslado de estudiantes vinculados a instituciones educativas de carácter público o privado, cualquier nivel de educación preescolar, básica o media (Estudio del Sector para el Servicio de Transporte Escolar, Colombia Compra Eficiente).

Transporte Fluvial: Es aquel destinado a ejecutar el traslado de personas, animales o cosas por las vías fluviales, mediante embarcaciones (Decreto 3112 de 1997).

Transporte Privado: De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas. (Decreto 1079 de 2015).

Vías fluviales: Son los ríos, canales, caños, lagunas, lagos, esteros, ciénagas, embalses, represas y bahías de aguas tranquilas alimentadas por ríos y canales que permitan la navegación (Decreto 3112 de 1997).



Introducción

Bienvenido. En sus manos se encuentra un **PROYECTO TIPO** que contiene los aspectos metodológicos y técnicos para que las entidades territoriales que requieran atender un problema específico, puedan de manera ágil hacer realidad este proyecto en su territorio. Su aplicación genera dos importantes ahorros:

- Más del 80% de los costos previstos de preinversión, cuantificados por el ahorro en formuladores, articulación de entidades, operadores, oferentes, etc.
- Hasta cuatro meses en su formulación y estructuración.

Para la correcta y eficiente formulación de proyectos, este **PROYECTO TIPO** cuenta con dos herramientas complementarias:

1. La Guía de apoyo para formular y estructurar proyectos de inversión pública y diligenciar el aplicativo MGA-Web para proyectos de inversión. Esta guía contiene los aspectos conceptuales necesarios para la formulación de un proyecto de inversión pública¹.

2. Los Documentos Tipo para el proceso contractual que servirán de referencia para la adquisición de bienes y servicios.

Como ayuda para facilitar la formulación del proyecto, se presenta como ejemplo anexo a este documento la MGA-Web diligenciada, la cual debe ser ajustada con los datos reales de su entidad territorial. Adicionalmente, se

anexa la Cadena de Valor del Proyecto, así como el Modelo de Localización de las Rutas.

El contenido de este **PROYECTO TIPO** le permitirá a la entidad territorial dar los primeros pasos para estructurar su propio proyecto y buscar la financiación del mismo. Esto incluye:

- Argumentación de la problemática a resolver con este proyecto.
- Detalle de la alternativa de solución propuesta y su costo estimado.
- Cronograma estimado para su ejecución.

En este documento se utilizan dos imágenes de referencia para diferenciar el contenido de mayor relevancia para quienes estructuran el proyecto y para quienes tienen la responsabilidad técnica de ejecutarlo.



Indica información de interés para la formulación del proyecto.



Indica información de interés para el componente técnico del proyecto.

Los datos contenidos en este documento pueden ser actualizados, tanto en sus cifras, como en las normas que aplican para su formulación. Para ello remítase a <http://proyectostipo.dnp.gov.co> con el fin de verificar si el presente documento ha sido actualizado.

¹ Para mayor información consultar: <https://www.dnp.gov.co/programas/inversiones-yfinanzas-publicas/Paginas/Metodologias.aspx>

1. Objetivos del documento

El objetivo de este documento es presentar un **PROYECTO TIPO** que sirva a las entidades territoriales que hayan identificado bajos niveles de permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que asisten a los establecimientos educativos oficiales en la entidad territorial. Este proyecto busca:



- Dar una alternativa de solución, agilizando las tareas de formulación, generando ahorro en costos y tiempo.
- Permitir que la alternativa a implementar tenga en cuenta todos los aspectos técnicos y anexos necesarios para realizar este proyecto.
- Facilitar la formulación con el fin de ayudar a gestionar los recursos públicos.



2. Problema por resolver

Este numeral identifica el problema y define los objetivos que hacen pertinente pensar en implementar un proyecto de **TRANSPORTE ESCOLAR**.

La pregunta a contestar es la siguiente:

¿La entidad territorial requiere incrementar la permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que asisten a los establecimientos educativos oficiales en la entidad territorial?

Entendiendo el derecho de la educación como factor de desarrollo humano que permite desempeñarse en el medio que habita, el código de Infancia y Adolescencia en el artículo 17 señala que, “los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a la vida, a una buena calidad de vida y a un ambiente sano en condiciones de dignidad y goce de todos sus derechos en forma prevalente (...) Este derecho supone la generación de condiciones que les aseguren desde la concepción cuidado, protección, alimentación nutritiva y equilibrada, acceso a los servicios de salud, educación, vestuario adecuado, recreación y vivienda segura dotada de servicios públicos esenciales en un ambiente sano”. Por su parte, la Declaración Universal de los Derechos Humanos adoptada por la Organización de las Naciones Unidas en 1948, establece que la educación es un derecho universal del cual son titulares todas las personas y al que deberían tener acceso en condición de gratuidad, al menos en los niveles de educación fundamental (ONU, 1948).

La educación se constituye en una de

las herramientas más eficaces para la superación de contextos de pobreza y violencia, al tiempo que contribuye con la generación de ciudadanías activas y procesos de cohesión social (UNESCO, 2016). La importancia de la educación como dinamizadora de los procesos económicos y sociales hace que la privación del goce efectivo del derecho, materializada en el fenómeno de la deserción escolar, sea un fenómeno indeseable y profundamente pernicioso para la adecuada generación de capital humano, social y económico de una nación.

Resulta particularmente interesante para el contexto colombiano el hecho de que la educación sea una de las principales estrategias para el logro de sociedades con mejores mecanismos de resolución de conflictos y mejores estrategias de inclusión y participación política. Individuos mejor educados tienen la capacidad de formar posiciones personales frente a asuntos de interés público y de organizarse para participar activamente en la toma de decisiones frente a esos asuntos; de la misma manera, conocer y comprender mejor las realidades sociales, políticas y económicas, y la posibilidad de transformarlas, contribuirá a que los individuos opten cada vez menos por la violencia como alternativa de incidencia política (UNESCO, 2016).

Cuando se trata del ámbito rural, la educación puede generar, en el mediano y largo plazo, prácticas sostenibles de generación de ingresos a partir del aprendizaje de técnicas y prácticas de cultivos, manufactura, entre

otros. La generación de procesos más eficientes de producción agrícola contribuye a disminuir la pobreza rural y a cerrar la brecha de ingreso entre los habitantes del campo y de la ciudad. En el largo plazo, la educación genera crecimiento económico generalizado, al tiempo que permite generar mejores prácticas de distribución de recursos que disminuyan la segregación y la inequidad; también se espera que sistemas educativos universales y de mejor calidad impacten positivamente en la transformación de los procesos productivos y contribuyan a generar desarrollo económico sostenible (UNESCO, 2016).

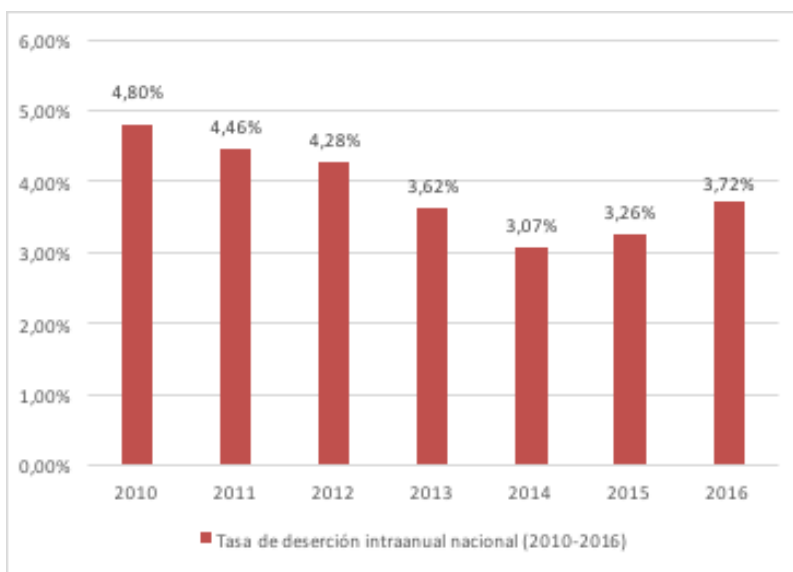
La educación es, tal vez, la herramienta de política más efectiva para alcanzar un crecimiento sostenido en los niveles de bienestar y calidad de vida de la sociedad, esta tiene el potencial de generar mejores ciudadanos que se articulen adecuadamente con quienes les rodean, de empoderar a las comunidades para que conozcan sus derechos y se organicen para exigirlos en el marco de las instituciones

democráticas. También puede contribuir a la superación de la carencia de las necesidades más inmediatas y, en el largo plazo, a la generación de mayores ingresos que se distribuyan más equitativamente en la sociedad.

No obstante, tanto la deserción escolar² como el abandono definitivo del sistema educativo, afectan indirectamente las posibilidades de desarrollo social y económico de una comunidad, y profundiza las brechas en la calidad de vida entre las personas que logran permanecer en el sistema educativo y aquellos que desisten de continuar su ciclo de estudios.

Según datos oficiales del Ministerio de Educación Nacional, para el año 2016 Colombia reportó una tasa nacional de deserción escolar intra-anual de 3.72% para los niveles de Preescolar, Básica y Media. A continuación, se presenta un registro histórico entre 2010 al 2016 donde se registra la tasa de deserción intra-anual nacional:

Ilustración 1 Tasa de deserción intra-anual nacional. Ministerio de Educación Nacional (2010 – 2016)

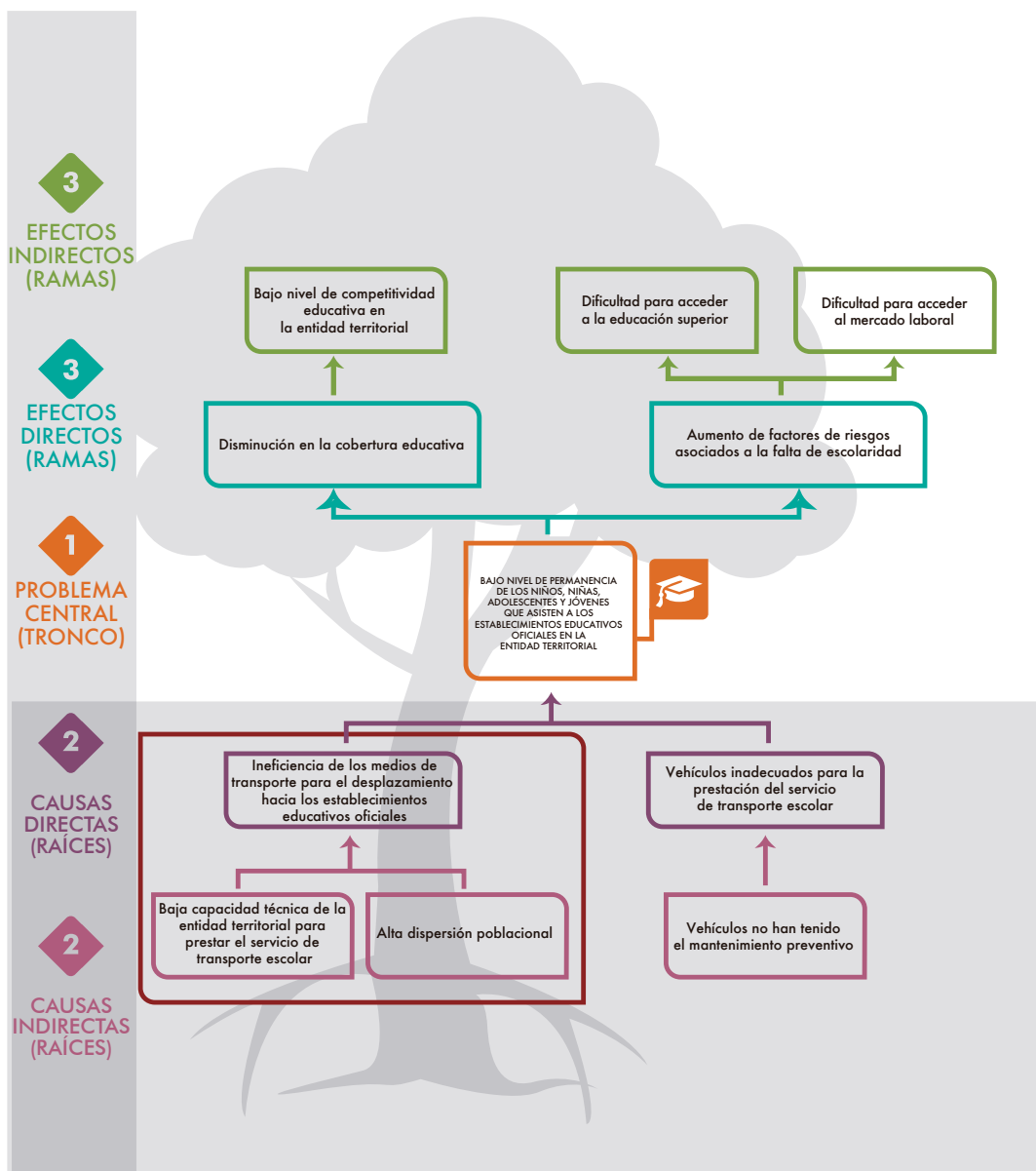


² Fenómeno complejo, dinámico y multicausal que tiene la potencialidad de afectar negativamente y de manera directa a uno de los sectores más vulnerables de la sociedad: los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en edad escolar (Fuente: Elaboración propia)

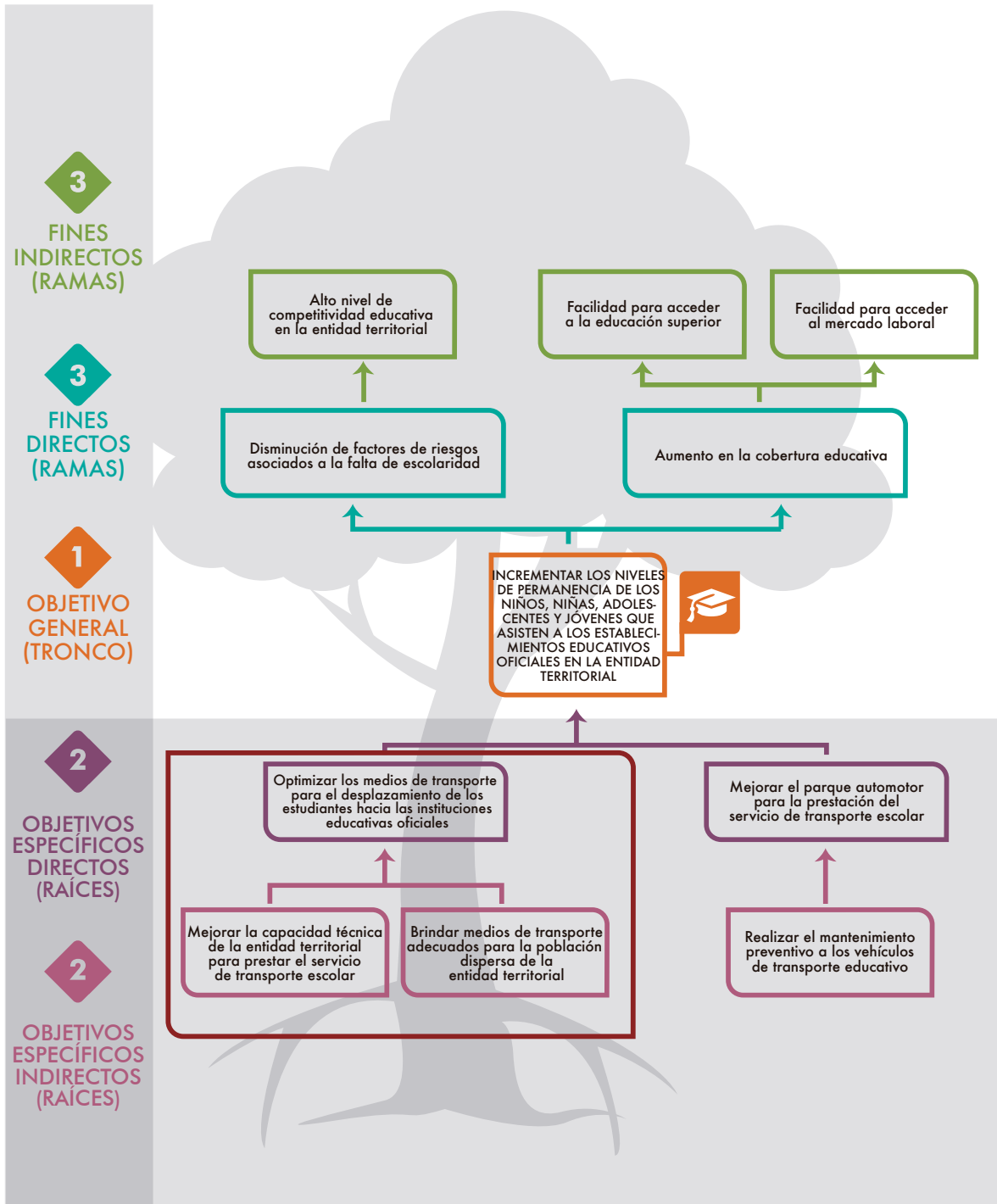
En este sentido, se hace necesario garantizar la permanencia y la cobertura educativa, mediante el servicio de transporte escolar para estudiantes de la zona urbana y rural del nivel preescolar, básica primaria, básica secundaria y media que asisten a los diferentes establecimientos educativos en las mejores condiciones de seguridad y calidad.

En virtud de lo anterior, a continuación se presenta el árbol del problema que sintetiza las causas y efectos asociados a la problemática central. En el recuadro naranja se enmarcan los elementos problemáticos que atiende este proyecto tipo.

Ilustración 2. Árbol de problema



Atendiendo esta problemática, se plantea el siguiente árbol de objetivos que daría lugar al planteamiento de alternativas de solución.



De acuerdo con lo anterior, la entidad territorial que adapte este **PROYECTO TIPO** buscará incrementar la permanencia niñas, adolescentes y jóvenes que asisten a los establecimientos educativos oficiales en la entidad territorial.



3. Lo que dicen las normas

Este **PROYECTO TIPO** está diseñado cumpliendo con todas las normas que le son aplicables. está diseñado cumpliendo con todas las normas que le son aplicables, las cuales deben ser consultadas al momento de aplicar el proyecto, con el fin de verificar su estricto cumplimiento.

Como norma general, la Constitución política de Colombia de 1991 define la educación como derecho de la persona y un servicio público, debido a lo anterior el Gobierno Nacional debe proporcionar el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura (artículo 67). Adicionalmente, en su artículo 315 señala que es deber de los alcaldes asegurar la acción administrativa, el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo.

De igual manera, la Ley 734 de 2002, en su artículo 34, señala el deber de los servidores públicos de “vigilar y salvaguardar los bienes y valores que le han sido encomendados y cuidar que sean utilizados debida y racionalmente, de conformidad con los fines a que han sido destinados”.

En este sentido, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país” dentro de sus objetivos para el año 2018, contempla “Cerrar las brechas en acceso y calidad a la educación, entre individuos, grupos poblacionales y entre regiones, acercando al país a altos estándares internacionales y

logrando la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos”, donde la línea de acción se enfoca en aumentar la cobertura y permanencia en el sistema educativo.

Para ello la política de potenciar la educación habrá consolidado apuestas en incrementar el acceso y permanencia a la educación media, como también a transformar la educación en el campo.

Ante las diferencias registradas en las coberturas educativas entre las zonas urbana y rural, el Gobierno Nacional ha priorizado fomentar la permanencia y el acceso de la niñez y la juventud a los establecimientos educativos rurales incrementando la oferta del programa de transporte escolar.

De acuerdo con el Documento CONPES 3856 “Estrategia de Estandarización de Proyectos 2016-2018”, el Departamento Nacional de Planeación - DNP dentro de sus objetivos por mejorar la calidad y eficiencia de la inversión pública, contribuye a solucionar las debilidades en la estructuración de proyectos de las entidades públicas nacionales y territoriales mediante la consolidación de 50 tipologías de proyectos tipo.

De tal manera, el DNP en apoyo a la estrategia del Ministerio de Educación Nacional – MEN, desarrolla a través de este documento la estandarización del proyecto de Transporte Escolar, cumpliendo con los lineamientos normativos y directrices en la formulación,

estructuración y presentación de proyectos de inversión las diferentes fuentes de financiación.

Para intervenir en este componente de prestación de servicios, la Ley 115 de 1994 define las directrices entorno a la educación en Colombia, en el artículo 187 contempla fuentes de cofinanciación del transporte escolar “El Fondo de Cofinanciación para la Inversión Social, FIS, podrá cofinanciar, con los municipios, programas de adquisición de buses u otros vehículos de transporte para la movilización de estudiantes, así como los costos necesarios para la prestación del servicio de transporte escolar”

En este sentido, la Ley 715 de 2001 mediante la creación del Sistema General de Participaciones señala los requisitos para financiar el transporte escolar “Una vez cubiertos los costos de la prestación del servicio educativo, los departamentos, distritos y municipios destinarán recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres” (artículo 15, Parágrafo 2º). Así mismo, el MEN a través de la Directiva Ministerial 04 de 2003, proporciona orientaciones para el manejo de los recursos del Sistema General de Participaciones.

Siendo el Sistema General de Regalías - SGR, una fuente adicional para financiar y cofinanciar proyectos de inversión pública en Colombia, la Ley 1530 de 2012 manifiesta, “Los proyectos susceptibles de ser financiados con los recursos del Sistema General de Regalías deben estar en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y los planes de desarrollo de las entidades territoriales, así como cumplir con el principio de Buen Gobierno y con las siguientes características: Pertinencia (...), Viabilidad (...), Sostenibilidad (...), Impacto (...), y Articulación (...)” (artículo 23).

En este sentido, para acceder a los recursos del SGR, el Acuerdo 045 de 2017 - Por el cual se expide el Acuerdo Único del Sistema General de Regalías (SGR) y se dictan otras disposiciones, se precisa en el Anexo Sectorial No. 12 los requisitos que deben contener los proyectos de inversión pública destinados a financiar la prestación de servicio de transporte escolar en los establecimientos educativos oficiales en los niveles de básica y media.

Finalmente, luego de la aprobación de la fuente de recursos en Colombia tanto la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007 disponen de la información necesaria con respecto a los procesos de contratación de los recursos públicos. Así mismo, es importante tener en cuenta que el Decreto 1082 de 2015 en el Artículo 2.2.1.1.2.1.1 señala cuales son los estudios y documentos previos durante el proceso de contratación.

A continuación, se indican otras disposiciones frente a la reglamentación que cubija el transporte escolar en el país:

- Decreto 3112 de 1997 por el cual se reglamente la habilitación y la prestación del servicio público de transporte fluvial (Ministerio de Transporte)
- Decreto 3666 de 1998 por la cual se establecen las cuantías mínimas que deberán cumplir las pólizas de seguros relacionados en el Artículo 28 del Decreto 3112 de 1997 (Ministerio de Transporte).
- Ley 1242 de 2008 por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones (Ministerio de Transporte).
- Decreto 1079 de 2015 - Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (Ministerio de Transporte).
- Decreto 431 de 2017 Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones.



4. Recursos necesarios para la implementación del proyecto

Teniendo claridad sobre el problema a solucionar y las normas que aplican al proyecto, la siguiente pregunta que debe hacerse es:

¿Mi entidad territorial tiene los recursos necesarios para invertir en la prestación del servicio de transporte escolar en el territorio?

Las entidades territoriales cuentan con diversas fuentes de financiamiento para la implementación de este proyecto. Entre ellas se encuentra el Sistema General de Regalías (SGR), Sistema General de Participaciones (SGP), recursos propios, el apoyo del Gobierno Nacional a través del Presupuesto General de la Nación (PGN) y otras fuentes de financiación del sector privado, cooperativo y no gubernamental.

Todas estas fuentes deben ser consultadas, identificando los recursos que pueden financiar el proyecto y los requisitos a cumplir para tener acceso a cada una de ellas.

Conozca cuál es el alcance del proyecto y sus objetivos, con el fin de tener una descripción técnica de la solución para hacer un presupuesto del mismo.

El proyecto cuenta con tres capítulos principales:

- **Preinversión:** el **PROYECTO TIPO** - al definir los aspectos técnicos requeridos para su implementación, genera un ahorro en los

costos correspondientes a este concepto. En este caso el ahorro es más del 80%, pues en esta etapa las actividades a realizar son menores, relacionadas en cumplir con los lineamientos del presente documento y requisitos adicionales de la fuente de financiación.

En esta etapa, se recomienda su desarrollo a cargo de un ingeniero de transporte y vías, ingeniero civil o afines, con mínimo 2 años de experiencia profesional.

- **Ejecución:** el valor total de la inversión depende del número de beneficiarios definidos para el proyecto. Se estima que la financiación es de \$4.129 millones de pesos (año 2017) por 180 días y para 1.688 beneficiarios, incluye costo de interventoría.

Este valor es de referencia, correspondiendo a un proyecto de transporte escolar terrestre desarrollado en Colombia bajo los lineamientos del Ministerio de Educación Nacional. Por lo tanto, le corresponde a la Entidad Territorial identificar los valores unitarios por cada ruta mediante un estudio de mercado construido a partir del análisis de cotizaciones emitidas por empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.

- **Operación y mantenimiento:** Para este tipo de inversiones no se estiman costos de operación y mantenimiento, considerando la naturaleza de las inversiones.



5. Condiciones a cumplir para implementar el proyecto



A continuación, se enumeran las condiciones a cumplir para implementar el proyecto tipo:

Tabla 1. Criterios para la implementación del proyecto tipo

Aspecto	Detalle	Requisito
Población	Niños, niñas, adolescentes y jóvenes	Reportados SIMAT oficial
Establecimiento Educativo	Nivel Educativo establecido por el MEN	Preescolar, básica y media
	Tipo de Zona	Rural y/o urbana
	Sector	Oficial
Tiempo	Periodo de Ejecución	Parcial o total respecto al año Calendario Escolar
Transporte	Contrato	Privado en modalidad de transporte especial
	Tipo	Fluvial, Terrestre, Fluvial y Terrestre.
	Fluvial	Garantizar que no existen otras alternativas para prestar servicio de transporte escolar
Estudio de Mercado	Idoneidad de Empresas de Servicio Transporte	Deberá contener cotizaciones a todo costo, expedidas por empresas de transporte de servicio privado habilitados por el Ministerio de Transporte. Se recomienda a la entidad territorial que las cotizaciones soporte del estudio de mercado se soliciten a través de medios de divulgación pública que permitan la presentación de ofertas de cualquier empresa que cumpla con las condiciones definidas.
Movilidad	Transitabilidad de la Ruta	Tipo(s) de Vehículo(s) de acuerdo con el estado de las vías, radios de curva (transporte terrestre), tipo de terreno (plano, ondulado, escarpado, montañoso) y número de estudiantes a transportar.
Normatividad	Resoluciones para las Empresas Prestadoras de Servicio expedidas por el Ministerio de Transporte	Habilitadas ³ y cuenten con vehículos homologados (Para el caso de transporte fluvial, esta resolución no aplica para todo el territorio nacional, sino para el sector /zona a prestar el servicio)
		Resolución de fijación de capacidad transportadora ⁴

³ En cumplimiento de la sección 3 del Decreto 1079 de 2015, Decreto 431 de 2017 y Capítulo II del Decreto 3112 de 1997.

⁴ En cumplimiento del Decreto 1079 de 2015 y Decreto 431 de 2017.

¿Qué se debe conocer o hacer para cumplir con los criterios?

Para la implementación del **PROYECTO TIPO**, la entidad territorial deberá tener en cuenta las siguientes consideraciones que permitan identificar la justificación de esta inversión.

- **Caracterización de la población objetivo⁵**: Con el propósito de identificar los estudiantes que serán beneficiados a través de la inversión del proyecto, la entidad territorial previamente deberá como mínimo realizar las siguientes actividades.

Estudio Socioeconómico de las familias de los estudiantes oficiales afectados por no contar con un transporte escolar. Se deben incluir datos oficiales tales como la matrícula y nivel educativo por establecimiento educativo, índices de deserción escolar, cobertura, metas a cumplir, grupos étnicos y cualquier otra que la entidad territorial considera necesario.

Características de la población beneficiada, tales como cantidad y edad de la población a beneficiar, situación de discapacidad, población víctima del conflicto armado, población con pertenencia étnica (indígenas, negros, afrocolombianos, raízales, palenqueros y rom), y cualquier otra que la entidad territorial considere necesario.

Para esta sección puede hacer uso de gráficos, tablas, y cualquier otra herramienta de presentación y análisis de información, que le permita realizar una caracterización profunda y clara de la situación.

- **Información de los Establecimientos Educativos, puntos de encuentro y rutas**: Con el propósito de identificar el recorrido

de los estudiantes que serán beneficiados a través de la inversión del proyecto, la entidad territorial previamente deberá indicar las trayectorias que realizará el servicio de transporte.

Localización de la(s) ruta(s) a implementar donde se visualice la ubicación del (los) establecimiento(s) educativo(s) oficial(es), y descripción de las condiciones de acceso al establecimiento. De igual manera, se deben indicar (los) punto(s) de encuentro de los estudiantes beneficiarios.

Las ubicaciones de las rutas deben ser presentadas por medio de planos y/o aplicativos de mapas y/o georreferenciación, estos deberán presentarse de manera individual, describiendo:

- a) longitud del recorrido,
- b) tipo y número de vehículos,
- c) sector urbano o rural,
- d) número de estudiantes a transportar por ruta,
- e) Condiciones de transitabilidad.
- f) Georreferenciación (Coordenadas según Instituto Geográfico Agustín Codazzi -IGAC),
- g) Periodo de ejecución,
- h) Valor de inversión.

Para el caso de transporte fluvial, la entidad territorial deberá realizar la georreferenciación puntual, y descripción sobre las condiciones de las vías fluviales. En caso tal, deberá concluir la imposibilidad de realizar un transporte terrestre.

Periodo de ejecución de la(s) ruta(s) a implementar deberán ser acordes al tiempo

⁵ Información disponible en <https://www.sistemamatriculas.gov.co>. El sistema integrado de matrícula SIMAT es una herramienta que permite organizar y controlar el proceso de matrícula en todas sus etapas, así como tener una fuente de información confiable y disponible para la toma de decisiones.

previsto del calendario escolar (parcial o total). Durante la ejecución del servicio, en caso de presentarse circunstancias que impidan el desarrollo normal, deberán posteriormente reponerse la misma cantidad de días que hayan sido contratados y que no se hayan ejecutado.

- **Aval del Ministerio de Transporte:** Dentro del estudio de mercado que deberá realizar la entidad territorial para determinar el costo de inversión, observará la disponibilidad y costo del recurso humano de transportadores, así mismo deberá presentar las resoluciones correspondientes de empresas prestadoras de servicio, evidenciando que se encuentren habilitadas, con vehículos homologados, con fijación de capacidad transportadora, y para el caso del transporte fluvial que se encuentren con acreditación de la matrícula de las embarcaciones y contar con el permiso de operación en el territorio donde se va a llevar a cabo la prestación del servicio.

- **Estudio de Mercado.** Se deberá realizar un Estudio de Mercado, presentando la siguiente información:

a) Debido a la naturaleza del proyecto, el estudio de mercado deberá contener cotizaciones a todo costo, expedidas por

empresas de transporte de servicio privado habilitados por el Ministerio de Transporte.

- **Análisis adicionales:**

Identificación y análisis de riesgo que puede afectar el diseño y desarrollo del proyecto, en cuanto a la inversión y los riesgos que éste a su vez puede generar en su entorno. Así como también las medidas de prevención y mitigación para reducir su vulnerabilidad.

- **Contratación del operador, Interventoría, Apoyo Supervisión.**

Teniendo en cuenta la normatividad pública en procesos de contratación, es necesario que, una vez formulado el proyecto y aprobados los recursos para su financiación, la entidad territorial structure el proceso público de selección y contratación del operador, interventoría y/o apoyo a la supervisión dentro del marco legal vigente, cargándose esta información en las plataformas de SECOP según corresponda. Para realizar esta actividad deberán tenerse en cuenta criterios de idoneidad y experiencia para la selección de los contratistas, así como de la capacidad financiera para asumir la ejecución del servicio Transporte Escolar.

¿Se cumple con las condiciones de implementación?

Si se cumple con estas condiciones, el proyecto debe ser adaptado a la realidad de la entidad territorial, partiendo de un análisis que permita

determinar las condiciones del Transporte Escolar y de esta manera las verdaderas necesidades.

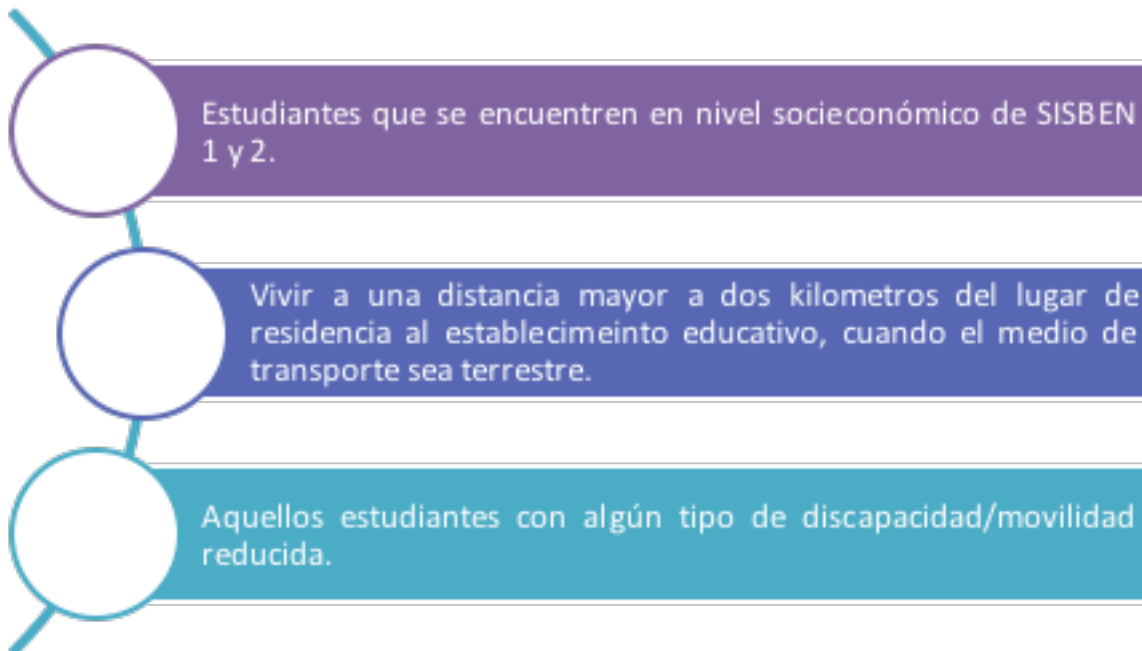


6. Alternativa propuesta

Para revertir la situación de bajo nivel de permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que asisten a los establecimientos educativos oficiales en la entidad territorial, se propone como alternativa de solución la

financiación del transporte escolar terrestre/fluvial, urbano/rural, priorizando y focalizando la población objetivo de acuerdo con los siguientes parámetros:

Ilustración No. 4 – Lineamientos de Priorización de estudiantes - Ministerio de Educación Nacional



Con base en lo anterior y en los lineamientos definidos por el Ministerio de Transporte según el Decreto 1079 de 2015, a continuación, se presentan algunos requerimientos para prestar el servicio de transporte escolar, junto con el equipamiento mínimo que debe contener.

Transporte Terrestre:

- Especificaciones técnicas: a continuación, se presentan las principales especificaciones que deben cumplir las

empresas prestadoras de transporte, de acuerdo con los requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte:

a) Los vehículos matriculados con anterioridad al 14 de marzo de 2017 podrán continuar prestando el servicio de transporte escolar hasta los 20 años de uso, contados a partir del registro inicial.

b) Los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con

las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio.

c) Los vehículos en los cuales se preste el servicio deberán contar con todos los requisitos exigidos por el ministerio de transporte tales como el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT) en modalidad de transporte escolar, pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, así como tener vigente su respectiva tarjeta de operación.

d) El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el establecimiento educativo, que deberá cumplir con las condiciones que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

e) Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes. Los vehículos de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores y distintivos señalados en el Decreto 1079 de 2015, deberán tener pintadas en la parte posterior de la carrocería, franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

f) En la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar". La leyenda delantera deberá estar invertida para poder ser leída a través de un retrovisor.

g) Los vehículos de propiedad de los Establecimientos Educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichos establecimientos.

h) Los colores y distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos se encuentren prestando el servicio público o privado de transporte escolar.

i) Las sillas deben contar con cinturones de seguridad cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana adoptada por el Ministerio de Transporte.

j) Los vehículos que transporten estudiantes con discapacidad, tanto de centros educativos o centros de educación especial, deben contar con asientos y cinturones de seguridad adecuados, que garanticen el transporte seguro. De igual forma, deben contar con espacio en los sectores adyacentes a las puertas de ingreso y deberán prever un lugar para el acceso y transporte de sillas de ruedas, muletas u otros equipos que faciliten la movilidad de los pasajeros y adultos acompañantes.

Otras Condiciones:

- Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá tener experiencia o formación relacionada, debidamente acreditada, en el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios.

- El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y de su ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos en situación de discapacidad, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado.

- El adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que este se encuentre a bordo del vehículo.

- Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a lo establecido previamente en el contrato de prestación del servicio.

- La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro

educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

- Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los agentes de la policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

- Una vez finalizado cada recorrido, el adulto acompañante deberá verificar que al interior del vehículo no se quede ningún estudiante

- En ningún caso se admitirán estudiantes de pie. Cada escolar ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad vehicular establecida en la ficha de homologación del vehículo y de la licencia de tránsito.

- La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

- Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los agentes de la policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

- El conductor del vehículo debe portar la licencia de conducción expedido por la autoridad competente.

- El número de ocupantes del vehículo

no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito y tarjeta de operación.

- En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.

- Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente pasajeros escolares y carga, ni urbanos ni intraveredales.

Transporte Fluvial:

- Especificaciones técnicas: a continuación, se presentan las principales especificaciones que deben cumplir las empresas prestadoras de transporte, de acuerdo con los requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte:

a) El transporte fluvial de pasajeros se efectuará en las embarcaciones que cumplan con las especificaciones que el Ministerio de Transporte determine.

b) Deben contar con la(s) Póliza(s) de seguridad de responsabilidad contractual y extracontractual que ampare los riesgos en que incurra la empresa, derivados de la prestación del servicio.

c) Las embarcaciones de bandera colombiana aptas para la prestación del servicio y provistas de su correspondiente patente de navegación, o prestar un plan de adquisición de las mismas en cumplimiento de lo dispuesto del capítulo quinto del título I de la Ley 336 de 1996

d) Instalaciones y elementos básicos para la comodidad de los pasajeros.

e) Las embarcaciones deben portar Equipos de radio comunicación y su estado de operabilidad.

f) Adicionalmente las embarcaciones deberán cumplir con los requisitos para zarpar de acuerdo a lo consagrado en el Decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.3.2.7.3.

Adicionalmente, toda embarcación menor

debe cumplir con las siguientes normas de seguridad en puerto, o muelle y durante la navegación:

- Las embarcaciones con motor fuera de borda deberán llevar entre otros repuestos, bujías, hélices, pines de acero o platinas.
- Las embarcaciones menores de pasajeros con motor fuera de borda deberán tener en su estructura el tanque de gasolina aislado de la zona de pasajeros.
- La embarcación menor dedicada al servicio público de transporte de pasajeros, para viajes largos, deberá llevar superestructura adecuada al cupo de pasajeros autorizado, estar dotado de cabina con techo rígido, pasadizo central para la circulación de los pasajeros y sillas individuales con espaldar, lo mismo que compartimientos para guardar el equipaje de mano, así como bodega para el equipaje general de los pasajeros independiente de la cabina y cortinas en los costados para la protección de la lluvia o del sol.
- Al embarcarse y durante todo el trayecto de la ruta, los pasajeros y la tripulación tienen la obligación de llevar puesto y sujeto el salvavidas tipo chaleco, que durante el embarque les entregará el timonel o motorista de la embarcación.

- No se permite en el embarque de pasajeros o tripulantes en estado de embriaguez, ni el consumo de bebidas embriagantes o de sustancias alucinógenas a lo largo del trayecto.

- Se prohíbe fumar dentro de la embarcación.

- Está prohibido abastecer de combustible a la embarcación con pasajeros a bordo.

- En las embarcaciones de servicio público de transporte fluvial de pasajeros no podrá transportarse productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos para la salud, integridad física o seguridad de los mismos.

- Ninguna embarcación puede desamarrar sin haber encendido previamente el motor.

- No obstante su capacidad, toda embarcación menor debe conservar un franco bordo mínimo de treinta (30) centímetros.

- El motor para desplazamiento o movilización del casco de la embarcación menor debe ser de caballaje recomendado o determinado por el fabricante o en su defecto, por la autoridad fluvial.

Estimación de beneficios de la alternativa

A continuación, se presenta el procedimiento para estimar algunos beneficios del proyecto tipo. No obstante, el análisis de costos presentados es indicativo, y cada entidad territorial tiene la responsabilidad de ajustarlos, presentando el correspondiente análisis detallado, de acuerdo a sus condiciones locales particulares.

Beneficio No. 1: Disminución de los gastos en transporte escolar de las familias beneficiarias del proyecto

Cálculo: El valor unitario se obtiene de la estimación de la contratación con una ruta particular para transportar a los estudiantes desde el lugar de residencia al establecimiento

Transporte escolar

educativo y viceversa por el tiempo total de ejecución de la prestación del servicio. 2.262.240 pesos

Medido a través de: Peso m/c

La cantidad corresponde a los estudiantes beneficiarios. Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Ej. 12.568 pesos valor ruta/día * 180 días = Cantidad: Estudiantes

Tabla 2 Estimación del Beneficio No. 1

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	1.688	\$2.262.240,00	\$3.818.661.120

Beneficio No. 2: Ahorro en tiempo de los padres de familia que llevan a sus hijos a los establecimientos educativos el cual puede ser destinado a actividades laborales.

estimación de las horas laborales⁶ pérdidas destinadas por los padres de familia al acompañamiento de sus hijos desde la residencia al establecimiento educativo y viceversa, por el tiempo estimado para la prestación del servicio:

Cálculo: El valor unitario se obtiene de la

$$\left(\frac{737.717 \text{ pesos}}{30 \text{ días}}\right) / 8 \text{ días} = 3.074 \text{ pesos equivalentes a una hora laboral al mes.}$$

La cantidad corresponde a los estudiantes beneficiarios.

1.659.960 pesos equivalentes las dos horas diarias por el tiempo total de la prestación del servicio.

3.074 pesos * 3 horas diarias * 180 días =

Tabla 3. Estimación del Beneficio No. 1

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	1.688	\$1.659.960,00	\$2.802.012.480

Medido a través de: Peso m/c

Cantidad: Estudiantes

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

⁶ Valor de la hora acorde al SMMLV

Beneficio No. 3: Mayores recursos del SGP de la entidad territorial por concepto de matrícula de los EE

Ej. \$ 3.700.000

La cantidad corresponde a los estudiantes beneficiarios.

Cálculo: El valor unitario corresponde a un promedio nacional del costo por usuario atendido, este es un recurso del SGP asignado anualmente a las entidades territoriales por cada estudiante reportado en el SIMAT oficial. El valor unitario puede variar atendiendo las condiciones del sector (urbano o rural) y al nivel educativo (preescolar, básica y media).

Medido a través de: Peso m/c

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Cantidad: Estudiantes

Tabla 2 Estimación del Beneficio No. 3

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	1.688	\$3.700.000,00	\$6.245.600.000,00



7. Presupuesto y cronograma

El propósito de esta sección es identificar los recursos necesarios para satisfacer la población objetivo. Un primer elemento por tomar en consideración es el análisis del costo total en que se incurrirá para la ejecución del proyecto. Este cálculo se construirá a partir del valor unitario del tipo de transporte a realizar sea terrestre y/o fluvial.

Adicional, el costo deberá incluir el valor que debe incluir la entidad ejecutora para la contratación de las actividades de interventoría y/o apoyo a la supervisión del proyecto. Este

valor debe estar justificado y desagregado según los costos de personal y operativos en que se incurrirá para el desarrollo de estas actividades, incluyendo una descripción de las funciones por cada profesional.

Cabe resaltar, que los valores presentados dentro del presupuesto deben estar soportados a través de un estudio de mercado anexo que sustente el valor unitario, incluyendo todos los costos asociados a la prestación del servicio de acuerdo con las especificaciones técnicas definidas (a todo costo).

Presupuesto

A continuación, se muestra el presupuesto para la prestación del servicio de transporte escolar durante 180 días y para 1.688 estudiantes con la aplicación de precios del año 2017.

Tabla 4. Presupuesto del proyecto

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECIFICOS	ítem	ACTIVIDAD	VALOR PARCIAL	VALOR PRODUCTO	
Incrementar los niveles de permanencia de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que asisten a los establecimientos educativos oficiales en la entidad territorial	Objetivo 1: Optimizar los medios de transporte para el desplazamiento de los estudiantes hacia los establecimientos educativos oficiales de la Entidad Territorial	Producto 1.	Contratación del servicio de transporte		\$ 11.814.789.960	
		1.1.	Realizar diagnóstico (Preinversión)	\$ 10.845.000		
		1.2.	Prestar el servicio de transporte terrestre	\$ 11.814.789.960		
		1.3.	Prestar el servicio de transporte fluvial	\$ -		
		SUBTOTAL				\$ 11.814.789.960
		Otros			\$ 488.212.375	
		3.1.	Realizar apoyo a supervisión	\$ -		
		3.2.	Realizar interventoría	\$ 488.212.375		
		VALOR TOTAL				\$ 12.303.002.335

Nota 1.

Corresponde a la entidad ejecutora adaptar el presupuesto y flujo de recursos para el periodo de ejecución, según la planeación prevista.

Nota 2. La primera actividad corresponde con la etapa de la preinversión, generalmente este costo será asumido por la entidad territorial, previa solicitud de recursos para desarrollar el proyecto de inversión pública.

8. Interventoría y Supervisión⁷

Las Entidades Estatales tienen la obligación de asegurar el cumplimiento del objeto contractual de los contratos que celebren, para lo cual tendrán la dirección general y responsabilidad de ejercer el control y vigilancia de la ejecución del contrato (Numeral 1, Artículo 14 de la Ley 80 de 1993). Como manifestación de este deber, se encuentran las figuras de la supervisión e interventoría.

Así, la supervisión de un contrato estatal consiste en “el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable y jurídico que sobre el cumplimiento del objeto del contrato, es ejercido por la misma entidad estatal cuando no se requieren conocimientos especializados” (Párrafo 2 del Artículo 83 de la Ley 1474 de 2011). De esta manera, la supervisión es entendida como la vigilancia permanente ejercida por sus funcionarios, de todos los aspectos relacionados con el contrato estatal, que no sólo se predica de la ejecución de las obligaciones contractuales en la forma acordada, sino también de las etapas pre contractual y pos-contractual.

Por su parte, la interventoría de un contrato estatal es “el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría” (Parágrafo 3, Artículo 83 de la Ley 1474 de 2011). Así, la interventoría es llevada por una persona externa a la entidad contratada para tal efecto, la cual debe verificar el cumplimiento del objeto contractual

de tal manera que se asegure el cumplimiento de la calidad, cantidad, costo y cronograma del contrato.

En razón de lo expuesto, la diferencia principal entre la supervisión y la interventoría consiste en que el interventor es una persona externa a la entidad que adelanta funciones técnicas, mientras que el supervisor es funcionario de la entidad que no sólo cuenta con funciones técnicas, sino también de índole administrativa, contable, financiera y jurídica.

Teniendo en cuenta que las Entidades Estatales tienen la obligación de asegurar el cumplimiento del objeto contractual de los contratos celebrados, la Entidad Estatal en los estudios previos correspondientes a cualquier contrato, debe tomar en consideración los factores atinentes al contrato que se pretende suscribir, como es el caso de la vigilancia y control del contrato, determinando la forma en que debe realizarse, para lo cual se deberá determinar si es suficiente con la designación de un supervisor, un equipo de apoyo a la supervisión, o de una interventoría. Igualmente, deberá determinarse si se requiere la asignación de una o varias personas dependiendo de la etapa contractual para realizar la supervisión e interventoría, en atención a la complejidad del asunto y los conocimientos que se requieran en cada una de las etapas.

De otro lado, como lo señala el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011, la interventoría y a supervisión por regla general, no serán concurrentes en relación con un mismo contrato; sin embargo, la Entidad puede dividir la vigilancia del contrato principal, caso en el cual en el contrato respectivo de interventoría se deberán indicar las actividades técnicas a cargo del interventor y las demás quedarán a cargo de la Entidad a través del supervisor.

⁷ Artículo 83 de la Ley 1474 de 2011 “Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública”.

Cronograma

El cronograma debe tener en cuenta la vigencia y el alcance temporal del proyecto. Partiendo que el calendario escolar se compone por periodos anuales de 40 semanas de duración mínima, se sugiere a las Entidades Territoriales formular los proyectos con este horizonte

temporal. En el caso en que las entidades territoriales estén en la capacidad de proveer el servicio por una fracción del año escolar, el proyecto puede ser formulado con el objetivo de suministrar el transporte escolar por el resto del año.

Tabla 5. Cronograma del proyecto

ACTIVIDAD	Periodo 0												Periodo 1		FLUJO DE FONDOS			
	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12	MES 13	MES 14				
1. Proceso precontractual y contractual	■	■	■	■														
2. Servicio de apoyo a la permanencia con transporte escolar																		
2.1 Prestación del servicio de transporte terrestre en los Municipios Restrepo, Barranca de Upiá, El Cabuyaro, Cumaral		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	\$ 11.814.789.960
3. Interventoría y/o apoyo supervisión		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	\$ 488.212.375
4. Cierre del proyecto																■	■	
VALOR TOTAL DEL PROYECTO																	\$ 12.303.002.335	

Anexos

1. MGA WEB diligenciada
2. Cadena de Valor y desarrollo
3. Modelo de Localización De Las Rutas

Bibliografía

Departamento Nacional de Planeación DNP. Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un nuevo país”.

Sistema General de Regalías. Acuerdo Único de 2017.

Declaración Universal de los Derechos Humanos. ONU (1948).

Global Education Monitoring Report 2016. Education for people and planet: creating sustainable futures for all. Paris. UNESCO (2016).

Decreto 3112 de 1997 por el cual se reglamente la habilitación y la prestación del servicio público de transporte fluvial (Ministerio de Transporte)

Decreto 3666 de 1998 por la cual se establecen las cuantías mínimas que deberán cumplir las pólizas de seguros relacionados en el Artículo 28 del Decreto 3112 de 1997 (Ministerio de Transporte).

Ley 1242 de 2008 por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones (Ministerio de Transporte).

Decreto 1079 de 2015 - Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (Ministerio de Transporte).

Con el apoyo de:

