



Con  
Dignidad,  
**¡CUMPLIMOS!** 

# LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD ESCOLAR

MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL  
VICEMINISTERIO DE EDUCACIÓN PREESCOLAR BÁSICA Y MEDIA  
DIRECCIÓN DE COBERTURA Y EQUIDAD  
SUBDIRECCIÓN DE PERMANENCIA



Estrategia de Permanencia: Lineamiento para la implementación de la estrategia de movilidad escolar

Gustavo Petro Urrego  
**Presidente de la República**

José Daniel Rojas Medellín  
**Ministro de Educación**

William Felipe Hurtado Quintero  
**Jefe Oficina Asesora Jurídica**

Jeimy Paola Aristizábal Rodríguez  
**Jefe Oficina Asesora de Planeación y Finanzas**

Elsy Paola Suárez Ortiz  
**Jefe Oficina Asesora de Comunicaciones**

Lucy Maritza Molina Acosta  
**Viceministra de Educación (e) Preescolar, Básica y Media**

Mauricio Katz García  
**Director de Cobertura y Equidad**

Andrea Marcela Cely Forero  
**Subdirectora de Permanencia**

Equipo Técnico

Febe Lucia Ruiz Tirado  
**Coordinador Grupo Programa para la Permanencia Educativa**

Pablo Andres Herrera Caro  
**Profesional Especializado**

Astrid Marieta Catherine Ariza Gonzalez  
Erika Viviana Boyacá Olaya  
Silvia Paulina Maldonado Párraga  
Valentina Gómez Vega  
Héctor Javier Cortes Suarez

Solman Yamile Díaz Ossa  
**Directora de Calidad para la Educación Preescolar, Básica y Media**

Ilich León Ortiz Wilches  
**Director de Fortalecimiento a la Gestión Territorial**

Jeysson Mark Daza Peralta  
**Subdirector de Monitoreo y Control**

**Ministerio de Transporte**

**Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV**

Bogotá D.C., Colombia - mayo de 2026

## Tabla de contenido

|   |           |
|---|-----------|
| Tabla de contenido.....   | <b>2</b>  |
| Lista de siglas .....   | <b>6</b>  |
| Lista de gráficas .....   | <b>7</b>  |
| Introducción.....   | <b>8</b>  |
| Objetivo general .....  | 9         |
| Objetivos específicos .....   | 9         |
| Alcance .....   | 9         |
| Módulo 0. ....  | <b>11</b> |
| Estrategia de Movilidad Escolar.....  | <b>11</b> |
| Módulo 0. ....  | <b>12</b> |
| Estrategia de Movilidad Escolar.....  | <b>12</b> |
| Paso 1. Caracterización de la población estudiantil objetivo y del contexto .   | 16        |
| Paso 2. Opciones para la movilidad escolar que pueden ser implementadas en el territorio a partir de la caracterización efectuada ..... | 17        |
| Paso 3. Definición de criterios de focalización y priorización de la población beneficiada .....  | 18        |
| Paso 4. Seguimiento a la implementación de la Estrategia de Movilidad Escolar .....   | 24        |
| Módulo 1. ....  | <b>28</b> |
| Caminar para llegar al establecimiento educativo.....   | <b>28</b> |
| Criterios de análisis de viabilidad .....   | 33        |
| Definición de una estrategia de acompañamiento pedagógico .....   | 34        |
| Recomendaciones para los estudiantes que se desplazan caminando a la institución educativa .....  | 36        |
| Módulo 2. ....  | <b>38</b> |
| Movilizarse en bicicleta a la institución educativa .....   | <b>38</b> |
| Criterios de análisis de viabilidad .....   | 39        |

|  |            |
|--|------------|
| Criterios para procurar la sostenibilidad .....  | 41         |
| Criterios de supervisión.....  | 46         |
| Módulo 3. ....   | <b>49</b>  |
| Uso del transporte terrestre automotor especial y/o fluvial.....   | <b>49</b>  |
| Módulo 4. ....   | <b>66</b>  |
| Excepciones normativas para el Transporte escolar terrestre y/o fluvial mixto<br>consideraciones.....  | <b>66</b>  |
| Identificación de las excepciones .....  | 67         |
| Prestación del servicio.....   | 69         |
| Transporte escolar terrestre en Zona Diferencial para el Transporte y<br>Tránsito.....   | 72         |
| Transporte escolar terrestre y/o fluvial en Zona de Difícil Acceso (ZDA) ....  | 75         |
| Módulo 5. ....   | <b>77</b>  |
| Apoyo a la movilidad escolar a través de la entrega de bonos.....  | <b>77</b>  |
| Consideraciones para la implementación de la modalidad de entrega de<br>bonos de transporte .....  | 78         |
| Módulo 6. ....   | <b>83</b>  |
| Financiación de la Estrategia de Movilidad Escolar.....  | <b>83</b>  |
| Módulo 7. ....   | <b>99</b>  |
| Seguridad vial en la Estrategia de Movilidad Escolar.....  | <b>99</b>  |
| Movilidad segura y seguridad vial en la modalidad de transporte terrestre<br>automotor especial y/o fluvial .....                            | 100        |
| Movilidad segura y seguridad vial en la modalidad de movilidad escolar con<br>bicicletas y caminando .....                                   | 101        |
| Implementación de orientaciones pedagógicas para la movilidad segura en<br>las instituciones educativas de las entidades territoriales ..... | 103        |
| Referencias.....   | <b>109</b> |

# Lineamientos para la Estrategia de Movilidad Escolar en el Territorio Nacional

# Lista de siglas

|               |  |
|---------------|--|
| <b>ANSV</b>   | Agencia Nacional de Seguridad Vial   |
| <b>ETC</b>    | Entidad Territorial Certificada  |
| <b>NNA</b>    | Niños, niñas y adolescentes  |
| <b>RUV</b>    | Registro único de víctimas   |
| <b>SGP</b>    | Sistema General de Participaciones   |
| <b>SGR</b>    | Sistema General de Regalías  |
| <b>SIMAT</b>  | Sistema Integrado de Matrícula   |
| <b>SISBEN</b> | Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales |
| <b>UARIV</b>  | Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas                 |
| <b>UMATA</b>  | Unidades Municipales de Asistencia Técnica Agropecuaria                      |
| <b>ZDA</b>    | Zona de Difícil Acceso   |
| <b>ZDT</b>    | Zona Diferencial para el Transporte y/o el Tránsito                          |
| <b>ZET</b>    | Zonas Estratégicas para el Transporte  |

# Lista de gráficas

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 1. Pasos para implementar opciones de Movilidad Escolar .....   | 16  |
| Gráfico 2. Opciones para la Movilidad Escolar .....   | 18  |
| Gráfico 3. Normatividad aplicable al servicio público de transporte terrestre automotor especial o fluvial .....                    | 52  |
| Gráfico 4. Condiciones para el ascenso – descenso y parada final en el transporte terrestre automotor especial .....                | 62  |
| Gráfico 5. Temas para tener en cuenta en la formación a conductores para el transporte terrestre automotor especial y fluvial ..... | 63  |
| Gráfico 6. Posibles fuentes de financiación para la Estrategia de Movilidad Escolar ....  | 85  |
| Gráfico 7. Competencias de movilidad segura.....  | 104 |

# Introducción

Este documento brinda a las entidades territoriales certificadas y no certificadas en educación, establecimientos educativos, asociaciones de padres de familia.<sup>1</sup> y organizaciones étnicas y comunitarias, orientaciones de tipo técnico para la planeación, implementación y seguimiento de una Estrategia de Movilidad Escolar que permita adoptar y adaptar la implementación de “La Estrategia de Movilidad Escolar” de manera estructurada y formal hacia la comunidad educativa, es así, que ello implica analizar y caracterizar para lograr la formalización e incorporación de las diferentes opciones, modalidades y tipos de transporte que se usan dentro de cada territorio para promover el acceso de las niñas, niños y adolescentes al sistema educativo desde la educación inicial hasta la educación básica y media; garantizando desplazamientos seguros entre su hogar y el establecimiento formativo o lugar comunitario de atención, en el caso de la modalidad de Atención Educativa Itinerante.

Esto implica reconocer los elementos que influyen en la prestación del servicio en cada opción y articular orientaciones técnico – operativas, jurídicas y financieras planteadas tanto desde el Ministerio de Educación Nacional, así como del Ministerio de Transporte, y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con el fin de que las entidades territoriales certificadas puedan ofrecer diversas opciones de movilidad escolar con pertinencia y calidad, fomentando el desplazamiento seguro de todos los actores involucrados.

La planificación, ejecución y el acompañamiento de esta iniciativa, tienen como objetivo brindar soluciones a temáticas de cobertura educativa. Por consiguiente, es necesario recalcar que esta estrategia no corresponde a una creación por parte del Ministerio de Educación Nacional, no es de carácter obligatorio y constituye una alternativa de movilización estudiantil frente a la imposibilidad por parte de las entidades correspondientes de gestionar el acceso de niños, niñas y jóvenes a instituciones educativas cercanas a su domicilio.

Finalmente, cabe resaltar que la estructura de estos lineamientos se desglosa mediante la descripción del enfoque general de la estrategia, seguido de la promoción de modos de transporte sostenibles como caminar o el uso de

---

<sup>1</sup> Decreto 1075 de 2015, “Decreto Único Reglamentario del Sector Educación” libro 2, parte 3, Título 4 “participación de los padres de familia en el mejoramiento de los procesos educativos de los establecimientos oficiales y privados” artículos 2.3.4.9., 2.3.4.10., 2.3.4.11.

bicicleta hacia la institución educativa. También, se establecen algunas orientaciones para el desarrollo seguro y eficiente del transporte terrestre automotor especial y fluvial, así como excepciones y consideraciones especiales para el transporte escolar en diferentes contextos. Además, se describe el programa de entrega de bonos para apoyar la movilidad escolar y se presentan las fuentes de financiación y mecanismos para implementar la estrategia. Por último, se enfatiza la importancia de la seguridad vial en la movilidad escolar y se proponen medidas para prevenir accidentes y garantizar la seguridad de los estudiantes.

**Nota:** este documento es orientador y sus anexos no constituyen ni sustituyen la normatividad expedida para la prestación del servicio de transporte escolar, así como los requisitos establecidos por las entidades competentes en las diferentes actuaciones requeridas para la implementación de las diferentes estrategias.

### **Objetivo general**

Ofrecer orientaciones de tipo técnico, operativo, jurídico y financiero para la planeación, implementación y seguimiento de la Estrategia de Movilidad Escolar dentro de los territorios correspondientes.

### **Objetivos específicos**

- Orientar a las entidades territoriales para reconocer y desarrollar las diversas opciones de movilidad para estudiantes, de acuerdo con las características particulares y singularidades de la población, las condiciones geográficas de la zona y las disponibilidades presupuestales.
- Brindar indicaciones que faciliten el proceso de caracterización y definición de criterios para la focalización de los beneficiarios de la Estrategia de Movilidad Escolar.
- Aportar claridad con respecto a la legislación vigente en materia de transporte escolar.
- Determinar las fuentes de financiación disponibles en las entidades territoriales para implementar las opciones de la Estrategia de Movilidad Escolar.

### **Alcance**

Los lineamientos buscan aportar orientaciones técnicas, operacionales, financieras y legales para que las entidades territoriales certificadas y no certificadas en educación, las instituciones educativas oficiales y privadas, las

asociaciones de padres de familia o las organizaciones étnicas, cuenten con elementos que aporten a sus procesos de planeación, implementación y seguimiento de la Estrategia de Movilidad Escolar.

El Ministerio de Educación Nacional, sus funcionarios y contratistas, no se hacen responsables sobre el uso que las personas interesadas le den a dicho material, debido a que este no reglamenta la implementación de las modalidades de transporte escolar, teniendo en cuenta que el único propósito de este documento es generar criterios básicos de orientación, y, a su vez, una posible implementación del programa en los territorios que sea requerida esta estrategia.

Así mismo, corresponde al Ministerio de Transporte reglamentar los medios de transporte terrestres y fluviales en sus diferentes condiciones, entre ellas las de carácter especial, la cual incluye la prestación del servicio escolar, así como sus diferentes excepciones.

Además, se deben tener en cuenta las competencias de inspección y vigilancia por parte de las diferentes entidades involucradas tanto en la prestación del servicio educativo, el de transporte, así como las formas de contratación mediante las cuales se implemente la estrategia.

# Módulo 0. Estrategia de Movilidad Escolar



# Módulo 0.

## Estrategia de Movilidad Escolar

Es necesario tener en cuenta que el artículo 67 de la Constitución Política de Colombia determina la educación como “*un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social*”. Lo anterior, en el marco de los derechos fundamentales de los ciudadanos, así como también, en el ámbito de los derechos fundamentales de las niñas, niños, adolescentes y su protección por parte del estado como garante de derechos.

Igualmente, la Constitución en su artículo 44 establece que:

“Son derechos fundamentales de los niños: **la vida, la integridad física, la salud** y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, **la educación** y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. **Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.**”

Esto se logra principalmente mediante acciones que promueven la ampliación de la cobertura del servicio educativo, permitiendo el acceso a la educación de las niñas, los niños y adolescentes tanto en el ámbito urbano como rural, buscando garantizar que la educación sea de calidad y accesible, sin importar su ubicación geográfica o condición socioeconómica. Lo cual implica una distribución equitativa de recursos, especialmente para la mejora continua de la infraestructura educativa.

Ahora bien, a pesar del esfuerzo de ampliar la cobertura del sistema educativo, es claro que todavía no es posible garantizar la prestación de forma completa en todos los lugares de la geografía colombiana, de forma que permita que la totalidad de las niñas, los niños y adolescentes puedan acceder a un establecimiento educativo oficial cercano a su lugar de residencia. Es en estos

casos donde se hace necesaria la implementación de estrategias que permitan garantizar el derecho a la educación, y, entre ellas, se encuentra la de movilidad escolar.

La Estrategia de Movilidad Escolar se define como una serie de acciones planeadas y coordinadas que buscan promover, a través de diversas modalidades, el desplazamiento seguro de estudiantes dentro del territorio. Es decir, desde su casa o paradero establecido hasta la sede de la institución educativa.<sup>2</sup> en la que se encuentran matriculados y viceversa, buscando garantizar el acceso y la permanencia dentro del sistema educativo y contribuyendo a mitigar posibles riesgos de deserción escolar asociados a las barreras de distancia entre la escuela y el hogar.

Es así, como mediante la Sentencia 537/17 la Corte Constitucional, expresa lo siguiente:

"El transporte escolar **como servicio accesorio a la educación se torna en indispensable cuando su provisión implica garantizar el acceso geográfico de los menores de edad a las instituciones educativas**, debido a que ellos deben trasladarse desde veredas, corregimientos, pueblos muy pequeños o localidades alejadas, entre otros, hacia la institución educativa. Simultáneamente, **cuando las familias sean de escasos recursos económicos**, como frecuentemente ocurre, y son quienes más deben desplazarse en distancias para recibir los servicios educativos, **el costo de este transporte debe ser gratuito de acuerdo con las circunstancias particulares**, toda vez que los gastos que ello implicaría a las familias de los menores podrían constituir una barrera económica que haría inaccesible el servicio educativo por no poder costearlas, vulnerando así el derecho a la educación" (*negrita y subrayado fuera de texto*).

Desde lo dispuesto en la Ley 115 de 1994, se señalan las competencias de las Secretarías Departamentales y Distritales de Educación, en los territorios de su jurisdicción, en coordinación con las autoridades nacionales y de conformidad con las políticas y metas fijadas para el servicio educativo.

Ahora bien, desde dicha Ley el artículo 6º, contempla que la Comunidad Educativa conformada por estudiantes o educandos, educadores, padres de familia o acudientes de los estudiantes, egresados, directivos docentes y

---

<sup>2</sup> Para los niños y las niñas de primera infancia, en el caso de la modalidad de atención educativa itinerante, el recorrido puede implicar hacer traslados desde la residencia o paradero hasta escenarios comunitarios en donde se brinda el acompañamiento por parte del maestro.

administradores escolares, participarán en la dirección de los establecimientos educativos, en el marco definido en la Ley, y en el artículo 7º, asigna a la familia, como núcleo fundamental de la sociedad y como primer responsable de la educación de los hijos, hasta la mayoría de edad o hasta cuando ocurra cualquier otra clase o forma de emancipación, listando las responsabilidades en relación a la educación de estos.

Ahora bien, desde lo dispuesto en la Ley 715 de 2001, frente a la prestación del servicio educativo, establece a través de los artículos 6º, 7º y 8º las competencias de los departamentos, de los distritos y los municipios certificados, y de los municipios no certificados, en relación con la organización de la prestación del servicio educativo, respectivamente.

Con relación al servicio de transporte escolar, el Decreto 1079 de 2015 Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte” en su artículo 2.2.1.6.10.6. establece que:

“corresponde a las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas organizar, dirigir y administrar la prestación del servicio educativo, por lo que deberán realizar las acciones necesarias para garantizar la permanencia de los estudiantes, adelantando el seguimiento y control al cumplimiento de los contratos de prestación del servicio de transporte escolar de su respectiva jurisdicción.”

Así mismo la Corte Constitucional mediante la sentencia T-032 de 2024, expresó:

“78. En conclusión, el servicio de transporte escolar a cargo del Estado ha sido reconocido, tanto por la ley como por la jurisprudencia de esta corporación, como un elemento que, dependiendo de los casos, hace parte del núcleo esencial del derecho a la educación, en virtud del componente de accesibilidad, en tanto posibilita que este derecho se materialice y los estudiantes puedan acceder al sistema educativo y permanecer en él. **Por estas razones, las entidades territoriales tienen la obligación de analizar caso a caso si el servicio de transporte resulta indispensable para garantizar el derecho a la educación, teniendo en cuenta las particularidades del estudiante y la capacidad económica del municipio en concreto (...).**

79. En relación con lo anterior, en la Sentencia T-345 de 2023 la Sala Cuarta de Revisión precisó que,

En concordancia con los artículos 288 y 356 de la Constitución, las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales deben ser ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, en los términos que establece la Ley 715 de 2001. **Por ello, por medio del Sistema General de Participaciones, el Estado debe destinar los recursos necesarios para financiar la prestación del servicio educativo.** A partir de lo expuesto se entiende que las funciones de las entidades estatales deben ser comprendidas de una manera integral y no separadas entre sí. **Por esta razón se entiende que los municipios y distritos deben administrar la prestación del servicio educativo en su territorio y, del mismo modo, distribuir los recursos financieros, provenientes del Sistema General de Participaciones, para garantizarlo, atendiendo a los criterios establecidos en la Ley 715 de 2001.**

80. En conclusión, **son las entidades territoriales las encargadas de determinar el gasto público en sus propios territorios de una manera responsable y eficiente** que permita una mayor cobertura y garantía de los derechos fundamentales. Entre los elementos que deben ser estudiados de manera general para decidir sobre la necesidad del servicio se deben tener presentes los siguientes: la distancia que hay entre la institución educativa y el lugar de residencia del estudiante y si los gastos de transporte pueden o no ser cubiertos por su familia. Lo anterior, sin perjuicio de reconocer que **cada entidad territorial podrá delimitar dichos elementos o establecer otros, en virtud de la autonomía que les fue conferida por la Constitución”** (*negrita fuera de texto*).

En consecuencia, la implementación de la Estrategia de Movilidad Escolar será acorde a las gestiones que las entidades territoriales, certificadas o no certificadas en educación, realicen para la consecución de recursos que permitan la contratación de los servicios que sean requeridos, utilizando diversas modalidades que se ajusten al contexto territorial y que tengan en cuenta la normatividad vigente para su implementación.

El diseño de la estrategia debe ser liderado por las entidades territoriales, en articulación con los rectores de las instituciones educativas, con las asociaciones de padres y madres de familia y las organizaciones de grupos étnicos que manifiesten su interés en participar en su diseño e implementación. Para ello las entidades territoriales podrán definir los mecanismos a través de los cuales se

recoja la información necesaria para la planeación de la estrategia. A partir de lo anterior, se plantea el desarrollo de los siguientes pasos:

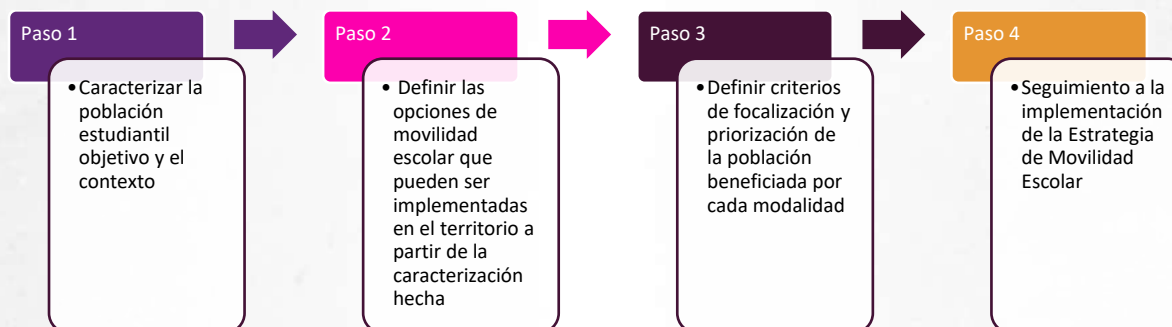


Gráfico 1. Pasos para implementar opciones de Movilidad Escolar

## Paso 1. Caracterización de la población estudiantil objetivo y del contexto

Para planear la estrategia de movilidad escolar, es necesario definir los instrumentos a través de los cuales, de forma general, se caracterice tanto la población estudiantil como el contexto en el que habitan, determinando de manera clara y precisa aspectos como:

### *Características relativas a los estudiantes*

- Edad y género de cada estudiante según reporte del Sistema Integrado de Matrícula - SIMAT.
- Estudiantes que presentan alguna discapacidad, según valoración, informe o debidamente certificada por la entidad competente y registrada en el SIMAT. En todo caso, no contar con documentos que soporten el diagnóstico no puede constituir una barrera de acceso al sistema educativo y la estrategia de movilidad.
- Estudiantes que identificados como víctima del conflicto y/o del desplazamiento forzado y hace parte del registro único de víctimas - RUV de la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas - UARIV.
- Estudiantes que pertenezcan a un grupo étnico y cuenten con reporte en el SIMAT.
- Estudiantes que pertenece a un grupo del Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales - SISBEN. En el caso de comunidades indígenas no sisbenizadas, es importante reconocer el resultado del censo hecho por las autoridades indígenas para estos alumnos.
- Grado educativo que cursa.

- Si el o la estudiante tiene prescripciones y recomendaciones médicas, por ejemplo, que recomienden la actividad física.
- Identificación del lugar de residencia o sitio de vivienda de cada estudiante.
- Distancia en kilómetros que se estima puede recorrer cada estudiante caminando según su edad y momento del curso de vida, ver consideraciones del componente "Caminar para llegar al establecimiento educativo".

### **Características relativas al contexto**

- Oferta educativa en cada territorio: revisión de matrícula, disponibilidad en sedes de las instituciones educativas cercanas al lugar de residencia de los estudiantes. De ser necesario evaluar que cumplan con las necesidades especiales requeridas por el estudiante conforme la caracterización realizada en el punto anterior.
- Estado de las vías de acceso terrestres y/o fluviales que son usadas por los estudiantes para llegar al establecimiento educativo.
- Características geométricas de las vías por las que transitan los estudiantes, por ejemplo, pendientes en el terreno.
- Riesgos de seguridad en las zonas donde transitan los estudiantes en su movilización que puedan afectar su integridad personal y seguridad física.
- Rutas de transporte público que llegan o pasan cerca de las sedes de las instituciones educativas del territorio.
- Condiciones climáticas del territorio, tales como: inundaciones, olas de calor y sequías, entre otros, que afectan a la hora del ingreso y salida de la jornada escolar.
- Oferta de servicios de transporte especial en el territorio.

### **Paso 2. Opciones para la movilidad escolar que pueden ser implementadas en el territorio a partir de la caracterización efectuada**

Teniendo en cuenta los resultados de la caracterización de la población y del contexto, es pertinente que la entidad territorial pueda definir las opciones de movilidad escolar que sea conveniente implementar en el área.

Para ello, es necesario entender estas como alternativas de movilización que pueden ser utilizadas por las y los estudiantes de un territorio, para desplazarse entre su sitio de residencia y la institución educativa. Lo anterior incluye: caminar, transitar en bus o en diferentes tipos de vehículos automotores, desplazarse en bicicleta, en tren, en lancha y/o embarcación, así como la posibilidad de usar un bono de transporte o incentivo económico para moverse

a través de los medios de transporte existentes en la zona autorizados por la autoridad competente, incluyendo la combinación de ciertas opciones. Adicionalmente, es necesario tener en cuenta la disponibilidad presupuestal del territorio y las fuentes de financiación disponibles para cada opción, las cuales se desarrollarán más adelante.



**Gráfico 2. Opciones para la Movilidad Escolar**

### **Paso 3. Definición de criterios de focalización y priorización de la población beneficiada**

La definición de criterios de focalización les permite a las entidades territoriales identificar y localizar los distintos grupos de la población escolar que requieren ser beneficiarios de la implementación de la estrategia y que pueden participar de cada alternativa de movilidad escolar, promoviendo el traslado seguro de los estudiantes desde sus hogares hasta las sedes de las instituciones educativas del territorio y viceversa.

Según el artículo 94 de la Ley 715 de 2001 la focalización se define como el “proceso mediante el cual se garantiza que el gasto social se asigne a los grupos de población más pobre y vulnerable”.

En esta medida, la focalización es un instrumento con el que cuentan las entidades territoriales para lograr que el beneficio se adjudique de manera

efectiva a los diversos grupos de población estudiantil objetivo. Para ello, se invita a las entidades territoriales para tener en cuenta lo siguiente:

### **Criterios:**

- Conforme la caracterización del contexto, se debe priorizar el otorgamiento de cupos disponibles en sedes de las instituciones educativas cercanas al lugar de residencia de los estudiantes.
- Que el estudiante esté registrado en el Sistema Integrado de Matrícula - SIMAT en una institución educativa oficial de la entidad.
- Que el estudiante resida en zona rural o rural dispersa y se encuentre a 30 minutos o más caminando a la sede educativa más cercana donde fue matriculado.
- La distancia del hogar a los establecimientos educativos: que niñas, niños y adolescentes deban hacer recorridos largos para llegar a la sede de la institución educativa. Esta distancia no se puede establecer mediante un estándar y será definida por cada entidad de acuerdo con las características geográficas, topográficas y poblacionales de su territorio.
- La población priorizada según el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales (SISBEN), de acuerdo con la realidad social de cada entidad territorial, discapacidad<sup>3</sup>, registrado en el Registro Único de Víctimas – RUV o pertenencia a grupos étnicos<sup>4</sup>.

- **Características:**

En el siguiente recuadro, se describen los requisitos y/o las características que debe cumplir el estudiante, con el propósito de aplicar para la asignación del beneficio, discriminado por opción o modalidad:

---

<sup>3</sup> Decreto 1075 de 2015 "Artículo 2.3.3.5.2.3.2. Oferta educativa pertinente para personas con discapacidad. *Para garantizar una educación pertinente y de calidad, las entidades territoriales certificadas organizarán la oferta educativa que responda a las características de las personas con discapacidad identificadas en su territorio, siguiendo las orientaciones técnicas, administrativas y pedagógicas emitidas por el Ministerio de Educación Nacional, así:* 1. Oferta General: *esta oferta corresponde a la ofrecida para todos los estudiantes del país, dentro de la cual tendrán acceso todos los estudiantes con discapacidad, quienes, de igual manera que opera en el sistema general, deberán ser remitidos al establecimiento educativo oficial o contratado más cercano a su lugar de residencia (...)* En el evento que no sea posible cerca al lugar de residencia, por algún motivo justificado, se garantizarán los servicios de transporte y alimentación, si es el caso. 2. Oferta bilingüe bicultural para población con discapacidad auditiva: (...) *Para tal efecto, las entidades podrán centralizar esta oferta educativa en uno o varios establecimientos educativos y garantizar el transporte para aquellos a quienes les implique desplazarse lejos de su lugar de residencia (...)*" (subrayado fuera de texto)

<sup>4</sup> Estos criterios se plantean como una opción sugerida, atendiendo a lo dispuesto en la Sentencia de la Corte Constitucional T- 025 de 2004 y al Auto 1869 de 2022.

| Orden | Opción    | Características de los estudiantes y del contexto a identificar  |
|-------|-----------|--|
| 1     | Caminar   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El estudiante, pese a vivir lejos de la sede de la institución educativa en la que está matriculado, manifiesta su interés en caminar desde su casa y sus acudientes están de acuerdo.</li> <li>• Las vías de acceso a la sede de la institución educativa permiten que el estudiante llegue caminando sin poner en riesgo su vida e integridad.</li> <li>• El tiempo estimado que gasta el estudiante en cada recorrido se registra que está entre 30 y 45 minutos máximo, teniendo en cuenta las distancias estimadas que puede recorrer cada estudiante según su curso de vida. Si el tiempo estimado es mayor al propuesto, debe estudiarse la posibilidad de implementar otra modalidad.</li> <li>• El estudiante cuenta con una prescripción médica que sugiere la realización de actividad física para mejorar su estado de salud.</li> <li>• El estudiante cuenta con una discapacidad que no limita su independencia para caminar y el ser vinculado a esta modalidad puede beneficiar sus procesos de inclusión social y educativa.</li> </ul>        |
| 2     | Bicicleta | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El estudiante vive lejos de la sede de la institución educativa en la que está matriculado y no existe oferta estudiantil en una institución educativa cercana a su lugar de residencia.</li> <li>• Las vías de acceso a la sede de la institución educativa permiten que el estudiante llegue en bicicleta sin poner en riesgo su vida e integridad.</li> <li>• Las vías por las que transita el estudiante no son terrenos inundables o muy arenosos, el trayecto no involucra pendientes mayores a 5%; es importante anotar que los desniveles mayores representan esfuerzos y riesgos que posiblemente concluyan en desestimar el uso de este medio de transporte por parte del estudiante.</li> <li>• La distancia del recorrido no es menor a 2,5 km, porque de serlo, la caminata podría ser la modalidad ideal para llegar hasta la institución educativa. Adicionalmente, el recorrido no debe ser mayor a 8 - 10 km, ya que debido al tiempo y al esfuerzo requerido podría desestimar la bicicleta como medio de transporte. Sin embargo,</li> </ul> |

| Orden    | Opción  | Características de los estudiantes y del contexto a identificar   |
|----------|---|---|
|          |   | <p>estas distancias pueden variar de acuerdo con las necesidades y características de la población en cada territorio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El estudiante cuenta con mínimo 10 años para poder hacer uso adecuado y consiente de la bicicleta como medio de transporte.</li> <li>• El estudiante está haciendo el tránsito de la primaria a la secundaria o de la secundaria a la media, y esto significa un cambio de la sede a la que está asistiendo, generando un mayor desplazamiento.</li> </ul>  |
| <b>3</b> | <b>Transporte Terrestre y/o fluvial</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El estudiante vive lejos de la institución educativa en la que está matriculado y no existe oferta educativa cercana a su lugar de residencia.</li> <li>• Por las vías de acceso a la institución educativa en la que está matriculado el estudiante, puede transitar algún tipo de vehículo automotor (bus, buseta, <i>jeep</i>, campero, vehículo particular, vehículo mixto, lancha, embarcación, transporte público).</li> </ul>   |
| <b>4</b> | <b>Entrega de bonos o incentivos económicos para moverse a través de los medios de transporte existentes en el territorio</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El estudiante vive lejos de la institución educativa en la que está matriculado y no existe oferta educativa cercana a su lugar de residencia. Por las vías de acceso a la institución educativa en la que está matriculado el estudiante, existe transporte público o puede transitar algún tipo de vehículo automotor (bus, buseta, <i>jeep</i>, campero, vehículo particular, vehículo mixto, lancha, embarcación).</li> <li>• Su entrega se condiciona a la permanencia del estudiante, siendo beneficiario solo por los días en que el estudiante asiste a clases.</li> </ul> |
| <b>5</b> | <b>Combinar opciones de movilidad</b>   | <p>Las condiciones del territorio pueden generar la necesidad de trayectos complejos y que se adapten diferentes medios de transporte durante este, implica que, el estudiante debe trasladarse utilizando dos o más medios (terrestre y fluvial), o en su defecto, se segmente la población, permitiendo implementar diferentes modalidades (caminar, bicicleta, ruta escolar tanto terrestre como fluvial), por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caminar un trayecto y hacer conexión con transporte escolar terrestre o fluvial.</li> </ul>   |

| Orden | Opción | Características de los estudiantes y del contexto a identificar   |
|-------|--------|---|
|       |        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Implementar modalidades de movilidad, acorde a las condiciones de la infraestructura vial y de comunicación del territorio.</li> </ul> |

Adicional a lo anterior, se sugiere que las siguientes características identificadas sean tenidas en cuenta como posibles criterios de priorización de beneficiarios para acceder a las opciones mencionadas, teniendo en cuenta su aplicabilidad o no de acuerdo con las particularidades de cada una:

- El estudiante está en extraedad<sup>5</sup>.
- El estudiante está en situación de vulneración o restablecimiento derechos, soportados por la entidad pertinente.
- El estudiante está en edad preescolar - segundo ciclo de la educación inicial<sup>6</sup>.
- El estudiante vive en un territorio con difíciles condiciones de seguridad que pueden poner en riesgo su integridad.
- La vida e integridad del estudiante está en riesgo y se cuenta con la respectiva certificación, de esta situación, por parte de la entidad competente.

En los siguientes apartados se ofrecen orientaciones para la definición de estos criterios por cada opción.

### Movilidad Escolar Multimodal

Esta estrategia implica la combinación de diversas opciones de movilidad escolar, lo cual parte del análisis que hacen las entidades de las características del territorio y de las necesidades de la población a beneficiar.

<sup>5</sup> El concepto de "edad promedio o esperada" para cursar cada grado del sistema educativo no se encuentra de manera explícita en el marco normativo colombiano, sin embargo, este concepto resulta de la interpretación que se hace de la Ley 115 de 1994 –Ley General de Educación–, la cual establece que la educación en Colombia es obligatoria entre los 5 y 15 años de edad -de transición a noveno grado- y que el grado de preescolar obligatorio (transición) lo cursan los niños entre 5 y 6 años de edad y el grado once entre los 16 – 17 años de edad. En este orden, la extraedad es el desfase entre la edad y el grado y ocurre cuando un niño o joven tiene dos o tres años más, por encima de la edad promedio, esperada para cursar un determinado grado. En este sentido, esta población es susceptible de desertar del sistema educativo, por lo cual podría ser priorizada en la asignación del transporte escolar, como estrategia para mitigar el riesgo de deserción.

<sup>6</sup> Los artículos 6º y 7º de la Ley 715 de 2001, establecen como competencia de los departamentos, distritos y municipios certificados en educación dirigir, planificar y prestar el servicio educativo en los niveles de preescolar -segundo ciclo de la educación inicial-, básica y media en sus distintas modalidades, en condiciones de equidad, eficiencia y calidad, mantener la cobertura actual y propender a su ampliación; y responder por la oportunidad y calidad de la información educativa territorial para el debido reporte a la Nación. Así mismo, el Decreto 1411 de 2022 reglamenta la educación inicial en el país y define en el artículo 2.3.3.2.1.2. la organización de este servicio en dos ciclos atendiendo a los ritmos de desarrollo y estilos de aprendizaje de las niñas y los niños, así: "(i) el primero abarca desde el nacimiento hasta antes de cumplir los tres (3) años de edad, y (ii) el segundo ciclo comprende desde los tres (3) años de edad hasta antes de cumplir los seis (6) años de edad", siendo entonces, el segundo ciclo de la educación inicial el correspondiente al nivel de preescolar con sus tres grados prejardín, jardín y transición, que refieren los artículos 15º y 18º de la Ley 115 de 1994.

Es vital que los territorios, a partir del resultado de su caracterización territorial y poblacional, determinen las posibles combinaciones que permitan ofrecer alternativas para que los estudiantes accedan a los establecimientos educativos. Como ejemplo de posibles combinaciones de modalidades se pueden contemplar, entre otras, las siguientes:

- Caminar un trayecto y hacer conexión con transporte terrestre o fluvial.
- Caminar un trayecto y recorrer otro trayecto haciendo uso de medios de transporte como la bicicleta.
- Caminar un trayecto y hacer conexión con algún servicio público de transporte haciendo uso de bonos de transporte escolar.
- Movilizarse en bicicleta un trayecto y hacer uso de un bono en transporte público.
- Otras combinaciones posibles de acuerdo con las necesidades de la población y características del territorio.

### **Reglamentación por modalidad, responsabilidades de los beneficiarios y sanciones**

Después de haber realizado el proceso de caracterización de los estudiantes y del contexto, cada entidad territorial podrá definir las opciones de movilidad que se pueden implementar dentro de su territorio y que mejor se adaptan a las necesidades particulares identificadas en la caracterización.

Posterior a esto y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal de cada entidad territorial, cada territorio definirá el número de estudiantes a beneficiar por cada una de las opciones de movilidad escogidas para su implementación.

Igualmente, cada territorio, establecerá los criterios de focalización y de priorización o asignación directa del beneficio para cada opción establecida. De la misma manera, se recomienda definir por cada una, un reglamento o acuerdo de corresponsabilidad con los beneficiarios y sus familias, que motive el desarrollo de acciones y prácticas que permitan el uso responsable del beneficio asignado, así como el reconocimiento y aceptación de las condiciones.

Dentro del reglamento o acuerdo de corresponsabilidad se pueden incluir los siguientes criterios:

- Tiempos establecidos de postulación para poder estudiar la viabilidad de asignar el beneficio.

- Requisitos o condiciones establecidas por la entidad para asignar el beneficio, los cuales se relacionan con los criterios de focalización y de priorización o asignación directa por cada opción.
- Obligaciones de los padres, madres, acudientes, cuidadores o tutores legales, como pueden ser: entrega oportuna de documentación requerida, acompañamiento a los estudiantes en paraderos asignados según las rutas definidas para cada modalidad de movilidad, cumplimiento de tiempos establecidos para hacer uso de bonos de transporte entre otros.
- Obligaciones de los estudiantes beneficiarios por cada modalidad, que incluyan acuerdos con respecto al cuidado de sí mismos, de los otros, del entorno, de los vehículos, embarcaciones y bicicletas, compromiso de asistencia a la institución educativa de manera regular durante el calendario escolar, entre otros.
- Causas de pérdida del beneficio las cuales deben guardar relación con las obligaciones establecidas para los padres, madres, acudientes, cuidadores o tutores legales y estudiantes.

Finalmente, se sugiere a las entidades territoriales emitir actos administrativos a través de los cuales se establezcan los criterios de focalización y priorización para la asignación del beneficio de acuerdo con cada opción implementada en la Estrategia de Movilidad Escolar.

#### **Paso 4. Seguimiento a la implementación de la Estrategia de Movilidad Escolar**

Toda contratación estatal se rige por el principio de responsabilidad, lo cual obliga a las entidades territoriales a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado en materia de transporte escolar y a proteger tanto los derechos de la propia entidad como los del contratista y terceros que puedan verse afectados por la ejecución del este, buscando prevenir actos de corrupción y promoviendo el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

De acuerdo con el 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”, esta vigilancia se debe realizar por las entidades a través de las figuras de supervisión e interventoría contractual. En el caso particular de los contratos de transporte escolar, las entidades territoriales están en la obligación de realizar la supervisión respectiva a los mismos y de acuerdo con las disponibilidades presupuestales, se sugiere realizar la figura de interventoría. A continuación, se presentan las diferencias entre cada una de estas.

## Reporte de la Estrategia de Movilidad Escolar en el Sistema Integrado de Matrículas

El anexo 13A es un módulo integrado al Sistema de Matrícula Estudiantil de Educación Básica y Media SIMAT, en el cual las Secretarías de Educación realizan la respectiva configuración y caracterización de los estudiantes que son beneficiados con estrategias de permanencia como son la alimentación escolar, **transporte escolar**, jornada escolar complementaria, útiles escolares, vestuario escolar y subsidios condicionados a la asistencia escolar (ahora transferencias monetarias).

La Resolución 005862 del 29 de abril del 2024:

“Por medio de la cual se establece el proceso de gestión de la cobertura educativa en las Entidades Territoriales Certificadas”, el artículo décimo primero se define lo siguiente “Estrategias de permanencia. Las entidades territoriales certificadas en educación formularán e implementarán, de manera articulada y coordinada con los establecimientos educativos oficiales, estrategias específicas que promuevan la permanencia escolar, fortalezcan las trayectorias educativas completas y prevengan y mitiguen los diversos factores que generan deserción.”

El Anexo 13A, es una herramienta clave en el proceso de planeación y seguimiento de la información de los estudiantes, dado que permite consolidar, hacer seguimiento y los análisis correspondientes sobre las estrategias de permanencia, en este caso las relacionadas con estrategias de movilidad escolar.

### Seguimiento al cumplimiento de los reglamentos operativos

Es fundamental realizar un seguimiento riguroso al cumplimiento de los reglamentos operativos establecidos. En este sentido, se detallan estos aspectos claves para asegurar el cumplimiento de los reglamentos y el uso adecuado de los recursos destinados para la estrategia de movilidad escolar.

- Obligaciones de los padres, madres, acudientes, cuidadores o tutores legales.
- Obligaciones de los estudiantes beneficiarios por cada modalidad.
- Causas de pérdida del beneficio las cuales deben guardar relación con las obligaciones establecidas.

## Participación comunitaria y control social

- De acuerdo con lo planteado en el artículo 60 de la Ley 1757 de 2015 “por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática”, se define el control social como un derecho y un deber de los ciudadanos a participar de manera individual o a través de sus organizaciones, redes sociales e instituciones, en la vigilancia de la gestión pública y sus resultados. En este sentido, la ciudadanía de manera individual u organizada puede vigilar la gestión pública que en materia de transporte escolar realicen las entidades territoriales.
- En esta medida, es de vital importancia incentivar a las asociaciones de padres de familia a ejercer el control social sobre los contratos suscritos frente a las diversas modalidades de transporte escolar, buscando la eficiencia, eficacia y transparencia en su implementación. Igualmente, se puede incentivar la conformación de comités veedores del transporte escolar, que velen por la correcta implementación de esta estrategia, así como participen en la identificación de riesgos frente al uso de los recursos públicos que se utilizan para su financiamiento.

## Supervisión e interventoría

De acuerdo con el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011, la supervisión consiste en:

“(…) el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable, y jurídico que, sobre el cumplimiento del objeto del contrato, es ejercida por la misma entidad estatal cuando no requieren conocimientos especializados. Para la supervisión, la entidad estatal podrá contratar personal de apoyo, a través de los contratos de prestación de servicios que sean requeridos (…)”.

Por su parte, en el mismo artículo de la citada ley, la interventoría se define como:

“(…) 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 de este 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.

Por regla general, no serán concurrentes en relación con un mismo contrato, las funciones de supervisión e interventoría. 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.”

El contrato de interventoría será supervisado directamente por la entidad estatal.

Para los proyectos financiados con recursos del SGR, las actividades de apoyo a la supervisión y/o interventoría podrán ser incluidas dentro de la cadena de valor de la iniciativa, acompañando la ejecución física de la misma, esto es, desde el primer hasta el último día calendario escolar en el que se preste el servicio de transporte escolar, y en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1474 de 2011 en lo referente a la no concurrencia de las dos figuras con respecto a un mismo contrato.

El equipo de apoyo a la supervisión o de interventoría también podrá ser contratado por un periodo de tiempo mayor al término definido para la operación de la prestación del servicio durante el calendario académico, con el fin de participar y apoyar las actividades de cierre y liquidación.

En la tabla siguiente se presentan algunas diferencias entre estas dos figuras:

| <b>Diferencias entre supervisión e interventoría</b>  |  |
|---|--|
| <b>Supervisión</b>  | <b>Interventoría</b>   |
| Es ejercida por la entidad estatal y se puede contar con personal de apoyo a través de prestación de servicios. | Es realizada por persona natural o jurídica contratada por la entidad para ese fin.  |
| Siempre involucra el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable y jurídico.                      | Involucra el seguimiento técnico y solo si la entidad estatal lo considera necesario, puede corresponder a temas financieros, contables administrativos y jurídicos. |
| No requiere conocimientos especializados.   | Si requiere conocimientos especializados.  |

# Módulo 1. Caminar para llegar al establecimiento educativo



## Módulo 1.

# Caminar para llegar al establecimiento educativo

Llegar a la institución educativa caminando es una alternativa de movilidad escolar que además de ser asequible, práctica, sostenible y amigable con el medio ambiente, motiva el desarrollo de procesos pedagógicos, familiares y comunitarios, que permiten tanto la formación ciudadana, el desarrollo de habilidades cognitivas, motrices, socioemocionales y la autonomía en niñas, niños y adolescentes, como su reconocimiento como sujetos de derechos dentro del espacio público, priorizando su cuidado y protección.

Del mismo modo, la caminata permite incrementar la actividad física en los estudiantes, influyendo positivamente en su desarrollo integral y en su estado de salud. Según la Asociación Española de Pediatría (AEP)<sup>6F7</sup>:

"(...) Caminar un kilómetro al día supone realizar hasta dos terceras partes de la actividad física recomendada para los niños (...)" y "(...) la recomendación para los niños y niñas es realizar al menos 60 minutos diarios de actividad física moderada-intensa, de forma regular (...)."

Lo anterior, en sintonía con los aportes que hace el caminar en la prevención de enfermedades como la obesidad en niñas, niños y adolescentes y en la consecución de un mejor estado de salud, ya que dicha actividad,

"(...) se ha asociado a menor adiposidad abdominal, peso, fracciones de colesterol, lípidos y posiblemente mejores niveles de marcadores de inflamación (...) y favorece (...) el tono muscular, contribuye a mejorar la estabilidad de la marcha de los niños y se asocia con una mejora de su composición corporal, aptitud física y cardiorrespiratoria. Caminar al colegio durante un curso escolar unos 20 minutos, incrementa un 11%,

---

<sup>7</sup> Ir caminando al colegio aumenta la autoestima y el rendimiento escolar y mejora las relaciones familiares. Tomado de: <https://www.aeped.es/noticias/ir-caminando-al-colegio-aumenta-autoestima-y-rendimiento-escolar-y-mejora-las-relaciones-familiares>, fecha de consulta: 06/07/2023

8%, 69% y hasta un 13% la resistencia de la columna lumbar, flexibilidad, equilibrio y la aptitud cardiocirculatoria respectivamente (...).<sup>8</sup>

De igual manera, según el *Módulo Conceptual Caja de herramientas Estrategia Estilos de Vida Saludables* creado por el Ministerio de Educación Nacional y UNICEF, en la primera infancia (de uno a cinco años y once meses), las niñas y los niños deben acumular al menos 180 minutos diarios de actividad física a través del juego activo de intensidad moderada, y en la infancia y la adolescencia (de 6 a 17 años):

(...) deberían realizar 60 minutos o más por día de actividad aeróbica entre moderada y vigorosa y por lo menos tres días a la semana de actividad vigorosa. Deberían incluirse por lo menos tres veces a la semana actividades de fortalecimiento muscular. Como parte de los 60 minutos diarios de actividad física, por lo menos tres veces a la semana deben realizarse actividades de impacto articular (...).<sup>9</sup>

Igualmente, la Organización Mundial de la Salud en el año 2010.<sup>10</sup>, generó las recomendaciones mundiales sobre actividad física para la salud, en las cuales se expone que los niveles recomendados de actividad física para niñas, niños y adolescentes entre los 5 a 17 años, son los siguientes:

1. (...) deberían acumular un mínimo de 60 minutos diarios de actividad física moderada o vigorosa, 2. La actividad física por un tiempo superior a 60 minutos diarios reportará un beneficio aún mayor para la salud. 3. La actividad física diaria debería ser, en su mayor parte, aeróbica. Convendría incorporar, como mínimo tres veces por semana, actividades vigorosas que refuercen, en particular, los músculos y huesos (...).

Las anteriores recomendaciones resultan relevantes, aún más teniendo en cuenta que según la Encuesta Nacional de Situación Nutricional (ENSIN) realizada en 2015 en Colombia, entre 2010 y 2015 el exceso de peso se incrementó en todos los grupos de edad y no se cumplieron las recomendaciones mínimas de actividad física establecidas por la OMS, reportándose las siguientes cifras:

---

<sup>8</sup> Caminando al Cole: un modelo para innovar en salud de los niñ@s y medio ambiente, AEP, Madrid: 2019. Tomado de: [https://www.aeped.es/sites/default/files/documentos/caminando\\_al\\_cole2septiembre2\\_1.pdf](https://www.aeped.es/sites/default/files/documentos/caminando_al_cole2septiembre2_1.pdf). Fecha de consulta: 06/07/2023

<sup>9</sup> Ministerio de Educación Nacional, UNICEF (2020). *Módulo Conceptual Caja de herramientas Estrategia Estilos de Vida Saludables*. Pág. 37.

<sup>10</sup> Organización Mundial de la Salud - OMS (2010), *Recomendaciones mundiales sobre actividad física para la salud*. Tomado de: <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241599979>

- El sobrepeso de los menores de cinco años en Colombia es del 6,3 %, cifra que está por encima de la media mundial (6,2 %). En la primera infancia, se presenta en mayor proporción en los niños (7,5 %) que en las niñas (5,1 %). Además, solo uno de cada cuatro (25,6 % de la población encuestada en este grupo de edad) cumple con la práctica de actividad física recomendada por la OMS para preescolares.
- La niñez de cinco a doce años no se encuentra en mejor situación. 24,4 % tiene exceso de peso, solamente 31,1 % realiza actividad física y el 67,6 % permanece demasiado tiempo frente a pantallas (dos o más horas al día).
- En la población adolescente (entre 13 y 17 años), 17,7 % tiene exceso de peso y solo 13,4 % de los encuestados hace actividad física. Asimismo, se identifica que 76,6 % de los adolescentes excede el tiempo recomendado frente a pantallas, que es de máximo dos horas al día (ENSIN, 2015).<sup>11</sup>

Por otro lado, y de acuerdo con el documento de *Orientación técnica para la promoción del transporte activo*, construido por el Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia, la actividad física se puede realizar dentro de cuatro escenarios: actividad física en el tiempo libre, **actividad física como medio de transporte**, actividad física en el trabajo y actividad física realizada como parte de las labores del hogar.

En este sentido la actividad física que se vincula como medio de transporte, genera el transporte activo, el cual es:

Una de las estrategias más prácticas para aumentar el nivel de actividad física en la vida diaria de la población general. Adicionalmente a los beneficios en salud asociados al incremento de la actividad física, el transporte activo favorece la calidad del aire respirado, reduce la congestión vehicular y las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), favoreciendo la calidad de vida urbana, al fomentar la interacción social y promoviendo la actividad física como medio de transporte. El transporte activo es una iniciativa que favorece beneficios en salud y en el medio ambiente, de forma simultánea (C. E. Rissel, 2009) (...).<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Ministerio de Educación Nacional, UNICEF (2020). Módulo Conceptual Caja de herramientas Estrategia Estilos de Vida Saludables

<sup>12</sup> Ministerio de Salud y Protección Social (2014), *Orientación Técnica para la promoción del transporte activo*. Pág. 10. Tomado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/ENT/Orientaciones-tecnicas-promocion-transporte-activo.pdf>. Fecha de consulta: 19/12/2023

Igualmente, se plantea que:

(...) Las caminatas resultan en un mecanismo para la realización de actividad física y para el transporte disponible para la gran mayoría de la población, independientemente de la edad, género y estado socioeconómico; siempre y cuando se garanticen las condiciones ambientales para hacerlas seguras, convenientes y placenteras. Las caminatas deberían convertirse en la forma de transporte predominante para desplazamientos inferiores a 1.6 km, y deben ser la forma de transporte para realizar transiciones en los sistemas de transporte público en el escenario urbano, siendo indispensable, un sistema de transporte público eficiente (Martin, Suhrcke, & Ogilvie, 2012) (...)<sup>13</sup>.

De esta manera, y de acuerdo con lo descrito en el mismo documento, la promoción del transporte activo en el entorno escolar,

Depende en gran medida de los hábitos de transporte de los padres. Es frecuente que el medio de transporte utilizado por los padres sea el mismo que usan los escolares para desplazarse desde y hasta el colegio<sup>14</sup>. Por ello, se plantea que, “la promoción del transporte activo en el entorno escolar debe ir dirigida a los jefes de hogar, buscando modificar sus hábitos de transporte, buscando generar confianza, percepción de seguridad y educación con respecto a permitir que los hijos utilicen la bicicleta o las caminatas como medio de transporte hasta la institución educativa (Lubans, Boreham, Kelly, & Foster, 2011)<sup>15</sup>.

En relación con lo anterior, la implementación de esta modalidad de transporte escolar implica que, en articulación con las instituciones educativas, se movilicen procesos formativos con padres, madres y acudientes de los estudiantes, a través de los cuales se promueva la transformación de imaginarios con respecto al uso de la caminata como medio de transporte para los niños, niñas y adolescentes; sumado a generar las articulaciones necesarias con las entidades que hacen presencia en el territorio, como lo son las secretarías de tránsito y transporte, la defensa civil, la policía de infancia y adolescencia y demás actores que puedan contribuir en la generación de condiciones de seguridad necesarias en los recorridos que se estime conveniente realizar.

---

<sup>13</sup> Ibid. Pág. 11.

<sup>14</sup> Ibid. Pág. 28.

<sup>15</sup> Ibid. Pág. 28.

Es así como, para implementar esta modalidad dentro de la entidad territorial se hace necesario tener en cuenta lo siguiente:

### **Criterios de la población beneficiaria**

A partir del ejercicio de la caracterización de la población estudiantil que se encuentra matriculada en cada establecimiento educativo, se debe determinar cuántos de estos estudiantes a pesar de vivir lejos de la institución educativa, distancia que será determinada por cada entidad territorial, manifiestan el interés, junto con sus acudientes de hacer uso de la caminata como una opción de movilidad viable para llegar a la institución educativa.

Por ejemplo, en algunas entidades se ha determinado que las niñas y los niños en edad preescolar (entre 3 y 5 años) pueden recorrer caminando una distancia máxima de 1 kilómetro y las niñas y los niños de grado primero a once pueden recorrer caminando una distancia máxima de 2 kilómetros. Es importante aclarar que estas distancias son establecidas por la entidad de acuerdo con sus características poblacionales, geográficas y topográficas.

Así mismo, se sugiere contemplar que el tiempo que recorre el estudiante en cada recorrido se encuentre entre los 30 y 45 minutos máximo. Si el tiempo es mayor, la entidad debe revisar la posible implementación de otra modalidad de movilidad, sujeta a las características geográficas, topográficas, climáticas, de estado de las vías y de disponibilidad de medios de transporte dentro del territorio.

### **Criterios de análisis de viabilidad**

La definición de las vías y la creación de rutas para que los estudiantes se desplacen caminado entre su residencia y la institución educativa, debe hacerse de manera articulada tanto con las instituciones educativas como con los líderes y miembros de la comunidad por donde transitarán, motivando la creación de rutas seguras, ambientes locales saludables y comportamientos respetuosos por parte de los miembros de la comunidad hacia los estudiantes.

Esto implica involucrar a la comunidad en la Gestión Integral del Riesgo Escolar (GIRE), buscando que sobre las vías identificadas se realice un conocimiento de los posibles riesgos que pueden presentar los estudiantes en su tránsito, la definición de acciones que se deben promover para reducir los riesgos identificados y las acciones que se deben realizar para el manejo de las situaciones que implican la materialización de alguno de los riesgos.

### Si son urbanas:

- Deben contar con senderos peatonales o andenes para que puedan hacer uso de estos y se garantice su seguridad como peatones en la vía.
- Deben ser vías con poco flujo vehicular y si se determina la pertinencia del uso de vías con mayor flujo vehicular, es necesario el acompañamiento por parte de las autoridades de tránsito del territorio, buscando siempre la seguridad en los recorridos hechos por los estudiantes.
- Deben ser vías en las que no se presenten problemas de seguridad asociados a presencia de pandillas, venta de alcohol o drogas, fronteras invisibles, problemas de orden público, conflicto armado y otros que pongan en riesgo la seguridad y la integridad personal de niñas, niños y adolescentes.

### Si son rurales:

- Deben ser vías cuyas características y condiciones geográficas no pongan en riesgo la vida de los estudiantes debido al riesgo de deslizamientos o movimiento en masa de tierra, avenidas torrenciales, inundaciones etc.
- Si los caminos que recorren implican cruzar puentes colgantes, estos deben contar con las medidas necesarias para que no representen riesgos de caída o descolgamiento que pongan en peligro la vida de los estudiantes.
- Es necesario identificar la presencia de animales que puedan representar algún riesgo de mordedura, picadura o ataque a los estudiantes que transitan por las vías identificadas; buscando que estos los reconozcan en caso de su aparición e implementen prácticas de autocuidado personal en su relación con estos, que mitiguen la materialización del posible riesgo.
- Deben ser vías que no pongan en riesgo la seguridad y la integridad personal los estudiantes; ya sea porque existen problemas de orden público asociadas al conflicto armado, presencia de minas antipersonal y actores armados, fronteras invisibles entre otras.

### Definición de una estrategia de acompañamiento pedagógico

Para la implementación de esta modalidad se hace necesaria la creación de una propuesta pedagógica de acompañamiento durante las rutas que recorren los estudiantes a pie. Este puede cumplir, entre otros, los siguientes objetivos:

- Garantizar el reconocimiento de las vías, caminos, senderos y rutas que son más seguros para los desplazamientos de los estudiantes en sus recorridos a pie.
- Desarrollar competencias de movilidad segura en los estudiantes a través de un proceso de aprendizaje activo y práctico.

- Fortalecer el desarrollo de la autonomía y la toma de decisiones en los estudiantes cuando habitan el espacio público, siendo corresponsables de su cuidado.
- Motivar el cuidado y el aprendizaje entre pares, incentivando el desarrollo de liderazgos en este proceso.
- Incentivar la participación de las familias y de los miembros de la comunidad en el cuidado y protección de niñas, niños y adolescentes que se movilizan a pie hacia la Institución Educativa.
- Impulsar la implicación de las familias y de los miembros de la comunidad en el respeto por las normas de tránsito, que busquen no solo proteger a los estudiantes sino servir de ejemplo como actores responsables del espacio público.
- Promover prácticas pedagógicas fundamentadas en la educación física, la recreación y el deporte<sup>16</sup>, que fortalezcan el desarrollo de competencias para vivir humanamente y que complementen la actividad física de caminar. Lo anterior teniendo en cuenta que uno de los fines asignados a la educación física, recreación y el deporte en la escuela,

(..)consiste en fomentar en los estudiantes hábitos saludables, que tengan una incidencia en su desarrollo integral, y que, en conjunto con los demás contenidos del área, apunten a la creación de estilos de vida saludable. Estos aportan bienestar y placer, fortalecimiento de conocimientos, habilidades y actitudes en alimentación saludable, actividad física y prácticas de higiene. Estos hábitos son fortalecidos en la medida en que pueda implicarse a la familia y se aprovechen los espacios que puedan generarse en la alianza familia-escuela para capacitar, compartir

---

<sup>16</sup> Según el Documento de Orientaciones curriculares para la educación física, recreación y deportes en educación básica y media del **Ministerio de Educación Nacional (2019), la educación física, recreación y el deporte** "(...) es central en la formación personal, cultural y social. De igual manera se constituye en eje central en el desarrollo humano, la constitución de nación y de la sociedad. También, tiene su propio lugar en la existencia corporal, en las relaciones consigo mismo, con la sociedad y con el ambiente y se expresa como práctica social (...)", pág. 24. En el mismo sentido, plantea que la educación física, recreación y el deporte en la educación inicial "(...) propone experiencias que permiten a niñas y niños reconocer, explorar, representar, comprender, su propio cuerpo como parte de sus procesos de desarrollo y aprendizaje. De allí, que las experiencias de juego y exploración del medio, por ejemplo, conlleven a un sinnúmero de posibilidades que dan lugar a lo corporal desde el intercambio consigo mismo, con los otros y con lo otro, donde el movimiento y el desarrollo sensorial permiten la apropiación del mundo que habitan, así como su transformación y significación (...)", pág. 27". De igual manera, en el **Documento No. 15. Orientaciones Pedagógicas para la Educación Física, Recreación y Deporte, del Ministerio de Educación Nacional (2010), se expresa que el** "(...) área de Educación Física, Recreación y Deporte corresponde la formación de estudiantes competentes para vivir humanamente, teniendo como referente las dimensiones antropológicas del cuerpo, el movimiento y el juego. En esta concepción formativa, lo corporal es la condición de posibilidad de ser, estar y actuar en el mundo. El juego es la condición de posibilidad de lo lúdico como ejercicio de la libertad y de la creatividad humana. La actuación humana en el mundo, mediada por lo corporal, implica ser competente en lo motriz, en procesos de adaptación y transformación; en lo expresivo, en procesos de autocontrol y comunicación; y en lo axiológico, para el cuidado y la preservación de las condiciones vitales del individuo, en concordancia con el entorno social y natural. Desde esta perspectiva, el desarrollo de competencias supone realizar prácticas físicas, deportivas, gimnásticas, expresivas o atléticas, como medios para alcanzar fines educativos (...)", pág. 11.

información, retroalimentar y realizar procesos sostenibles y de seguimiento que redunden en cambios no solo en el estudiante sino en los demás miembros de la familia (...).<sup>17</sup>

Para la consecución de estos objetivos, se requiere de personal capacitado que estructure e implemente la propuesta pedagógica de acompañamiento. Se sugiere que por cada 30 estudiantes que participen en una ruta establecida para la modalidad, exista mínimo un acompañante capacitado, quien desde acciones pedagógicas y lúdicas buscará alcanzar los objetivos propuestos.

En este proceso también es clave la participación de los padres y madres de familia, quienes de manera voluntaria y ad honorem pueden vincularse como acompañantes y cuidadores durante los recorridos que realizan los niños, niñas y adolescentes caminando. Para ello es importante tener en cuenta que los padres que se vinculen manifiesten estar afiliados al sistema general de salud, para poder contar con la atención médica en caso de presentarse algún accidente en los recorridos.

### **Recomendaciones para los estudiantes que se desplazan caminando a la institución educativa**

La mayoría de los estudiantes, tanto de la zona urbana como rural del territorio, se movilizan caminando de manera habitual hacia la institución educativa por vivir cerca de esta. En este caso, se hace necesario que las entidades territoriales identifiquen las rutas habituales por las que suelen transitar los estudiantes y promuevan el desarrollo de prácticas que incentiven la movilidad segura, al reconocerlos como peatones en la vía. Para ello se plantea la necesidad de:

- Movilizar acciones pedagógicas para que se conozcan los posibles riesgos que se presentan en las vías, senderos, caminos y se generen acciones de mitigación de estos.
- Promover el acompañamiento de actores como (policía de infancia y adolescencia, defensa civil etc.) y de las autoridades de tránsito que velan por la seguridad de los peatones en la vía, específicamente en las horas de ingreso y salida de la jornada escolar en las sedes de las instituciones educativas del territorio.
- Fomentar en las instituciones educativas la construcción y uso de los planes escolares de movilidad, que permitan emprender procesos de gestión de la seguridad vial. Lo anterior en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto

---

<sup>17</sup> Orientaciones curriculares para la educación física, recreación y deportes en educación básica y media del Ministerio de Educación Nacional (2019). Pág. 48

1430 de 2022<sup>18</sup>, por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031". Igualmente, las instituciones educativas podrán incluir dentro de los Planes de Gestión Integral del Riesgo Escolar (GIRE), acciones encaminadas al conocimiento, mitigación y manejo de los riesgos asociados a la movilidad escolar y la seguridad vial.

- Incentivar en articulación con las instituciones educativas el liderazgo de los padres de familia y comunidad en temas relacionados con la movilidad segura y la seguridad vial.

---

<sup>18</sup> El Decreto 1430 de 2022 plantea el "Objetivo general 1. Incentivar los comportamientos seguros en actores viales", dentro del cual está el "Objetivo específico 1.1: Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano"; en el que se encuentra la acción correspondiente a "1.1.3 Promover la formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media".

# Módulo 2. Movilizarse en bicicleta a la institución educativa



## Módulo 2.

# Movilizarse en bicicleta a la institución educativa

Para la implementación de esta modalidad, es necesario que las entidades territoriales tengan en cuenta los siguientes criterios técnico-operativos, que implican el análisis de la viabilidad y el potencial de incorporar la bicicleta dentro de su Estrategia de Movilidad Escolar.

Es importante aclarar que en este apartado se presentan criterios mínimos que las entidades territoriales deberán ajustar de acuerdo con sus condiciones presupuestales, las condiciones de su territorio y las características de la población a beneficiar. Asimismo, la entidad territorial debe sumar al análisis de la implementación de este medio de transporte, un estudio jurídico y financiero sobre el mismo.

### Criterios de análisis de viabilidad

#### *Terreno*

- Analizar que el recorrido que deban realizar los estudiantes no contenga terrenos inundables, muy arenosos o demasiado irregulares (gravilla suelta o de piedra grande no pareja), ya que imposibilitan el paso seguro de la bicicleta.
- Revisar que el trayecto no involucre pendientes mayores a 5%<sup>19</sup> (durante un largo tramo), ya que los desniveles mayores representan esfuerzos y riesgos, que posiblemente concluyan en desestimar el uso de este medio de transporte por parte del estudiante.

#### *Distancia*

- Se recomienda que la distancia del recorrido no sea menor a 2.5 km, porque de serlo, la caminata podría ser la modalidad idónea para llegar hasta la escuela. Este criterio de distancia mínima depende del terreno,

---

<sup>19</sup> Un porcentaje de pendiente indica la inclinación o el desnivel de una superficie expresado como un porcentaje. Se calcula dividiendo la altura vertical (o el cambio de elevación) por la longitud horizontal (o la distancia recorrida) y multiplicando el resultado por 100. Por ejemplo, una pendiente del 5% significa que por cada 100 metros recorridos horizontalmente, la altura aumenta 5 metros.

pero siempre es posible analizar que el estudiante se demore caminando más de 30 minutos yendo desde su vivienda hasta la escuela, para considerar que la bicicleta le resulte conveniente en términos de esfuerzo y tiempo.

- Así mismo, la distancia no debería ser mayor a 8 - 10 Km, porque de serlo, podría no utilizarse la bicicleta como medio de transporte debido al tiempo y al esfuerzo requerido.
- Es importante considerar la posibilidad de acceso, de acuerdo con las características del terreno que exista, a otros medios de transporte, como una excepción a este criterio de distancia máxima: en distancias mayores; si no hay otros medios de transporte y el terreno lo permite, la opción de la bicicleta como un medio autónomo resultaría estratégica.
- Cuando la distancia supere los 8 - 10 km por trayecto, se recomienda establecer alianzas con el servicio de transporte público y/o privado. El diseño de estrategias multimodales puede resultar estratégico para estudiantes que vivan en zonas dispersas.
- En el caso de operar con bicicletas eléctricas, (en las entidades donde la infraestructura vial lo permita) la distancia máxima puede aumentar considerando la autonomía del vehículo. Es importante, señalar que al implementar bicicletas eléctricas se deben incluir sensibilizaciones y encuentros pedagógicos que refuercen las habilidades y destrezas de niñas, niños y adolescentes, además de fortalecer los comportamientos urbanos responsables, así mismo se deben considerar los gastos asociados a los procesos de carga de las baterías y su mantenimiento especializado.

### **Edad**

- Se sugiere asignar bicicletas a niñas y niños mayores de 10 años. Así mismo, la edad es una referencia para considerar que la altura del estudiante se ajuste al tamaño y ergonomía de la bicicleta.

### **Habilidades psicomotrices**

- Es fundamental considerar las habilidades y destrezas para maniobrar la bicicleta, así como la adquisición de aprendizajes básico sobre la mecánica de la bicicleta y el reconocimiento del entorno en términos de la movilidad segura. Es fundamental adelantar procesos de sensibilización y evaluación de contenidos que reten al estudiante a superar situaciones que se podrían presentar en la vía.

- Para reconocerlo es posible adelantar capacitaciones y una evaluación de dichos conocimientos y habilidades.

### **Criterios para procurar la sostenibilidad**

En este caso, importante tener en cuenta que un gran número de bicicletas llega a las comunidades, por lo que es necesario el diseño de un ecosistema alrededor de esta modalidad que procure su seguridad, sostenibilidad y eficiencia. La construcción de este ecosistema implica la articulación de diferentes acciones y actores, así como la formulación de una línea de corresponsabilidad entre los mismos.

A continuación, se enlistan algunos criterios para orientar su diseño y su implementación:

#### **Acciones previas**

##### ***Identificación de los actores estratégicos del territorio***

Es importante realizar esta identificación para entablar un diálogo, presentar la propuesta de la Estrategia de Movilidad Escolar con bicicletas, reconocer el interés frente al tema y tener retroalimentación frente a desafíos que pueda enfrentar la estrategia. Los actores claves deben considerarse de acuerdo con cada territorio, pero se sugiere involucrar a rectores, autoridades y superiores, así como los alcaldes de los municipios correspondientes.

##### ***Socialización de la estrategia***

Una vez adelantado el diálogo con los actores estratégicos del territorio, es necesario diseñar y ejecutar una campaña de comunicación junto a ellos, buscando orientar y sensibilizar a la comunidad escolar en general, estudiantes y padres de familia, respecto a la propuesta de movilidad escolar con bicicletas. Se sugiere aprovechar la campaña y los espacios de diálogo para exponer los objetivos y los requisitos de la estrategia, así como las acciones de corresponsabilidad necesarias para llevar a buen término la Estrategia de Movilidad Escolar.

#### **Implementación**

##### ***Creación de un "comité técnico de la bicicleta"***

De la mano de los actores estratégicos del territorio, se sugiere identificar y consolidar un comité supervisor de la bicicleta, en el que participen

representantes de los padres de familia, representantes de los estudiantes, profesores, rectores, líderes tradicionales y otros miembros que puedan actuar como líderes comunitarios.

Entre las responsabilidades que debería tener este comité, se encuentra la planeación, la gestión y el monitoreo de dicha alternativa. Este comité puede consolidarse a nivel de Secretaría de Educación, y también, a nivel de municipio, funcionando como enlace para que las entidades territoriales certificadas reúnan información respecto a la implementación de la estrategia y tenga la posibilidad de evaluación de esta.

### ***Acerca de la operativa del comité técnico de la bicicleta***

Se sugiere que los miembros del comité se organicen y construyan un reglamento de funcionamiento interno que les permita autogestionar tareas y responsabilidades, entre las que se encuentran:

- Difundir la Estrategia de Movilidad Escolar con bicicletas entre la comunidad.
- Crear y comunicar un cronograma para la asignación del beneficio, así como los plazos y los medios disponibles para el cumplimiento de los requisitos.
- Seleccionar a los beneficiarios de manera clara y transparente.
- Diseñar y gestionar la entrega de las bicicletas a los beneficiarios.
- Definir el tiempo de uso de la bicicleta por cada estudiante.
- Redactar el manual de uso adecuado de la bicicleta, donde figuren entre otros los deberes, responsabilidades, así como las sanciones que conllevan los incumplimientos.
- Informar a los padres y estudiantes, sobre los requisitos de corresponsabilidad. Se sugiere dejar por escrito estos requisitos, firmando acuerdos de uso y compromisos de mantenimientos preventivos, que vinculen la identidad de los estudiantes con el número de serie de la bicicleta.
- Supervisar el cumplimiento de los compromisos de corresponsabilidad acordados previamente; y en caso de incumplimiento, trabajar con las familias para abordar los problemas que surjan y adelantar las acciones pertinentes.
- Gestionar el acceso y la entrega de los repuestos que sean requeridos en el marco del buen uso y mantenimiento de las bicicletas.
- Monitorear y transmitir información a las entidades territoriales certificadas frente a la estrategia.

- Evaluar la estrategia y apoyar en la estructuración de posibles mejoras.

### ***Acerca de las responsabilidades de los padres, acudientes o estudiantes mayores de edad***

- Es necesario tener un diálogo frecuente y contar con acuerdos firmados por los padres de familia, acudientes o estudiantes mayores de edad que manifiesten la voluntad de participar de la modalidad con bicicletas, considerando que ellos deberán adelantar los procesos definidos por el comité técnico de la bicicleta, en las fechas establecidas para tal fin y de acuerdo con las condiciones previstas.
- Estos acuerdos de corresponsabilidad deben incluir, protocolos de imagen, protocolo ante posibles robos, y/o siniestros viales.
- Incluir en sus compromisos, la responsabilidad de mantener informada a la institución educativa respecto de las novedades de cambio de residencia que se realicen durante el calendario escolar para el que fue asignado el beneficio, a fin de que se garantice que la información en el Sistema Integrado de Matriculas - SIMAT corresponda a la actualizada, y que esta sea la fuente para la continuidad y para la asignación de la Estrategia.

### ***Asignación anual***

Se sugiere que la asignación del beneficio de movilidad escolar con bicicletas se otorgue anualmente, en concordancia con la respectiva vigencia del calendario escolar, lo cual no evita que se puedan implementar estrategias consistentes a la entrega en propiedad de elementos asociados a dicha estrategia.

### ***Gradualidad en la implementación***

Se recomienda implementar la estrategia en fases, para que esta se ajuste a las contingencias del territorio: por ejemplo, tener la posibilidad de redireccionar bicicletas que no se usan en ciertas sedes educativas, a otras sedes educativas que tengan mayor demanda y demuestren un correcto funcionamiento y apropiación de la estrategia.

### ***Seguridad***

La seguridad de los estudiantes beneficiarios de la Estrategia de Movilidad Escolar con bicicletas es un tema relevante, en tanto que este medio de transporte, al igual que todos los demás medios, no está exento de incurrir en accidentes que afecten la salud de niñas, niños y adolescentes.

La decisión de implementar esta estrategia debe tener una mirada integral, que promueva el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta. Buscando prevenir y responder frente a los posibles accidentes que puedan ocurrir durante el desplazamiento de los beneficiarios de la estrategia de transporte escolar. Se sugiere tener en cuenta los siguientes criterios:

### ***Elementos de seguridad***

La entrega de las bicicletas se debe realizar junto con kits de seguridad, que mínimamente incluyan un casco, luces y chaleco. Esta acción de prevención puede ser la diferencia para salvar la vida de los estudiantes beneficiarios.

### ***Capacitaciones***

Realizar capacitaciones previo a la asignación y entrega a los beneficiarios, garantizar que todos los beneficiarios tengan conocimientos sobre el uso seguro de la bicicleta, que conozcan sus partes, su funcionamiento, que sepan adelantar reparaciones básicas, que entiendan la importancia de los elementos de seguridad y cómo deben utilizarse, que reconozcan las normas y señales de tránsito y que sean conscientes de sus comportamientos en la vía.

Puede ser una estrategia para que la totalidad de las niñas, niños y adolescentes que se movilicen en este medio de transporte, independiente que sean beneficiarios directos de la estrategia, tengan comportamientos que no obstaculicen, perjudiquen o pongan en riesgo sus vidas y las de los demás.

Los esfuerzos de brindar conocimiento en múltiples frentes de la bicicleta, además de evitar accidentes, pueden ser una estrategia para generar apropiación y sostenibilidad de la Estrategia de Movilidad.

### ***Pólizas de seguros***

Se sugiere que al inicio de la estrategia se cuente con pólizas de seguros que cubran la salud de los estudiantes beneficiarios mientras se encuentren en tránsito entre su casa y la escuela, además que incluyan la sustitución parcial o total de la bicicleta por accidentes o robos y los posibles daños a terceros generados en un accidente.

### ***Funcionamiento***

La seguridad de la estrategia también implica adelantar acciones que ayuden a superar barreras que condicionen o incidan en la en la utilización de la bicicleta,

a fin de convertirla en un vehículo cómodo, seguro y eficiente, se sugiere tener en cuenta los siguientes aspectos:

### **Mecánicos**

- Buscando la sostenibilidad, se sugiere contemplar la existencia de mecánicos desde la planeación de la estrategia. Estas personas deben capacitarse y estar en disposición de asistir el cuidado preventivo y los demás daños en los que incurran las bicicletas. La entrevista y selección de los mecánicos puede adelantarla el comité técnico de la bicicleta, contemplando que sea alguien de la misma comunidad, que tenga vocación de ayuda y conocimiento sobre el tema. El financiamiento de su trabajo puede ser una corresponsabilidad entre los padres de familia y las entidades territoriales.
- Con miras a fortalecer la autonomía de este medio de transporte, se sugiere también capacitar a los estudiantes en el funcionamiento y reparaciones básicas; esta iniciativa puede ser una acción clave que, además los motive a cuidar y sentir propia la estrategia.

### **Mantenimiento y partes de repuesto**

- Se sugiere adelantar gestiones para que, desde el inicio de la estrategia, el comité técnico de la bicicleta disponga de cierta cantidad de repuestos y herramientas necesarias para mantener las bicicletas en correcto funcionamiento. El comité puede encargarse de gestionar la compra y reventa de estos repuestos entre la comunidad, propendiendo por autofinanciar la estrategia y mantener en correcto funcionamiento todas las bicicletas.
- Es importante reconocer que, a pesar del correcto mantenimiento, las bicicletas van a sufrir un deterioro con el paso de los años que resultará en la necesidad de cambio total. Se sugiere contemplar un ahorro progresivo o establecer alianzas con empresas privadas o fondos internacionales interesados en mantener vigente la estrategia.

### **Parqueaderos**

- Se requiere contemplar la gestión de los espacios y la infraestructura necesaria para parquear las bicicletas en la sede educativa.
- Asimismo, analizar en dónde y de qué manera se guardarán por periodos mayores, tales como el tiempo de vacaciones, buscando que no sufran daños mayores por la intemperie o el descuido.

### ***Rutas de confianza de la bicicleta: recorridos seguros en bicicleta***

- Analizar los recorridos por donde van a circular los estudiantes en bicicleta, buscando trazados que, en lo posible, eviten vías principales con alto flujo vehicular y zonas peligrosas, ya que estas condicionantes podrían concluir en accidentes y desestimar el uso de la bicicleta.
- Se sugiere mantener un diálogo constante con los estudiantes beneficiarios, buscando revelar nuevos peligros y posibles nuevas rutas seguras.
- Se recomienda establecer, por ejemplo, redes de tenderos o puntos de espera comunes, dado que estos lugares son espacios seguros donde los estudiantes pueden detenerse y solventar las novedades presentadas.
- Se sugiere analizar la posibilidad de incorporar acompañantes que guíen a los estudiantes en el recorrido, quienes además de brindar orientaciones con respecto a la movilidad segura, motivarán reflexiones en torno al reconocimiento y apropiación responsable del espacio público.

### ***Presencia de las autoridades***

El diálogo y la articulación con las autoridades del territorio, tales como la policía, tránsito o reguladores pedagógicos, puede ser estratégica para lograr su presencia y apoyo en las rutas de confianza de la bicicleta y amplificar la seguridad en el uso de estas.

### ***Ciclo-infraestructura***

Se sugiere analizar la ciclo-infraestructura existente en el territorio, ya que esta puede ser estratégica para proyectar las rutas de confianza de la bicicleta. Inclusive en territorios donde no exista ninguna, la implementación de la Estrategia de Movilidad Escolar con bicicletas puede funcionar como un argumento que impulse el diseño y la inversión buscando incorporar está en el territorio, transformando los perfiles viales existentes en ciclorrutas o ciclovías que sirvan a la comunidad en general para una movilidad inclusiva y sostenible.

### ***Criterios de supervisión***

El monitoreo y evaluación son procesos importantes en la sostenibilidad de la estrategia. El monitoreo implica un ejercicio continuo y sistemático de verificar la eficiencia y la eficacia de la estrategia, mediante la identificación de sus logros y debilidades, mientras que la evaluación es un corte en el tiempo que agrupa los reportes del monitoreo, los analiza y recomienda medidas correctivas para optimizar los resultados esperados del proyecto.

### **Monitoreo**

Se sugiere adelantar formatos, protocolos y capacitaciones a aquellas personas que se deleguen como responsables de estas acciones, que podrían ser integrantes del comité técnico de la bicicleta. Así mismo, se debería realizar monitoreos rutinarios diarios, semanales y mensuales, que permitan conocer detalles y estadísticas en múltiples frentes, tales como:

- Identificación de los beneficiarios, incluyendo edad, género, entre otros.
- Distancia recorrida entre la casa y la escuela.
- Tiempo del recorrido entre la casa y la escuela.
- Número de viajes realizados.
- Cambios de titularidad por nuevas asignaciones de las bicicletas.
- Cumplimiento o incumplimiento en los compromisos de corresponsabilidad.
- Estado y cantidad de bicicletas a las que se les haga mantenimiento preventivo o se identifiquen con necesidad de reparación adicional. (Se sugiere que esta información la provean los mecánicos).
- Cantidad de bicicletas que estén fuera de uso por problemas mecánicos.
- Tipos y cantidad promedio de repuestos necesarios para proyectar el funcionamiento de la estrategia.
- Seguimiento de uso de la bicicleta, casos de inasistencia y casos de llegada tarde por parte de los estudiantes beneficiarios de la modalidad de bicicletas.
- Identificación de beneficiarios con usos indebidos de las bicicletas.
- Posibles lesiones de accidentes en bicicleta.
- Posibles robos de bicicletas.
- Posibles casos de inseguridad asociados al uso o al desplazamiento en bicicleta.
- Razones de aquellos estudiantes que desestimen el uso de la bicicleta como medio para llegar a la escuela.
- Valor de los repuestos.
- Pagos realizados a los mecánicos.
- Estado financiero del Comité Técnico de la Bicicleta.

### **Evaluación**

Es recomendable ejecutar los procesos de evaluación de manera trimestral, semestral y anual, posibilitando la medición de resultados y el análisis de posibles deficiencias o mejoras de la estrategia en general, en concordancia con el año escolar.

Lo anterior, desarrollado por el comité técnico de la bicicleta, cuyo objetivo constituiría en compartir los reportes con las entidades territoriales para escalar los resultados y desafíos de esta. La entrega de información debería ser tanto cuantitativa como cualitativa, permitiendo generar estadísticas, así como análisis de observación que permitan revelar particularidades de los territorios.

# Módulo 3. Uso del transporte terrestre automotor especial y/o fluvial



## Módulo 3.

# Uso del transporte terrestre automotor especial y/o fluvial

La implementación de esta modalidad requiere la contratación del servicio de transporte a través del uso vehículos o embarcaciones que utilizan un motor para trasladar a los estudiantes de un punto a otro del territorio, y que varían en su capacidad de transporte. Esta se implementa a través de:

- Contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial y/o fluvial con empresas legalmente constituidas.
- Contratación de servicio público de transporte automotor mixto (carga y pasajeros).
- Contratación de vehículos o embarcaciones particulares.
- Prestación del servicio a través de vehículos o embarcaciones que son propiedad de la entidad territorial.

En relación con los vehículos automotores que se utilizan para el transporte terrestre se encuentran<sup>20</sup>:

- Vehículos tipo bus (31 a 42 pasajeros).
- Buseta (20 a 30 pasajeros).
- Microbús (10 a 19 pasajeros).
- Automóviles (4 a 9 pasajeros).
- Camperos (6 a 9 pasajeros).
- Camionetas (6 a 9 pasajeros).
- Todoterreno y vehículos mixtos (carga y pasajeros).

Para el transporte fluvial se suelen utilizar embarcaciones entendidas como construcciones principales o independientes, aptas para la navegación, con

---

<sup>20</sup> Estas capacidades transportadoras de cada una de las tipologías vehiculares de los vehículos homologados para la prestación del servicio se definen de acuerdo con la Ley 769 de 2002 y la Resolución 3202 de 1999 del Ministerio de Transporte.

distintos tipos de sistemas de propulsión, creadas para transitar por las vías fluviales de la nación, y sujetas al régimen de documentación y control del Ministerio de Transporte. Dentro de estas se encuentran:

- **Embarcación fluvial menor:** toda embarcación fluvial con capacidad transportadora inferior a 25 toneladas. Igualmente son consideradas las embarcaciones con motor fuera de borda o semifuera de borda.
- **Embarcaciones fluviales mayores:** toda embarcación fluvial con capacidad transportadora superior a 25 toneladas.

Para la implementación de esta modalidad, los entes territoriales deben tener en cuenta la siguiente reglamentación expedida por las autoridades competentes:

### Servicio público de transporte terrestre automotor especial

- Decreto 1079 de 2015 – Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
- Capítulo 6-Título 1 de la Parte 2 del libro 2 "Servicio público de transporte terrestre automotor especial".
  - Sección 10 - Transporte escolar público y privado.
    - Subsección 1 - Prestación del servicio escolar en municipios con población inferior a 30.000 habitantes.
    - Subsección 2 - Prestación del servicio escolar en municipios con población superior a 30.000 habitantes.

### Transporte fluvial

- Ley 1242 de 2008 "por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones."
- Ley 336 de 1996 "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte." Título 2 - Capítulo 4 "Transporte fluvial".
- Decreto 1079 de 2015 – Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
  - Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 "Transporte marítimo y fluvial"
  - Capítulo 2 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 "Servicio público de transporte fluvial"

### Zona Diferencial para el Transporte y/o Tránsito (ZDT)/Zona de Difícil Acceso (ZDA)

- ZDT
  - Decreto 1079 de 2015 – Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
    - Título 8 de la Parte 2 del Libro 2 "Zona diferencial para el transporte y/o el tránsito".
  - Resolución 012880 de 2020 – Ministerio de Educación - "Procedimiento interno para acreditar las condiciones de las zonas diferenciales de transporte escolar".
- ZDA
  - Ley 2033 de 2020 "Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso".

### Gráfico 3. Normatividad aplicable al servicio público de transporte terrestre automotor especial o fluvial

A continuación, se brindan orientaciones con respecto a cada una de las formas en que se puede implementar la modalidad de transporte terrestre automotor o fluvial.

#### ***Servicio público de transporte terrestre automotor especial con empresas legalmente constituidas***

El servicio público de transporte terrestre automotor especial se define en el artículo 2.2.1.6.4. del Decreto 1079 de 2015 como:

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 que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable (...).

Así mismo, se establece que este servicio de transporte se prestará a través de la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio.

#### ***Servicio público de transporte fluvial con empresas legalmente constituidas***

De otro lado, según lo dispuesto en la Ley 336 de 1996, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", Capítulo Cuarto, Transporte fluvial, artículo 74, el modo de transporte fluvial, además de ser un modo de servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en dicha ley y las normas especiales sobre la materia. Así mismo, se establece en el artículo 78 que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte -Dirección General de Transporte Fluvial-, será el encargado de dictar las normas sobre especificaciones técnicas para la construcción de embarcaciones y artefactos fluviales. Así mismo, será el encargado de controlar y vigilar el funcionamiento de astilleros y talleres fluviales.

Igualmente, según la Ley 1242 de 2008, "por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones", se define el transporte fluvial como la "actividad que tiene por objeto la conducción de personas, animales o cosas mediante embarcaciones

por vías fluviales”, en el artículo 4º, se establece los servicios especiales de transporte fluvial como “aquellos que prestan las empresas de transporte, a través de convenio o contrato, de manera exclusiva y en trayectos y horarios acordados”.

A su vez, en el artículo 2.2.3.2.2.1. del Decreto 1079 de 2015, se clasifican las empresas de transporte fluvial en:

“(…)1. De pasajeros, se entienden comprendidos el transporte de turismo, el transporte de servicios especiales y el transporte de apoyo social.

2. De carga.

3. Mixta. (…)”

### Características de los contratos para transporte escolar terrestre

Los contratos para transporte terrestre de estudiantes son aquellos que se suscriben:

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 1079 de 2015, artículo 2.2.1.6.3.2 contratos de transporte (negrita fuera de texto)).

Conforme al artículo 2.2.1.6.3.1. del Decreto 1079 de 2015, la contratación del servicio de transporte especial debe contener como mínimo:

1. Condiciones.
2. Obligaciones.
3. Valor de los servicios contratados.
4. Número de pasajeros a movilizar.
5. Horarios de las movilizaciones.
6. Áreas de operación.
7. Tiempos estimados de disponibilidad de los vehículos.

8. Así como toda la información necesaria para desarrollar un plan de rodamiento que permita al Ministerio de Transporte determinar los factores de ocupación y las necesidades de incremento de la capacidad transportadora global (...)."

Igualmente, conforme a lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, en sus artículos 2.2.1.6.10.3 y 2.2.1.6.10.4. se deben incluir los siguientes aspectos:

1. Derechos de las partes.
2. Plazo de ejecución.
3. Características de los vehículos requeridos (placas del vehículo, tipología vehicular, capacidad del vehículo).
4. Recorridos y paradas.

Ningún establecimiento educativo, persona natural o jurídica podrá cobrar comisiones o intermediación en relación con el valor que se pague por el servicio a la empresa habilitada.

Además, continuando con los requisitos, se debe tener en cuenta lo dispuesto por este mismo Decreto en su artículo 2.2.1.6.10.10. que indica que los establecimientos educativos para la prestación del servicio privado de transporte escolar deben adquirir las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, definidos en la sección 5 del capítulo 6 relacionada con el Servicio público de transporte terrestre automotor especial entre los artículos 2.2.1.6.5.1. y 2.2.1.6.5.4.

### ***Servicio público de transporte fluvial con empresas legalmente constituidas***

#### ***Servicios especiales de transporte fluvial***

Tal y como se mencionó anteriormente, estos servicios especiales de transporte fluvial son prestados por las empresas de transporte a través de convenios o contratos, de manera exclusiva, en trayectos y horarios acordados, y que tienen por objeto la conducción de personas, animales o cosas mediante embarcaciones por vías fluviales.

La Ley 1242 de 2008 “por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones” establece en su artículo 28 que el contrato de transporte fluvial se regirá por lo establecido en el Libro V del Código de Comercio para el contrato de transporte marítimo de personas y de cosas, en lo que le sea aplicable, así mismo, esta ley en su artículo 47 establece que el tiquete es la prueba inicial del contrato de transporte y debe contener la siguiente información:

1. “Nombre de la empresa de transporte fluvial.
2. Número de patente de navegación de la embarcación.
3. Fecha de expedición.
4. Origen y destino de la ruta.
5. Origen y destino del pasajero.
6. Fecha y hora de salida.
7. Nivel de servicio.
8. Número de la silla ofrecida.
9. Tarifa del pasaje.
10. Firma del despachador responsable.
11. Nombre de la empresa aseguradora y el número de póliza que ampara al beneficiario en caso de accidente (...)”.

Así mismo, se expresa que el tiquete debe permanecer en poder del pasajero, quien lo exhibirá a petición del tripulante, de la autoridad fluvial o demás autoridades.

### ***Transporte escolar terrestre y/o fluvial prestado con vehículos propios de la entidad o institución educativa***

Las entidades territoriales y las instituciones educativas que cuenten con vehículos y/o embarcaciones que hagan parte del inventario de los bienes muebles de cada una, podrán prestar el servicio de transporte escolar terrestre y/o fluvial, cumpliendo con los requisitos expuestos en el Decreto 1079 de 2015 en el artículo 2.2.1.6.10.9 para su implementación:

En cumplimiento del artículo 5º de la Ley 336 de 1996, dentro del ámbito del servicio privado de transporte, los establecimientos educativos podrán continuar prestando el servicio de transporte exclusivamente a sus alumnos, siempre que los equipos sean de su propiedad.

En todo caso, es obligación del establecimiento educativo mantener el vehículo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplir con los distintivos y

requisitos especiales establecidos en este capítulo, en especial con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.10.3 del presente decreto.

Igualmente, el establecimiento educativo deberá registrar los vehículos ante la autoridad (es) de tránsito de la jurisdicción (es) donde preste el servicio, indicando expresamente el o los municipios en los que circularán los vehículos, horarios y días de servicio, número de pasajeros, tipología vehicular, capacidad y placas del (los) vehículos.

Para tal fin, es necesario que se realice una planeación de la prestación del servicio en donde se definan aspectos como:

#### **Para el servicio de transporte terrestre:**

1. Número de estudiantes a movilizar.
2. Características de los vehículos requeridos (placas del vehículo, tipología vehicular, capacidad del vehículo).
3. Horarios de las movilizaciones.
4. Recorridos y paradas.
5. Áreas de operación.
6. Tiempos estimados de disponibilidad de los vehículos.
7. Adquisición de pólizas y seguros.
8. Cumplir con las condiciones descritas en este documento, en lo relacionado con la Condiciones técnicas y operativas en la prestación del servicio y las Obligaciones del Ministerio de Educación y de las Secretarías de Educación.

#### **Para el servicio de transporte fluvial:**

1. Origen y destino de la ruta.
2. Origen y destino del pasajero.
3. Fecha y hora de salida.
4. Número de la silla ofrecida.
5. Firma del despachador responsable.
6. Nombre de la empresa aseguradora y el número de póliza que ampara al beneficiario en caso de accidente.
7. Cada embarcación debe contar como mínimo con dos operadores (uno es el capitán quien maneja el motor y el otro es el tripulante que va en la parte delantera de la embarcación.).
8. Cumplir con las condiciones descritas en este documento, en lo relacionado con las Condiciones técnicas y operativas en la prestación

del servicio y las Obligaciones del Ministerio de Educación y de las Secretarías de Educación.

Desde el Ministerio de Educación Nacional, se recomienda evaluar el costo de prestación del servicio de transporte escolar a través de vehículos o embarcaciones que sean propiedad de la entidad territorial antes de elegir esta forma, puesto que pueden existir otras formas más económicas y eficientes para la entidad territorial, en especial en el mediano y largo plazo. Además, se aclara que las entidades territoriales no pueden utilizar recursos del Sistema General de Participaciones para la compra de vehículos o embarcaciones destinados a la prestación del servicio de transporte escolar.

### **Condiciones técnicas y operativas en la prestación del servicio**

Para la prestación de los servicios que implican el transporte terrestre automotor especial y el transporte fluvial de pasajeros, se hace necesario cumplir con las siguientes condiciones técnicas y operativas, que buscan organizar el servicio y asegurar unas condiciones mínimas requeridas para garantizar la seguridad de los estudiantes en los recorridos.

#### ***Identificación de vehículos de transporte terrestre***

De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015 en los artículos; 2.2.1.6.2.4. *Colores y distintivos* y 2.2.1.6.10.1. *Identificación de vehículos utilizados para el transporte de estudiantes*, los vehículos automotores que se dediquen a transporte de estudiantes deben contar con las siguientes características:

- En el servicio público de transporte terrestre automotor especial escolar, las empresas de transporte habilitadas podrán optar por utilizar en todo el vehículo los colores señalados en los estándares internacionales, amarillo y negro (de optar por esta alternativa, la destinación de estos automotores será exclusivamente al servicio escolar).
- 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.
- En la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar".

- Los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichas instituciones.
- 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.

En lo que respecta al tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por dieciséis (16) años, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. Los vehículos matriculados con anterioridad a esta fecha podrán continuar prestando el servicio de transporte escolar hasta los veinte (20) años de uso, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo (Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.6.2.2. Tiempo de uso de los vehículos).

Los vehículos matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19, contarán con un tiempo de uso de cuatro (4) años adicional al establecido. La presente disposición no aplicará para los vehículos que debían ser desintegrados con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia.

### ***Identificación de embarcaciones***

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.3.2.6.8 del Decreto 1079 de 2015, para obtener permiso de operación para prestar servicios de transporte fluvial público de pasajeros, carga o mixto, se debe cumplir con los siguientes requisitos:

“(…)

1. Estar debidamente habilitado, a excepción de las empresas de transporte fluvial privado.
2. Disponer de embarcaciones de bandera colombiana, aptas para la prestación del servicio y provistas de su correspondiente patente de navegación, o presentar un plan de adquisición de las mismas (...).
3. Indicar las rutas, horarios y frecuencias respectivos.
4. Si el servicio incluye transporte de pasajeros el solicitante debe presentar copia de la inspección practicada a la embarcación por la autoridad fluvial respectiva en la que se determine:

1. Aptitud para transporte de pasajeros.

2. Condiciones relativas a la seguridad de la vida humana en la vía fluvial.
3. Instalaciones y elementos básicos para la comodidad de los pasajeros.
4. Descripción de los equipos de radio comunicación y su estado de operabilidad, si la embarcación los requiere.
5. Copia de las pólizas de seguros (...)"

El mismo decreto en su artículo 2.2.3.2.4.1. con relación a los seguros en el transporte fluvial establece que estos son: cobertura de responsabilidad civil contractual por daños a los pasajeros o a la carga, cobertura de responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de la actividad de transporte fluvial y cobertura de responsabilidad civil por contaminación a las vías fluviales.

### ***Condiciones de seguridad para los estudiantes que se movilizan en transporte terrestre***

Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido, los vehículos dedicados a este servicio deberán contar con cinturones de seguridad para cada estudiante en el respectivo puesto asignado. Para el caso del transporte terrestre automotor especial para niñas y niños de primera infancia, los vehículos deben cumplir con los criterios de selección, ubicación, instalación y uso de los sistemas de retención infantil (SRI)<sup>21</sup>, los cuales se instalan en los asientos teniendo en cuenta el tipo de vehículo y las características propias del cuerpo como los son tamaño, peso y edad.

Así mismo, en el transporte escolar es necesario contar con 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 niñas, niños y adolescentes con discapacidad, el adulto acompañante debe

---

<sup>21</sup> Para más información sobre los Sistemas de Retención Infantil, se puede consultar el siguiente recurso de la Escuela Virtual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): [https://ansv.gov.co/escuela/fase2/on/PT008 Prevencion del riesgo vial en NNA/index.html](https://ansv.gov.co/escuela/fase2/on/PT008%20Prevencion%20del%20riesgo%20vial%20en%20NNA/index.html)

contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a los estudiantes.

Así, es importante tener en cuenta lo establecido en el artículo 2.2.1.6.10.2. *Estudiantes con discapacidad*, del Decreto 1079 de 2015:

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.

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

### ***Condiciones de seguridad para los estudiantes que se movilizan en transporte fluvial***

En lo que respecta a la prestación del servicio de transporte fluvial, según lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley 1242 de 2008, éstas deben cumplir con las siguientes normas de seguridad en puerto, o muelle y durante la navegación:

"(...)

1. Las embarcaciones con motor fuera de borda deberán llevar, entre otros repuestos, bujías, hélices, pines de acero o platinas.
2. 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.
3. La embarcación menor dedicada al servicio público de transporte de pasajeros, para viajes largos, deberá llevar una 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.
4. 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.

5. 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.
6. Se prohíbe fumar dentro de la embarcación.
7. Está prohibido abastecer de combustible a la embarcación con pasajeros a bordo.
8. En las embarcaciones de servicio público de transporte fluvial de pasajeros no podrán transportarse productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos para la salud, integridad física o seguridad de estos.
9. Ninguna embarcación puede desamarrar sin haber encendido previamente el motor.
10. Sin importar su capacidad, toda embarcación menor debe conservar un franco bordo mínimo de treinta (30) centímetros.
11. 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”.

Así las cosas, cada estudiante debe ocupar un puesto y 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 en talla adecuada a la contextura física.

Igualmente, en cada embarcación se debe contar como mínimo con dos operadores (uno es el capitán, quien maneja el motor y el otro es el tripulante que va en la parte delantera de la embarcación).

### ***Rutas y paradas de los vehículos de transporte terrestre automotor especial y embarcaciones***

En la implementación del servicio de transporte terrestre y/o fluvial se hace necesario establecer dentro del contrato suscrito, las rutas y paradas que se harán durante cada servicio o trayecto.

Ahora bien, es importante que para el transporte terrestre automotor especial, se definan de manera clara y precisa aspectos como:

### Ascenso y descenso de los estudiantes del vehículo

- Deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor.
- El monitor o adulto acompañante debe orientar a los estudiantes para que esta acción se efectúe de manera ordenada.

### Parada final

- Esta debe hacerse al interior del establecimiento educativo. En caso de no ser posible, se debe definir un punto de parada que sea seguro, siempre a la derecha en el sentido de la marcha y que facilite el acceso de los estudiantes al establecimiento.
- Cuando no es posible hacer la parada en el mismo lado de la vía en la que se ubica el establecimiento educativo, es necesario generar de manera articulada con éste, señalizaciones temporales o contar en lo posible con agentes de policía.
- El descenso de los estudiantes siempre debe ser orientado y acompañado por el adulto monitor, quien a su vez verificará que al interior del vehículo no haya quedado ningún estudiante.

#### **Gráfico 4. Condiciones para el ascenso – descenso y parada final en el transporte terrestre automotor especial**

Es importante anotar que el adulto acompañante o monitor, podrá ser contratado directamente por la empresa transportadora cuando este servicio se incluye dentro del contrato suscrito con esta. También puede ser contratado por la institución educativa, la entidad territorial, la secretaría de educación certificada o la asociación / grupo de padres de familia, si es un servicio con costo adicional al servicio de transporte contratado. En este caso, el contratante establecerá las condiciones y funciones para desempeñar el cargo de monitor o adulto acompañante.

### **Capacitación de conductores**

Un aspecto importante es la capacitación permanente a los conductores, lo cual permite mitigar riesgos de posibles siniestros o accidentes en la vía y garantiza un servicio de calidad a los estudiantes. Esta formación debe realizarse de manera permanente por parte de la empresa de transporte contratada, por parte de la entidad territorial, si los conductores son contratados por esta, o por los establecimientos educativos, cuando el servicio es contratado u operado con buses de propiedad del establecimiento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.10.7. *Capacitación a conductores* del Decreto 1179 de 2015, la formación a los conductores debe ser integral e incluir temas como movilidad segura, seguridad vial, planes estratégicos de seguridad vial, formación en el adecuado uso de los vehículos escolares y embarcaciones, y primeros auxilios; siguiendo los protocolos y exigencias emitidos por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Dirección de Tránsito y Transporte y la Policía Nacional.

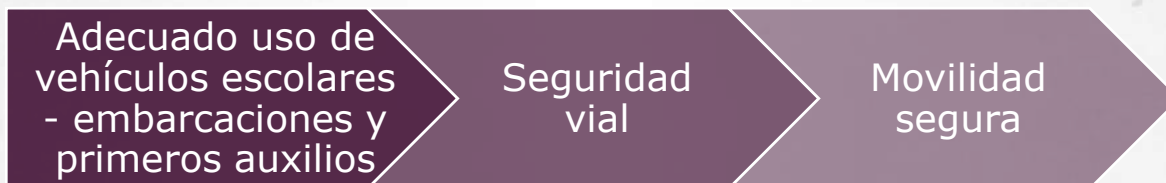


Gráfico 5. Temas para tener en cuenta en la formación a conductores para el transporte terrestre automotor especial y fluvial

### ***Obligaciones de los establecimientos educativos***

En el Decreto 1079 de 2015 también se establecen las obligaciones mínimas de los establecimientos educativos con respecto a la prestación del servicio de transporte escolar, específicamente en el artículo 2.2.1.6.10.5., en el cual se encuentra:

- Disponer en los vehículos, con el fin de asegurar la protección de los estudiantes menores, la presencia de un adulto que monitoree el recorrido.
- Realizar la supervisión respecto de las condiciones de ejecución y cumplimiento de los contratos celebrados con las empresas de transporte especial.
- Observar probidad y diligencia en la selección de la empresa de transporte que desarrollará la actividad.
- Destinar los espacios internos del establecimiento con acceso vehicular, al ascenso y descenso de los vehículos de transporte escolar.
- Destinar los espacios internos del establecimiento con acceso vehicular, al ascenso y descenso de los vehículos de transporte escolar.
- Contar con un plan estratégico de seguridad vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.
- Contar con un plan estratégico de seguridad vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.

- Entregar a cada padre de familia una copia de la resolución de habilitación de la empresa de transporte contratada, el contrato celebrado para la prestación del servicio y la póliza de seguros de responsabilidad civil que ampare los riesgos inherentes al transporte escolar.
- Entregar a cada padre de familia una copia de la resolución de habilitación de la empresa de transporte contratada, el contrato celebrado para la prestación del servicio y la póliza de seguros de responsabilidad civil que ampare los riesgos inherentes al transporte escolar.
- Las demás aplicables en virtud de las disposiciones legales y/o reglamentarias para el servicio de transporte escolar.

Adicional a lo anterior y en lo que respecta a los establecimientos educativos del sector privado, es importante aclarar que en el artículo 2.3.2.2.1.4 del Decreto 1075 de 2015, se definen los cobros periódicos, los cuales se refieren a transporte, alimentación y hospedaje escolar que se pagan regularmente por los padres y que son voluntariamente aceptados. Estos cobros no constituyen elemento propio de la prestación del servicio educativo, pero se originan como consecuencia de este, y cada uno de estos debe estar descrito por un contrato en el cual está definido el alcance y los acuerdos entre las partes.

Igualmente, en el mismo en el artículo 2.3.2.2.2.5. Otros cobros pecuniarios, se establece que:

Para el cobro periódico de transporte escolar, alojamiento escolar y alimentación y para los otros cobros periódicos definidos en el artículo 2.3.2.2.1.4. de este decreto, los establecimientos educativos privados bajo el régimen de libertad regulada, vigilada y controlada tendrán en cuenta el monto de costos calculado para tales servicios, debidamente justificado.

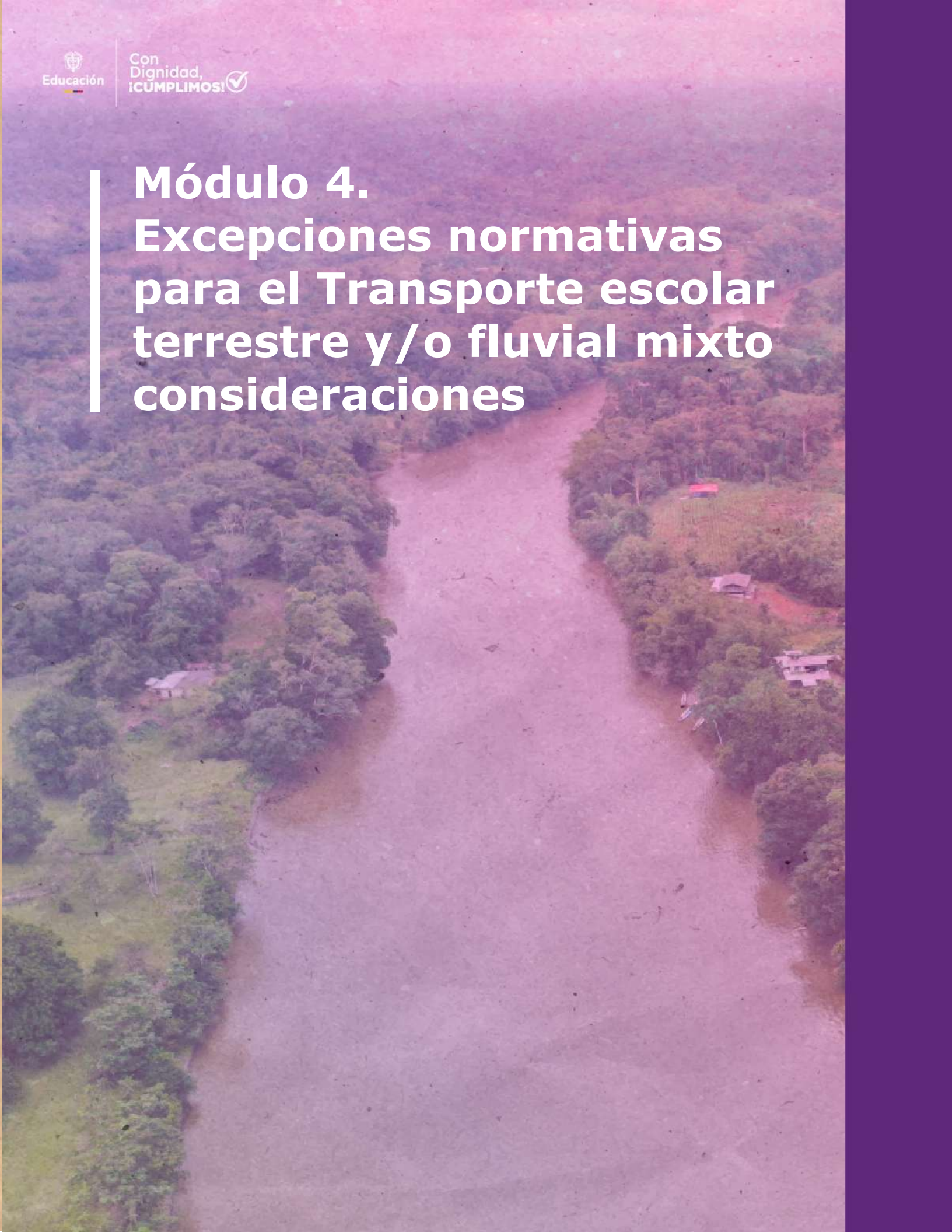
### ***Obligaciones del Ministerio de Educación y de las Secretarías de educación***

Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1.6.10.6 del Decreto 1079 de acuerdo con los procesos de descentralización y de las competencias establecidas en el marco de la Ley 715 de 2001 y las demás que la modifiquen, adicionen o sustituyan, corresponde a las Secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas organizar, dirigir y administrar la prestación del servicio educativo, por lo que deberán realizar las acciones necesarias para garantizar la permanencia de los estudiantes, adelantando el seguimiento y

control al cumplimiento de los contratos de prestación del servicio de transporte escolar de sus respectiva jurisdicción.

Adicional a lo anterior, se debe tener en cuenta con lo dispuesto en la sentencia de la Corte Constitucional T-032 de 2024, ya mencionada al principio del componente Estrategia de Movilidad Escolar.

Por su parte, el Ministerio de Educación Nacional brindará orientaciones técnicas y acompañamiento a las entidades territoriales en el proceso de implementación de la estrategia de transporte escolar, respecto a las condiciones técnicas y operativas para la prestación del servicio y fuentes de financiación. Así mismo, se hará articulación con el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para disponer de orientaciones frente a los temas de su competencia.



# Módulo 4. Excepciones normativas para el Transporte escolar terrestre y/o fluvial mixto consideraciones

## Módulo 4.

# Excepciones normativas para el Transporte escolar terrestre y/o fluvial mixto consideraciones

### Identificación de las excepciones

De acuerdo con lo planteado en el Decreto 1079 de 2015, para la prestación del servicio escolar en municipios con **población inferior a treinta mil (30.000) habitantes**, en su artículo 2.2.1.6.10.1.1. se indica que **donde no existan empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial y transporte fluvial**, el transporte escolar podrá ser contratado con empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas, cumpliendo todas las condiciones exigidas en el mismo decreto.

Así mismo, indica que, en caso de no existir empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal, las personas naturales que destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y que hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal podrán ofrecer y prestar dicho servicio, presentando solicitud dirigida por el propietario o locatario del vehículo, a la autoridad de transporte municipal, quien autorizará su prestación.

De la misma manera; excepcionalmente, el mismo decreto en el artículo 2.2.1.6.10.2.1. establece que, en los municipios con población **superior a treinta mil (30.000) habitantes** que por condiciones topográficas y de difícil acceso no exista oferta para la movilización de los estudiantes de la jurisdicción, el transporte podrá ser prestado por empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas y en caso de que no existan, con vehículos particulares.

El servicio público de transporte terrestre automotor mixto se define en este decreto en su artículo 2.2.1.5.3. como:

Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada.

La prestación de este servicio se realiza a través de buses escalera (chivas), camionetas doble cabina y campero, entendiendo estos como:

- **Bus abierto, chiva o bus escalera:** vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.
- **Camioneta doble cabina:** vehículo automotor de cuatro puertas, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.
- **Campero:** vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (%) de tonelada.

Además, la Ley 2198 de 2022 "por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto y se dictan otras disposiciones" agrego mediante su artículo 6.las siguientes tipologías al servicio de transporte terrestre automotor mixto:

1. Busetas de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad hasta de veintiún (21) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad y volumen mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5,4 m<sup>3</sup> de bodega.
2. Camioneta cerrada de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta cinco (5) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.
3. Campero: vehículo automotor homologado para el servicio público mixto, con tracción en todas sus ruedas y capacidad hasta de nueve (9) pasajeros y tres cuartos (3/4) de tonelada.

4. Microbús de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de hasta de catorce (14) pasajeros, la capacidad y volumen mínima de la carga para este servicio debe ser de 630 kg y de 2,52 m<sup>3</sup> de bodega (...).

Así mismo, el Decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.2.3.2.3. indica que el transporte mixto fluvial se define como aquel que “se realiza trasladando simultáneamente personas y cosas”.

### **Prestación del servicio**

Para la contratación del servicio, conforme lo establecido en el artículo 2.2.1.6.10.1.6 del Decreto 1079 de 2015, para las excepciones explicadas anteriormente, los establecimientos educativos, entidades territoriales y secretarías de educación certificadas deberán comunicar previamente las necesidades del servicio a por lo menos tres (3) empresas de transporte habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor especial, y, a su vez, las direcciones territoriales del Ministerio de Transporte brindarán la colaboración necesaria a dichas entidades.

Si alguna de las empresas a las cuales se les comunique las necesidades de prestación del servicio de transporte escolar se presenta y se ajusta a las condiciones establecidas por los interesados, según sea el caso, no se podrá contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal; sino que este deberá ser contratado con alguna de las empresas de transporte habilitadas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que se hayan presentado.

Así mismo, el tercer párrafo de este artículo establece que:

Las autoridades de transporte municipal serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Capítulo para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades y particulares. De igual manera de aplicar las sanciones correspondientes, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la Ley 336 de 1996.

### ***Transporte escolar terrestre y/o fluvial prestado por persona natural con vehículo/embarcación particular***

Como ya se explicó, de manera excepcional de acuerdo con lo planteado en el Decreto 1079 de 2015, para la prestación del servicio escolar en municipios con

población inferior a 30.000 habitantes, en su artículo 2.2.1.6.10.1.1 cuando no existan empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, mixto o colectivo municipal, las personas naturales podrán destinar sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural, a partir del permiso de la autoridad de transporte municipal para operar dentro de su jurisdicción.

Es decir que las personas naturales con vehículos de servicio particular podrán ofrecer y prestar el servicio de transporte escolar, presentando solicitud dirigida por el propietario o locatario del vehículo o embarcación, a la autoridad de transporte municipal, quien autorizará la prestación de este, cumpliendo con lo indicado en el mismo artículo:

En caso de no existir empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal, las personas naturales que destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y que hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción en vigencia del artículo 3 del Decreto 805 de 2008, modificado por el artículo 1 del Decreto 4817 de 2010, del Decreto 048 de 2013 o del Decreto 348 de 2015, podrán ofrecer y prestar dicho servicio, presentando solicitud dirigida por el propietario o locatario del vehículo, a la autoridad de transporte municipal, quien autorizará la prestación del mismo. A la solicitud se anexarán los siguientes documentos:

1. Copia del contrato de prestación del servicio celebrado entre el propietario o locatario del vehículo y establecimientos educativos, entidades territoriales, secretarías de educación certificadas.
2. Licencia de tránsito del automotor.
3. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes.
4. Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo.
5. Licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo.
6. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente capítulo.

Estos vehículos o embarcaciones particulares autorizados para prestar el servicio escolar por parte de la autoridad municipal podrán operar,

Exclusivamente en la jurisdicción del municipio para el cual fueron autorizados. Cuando la residencia del escolar o la sede del establecimiento educativo se encuentren situadas en jurisdicción de un municipio contiguo

se podrá extender su operación únicamente en el recorrido entre la sede del establecimiento y la residencia del escolar (Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.6.10.1.2).

De la misma manera, de forma excepcional en los municipios con población superior a 30.000 habitantes y en los que por condiciones topográficas y de difícil acceso, no exista oferta de empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, transporte fluvial, mixto o colectivo municipal para la movilización de los estudiantes de la jurisdicción, el transporte podrá ser prestado por vehículos o embarcaciones particulares, conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1.6.10.2.1. Decreto 1079 de 2015.

En este caso, la autoridad municipal competente para autorizar la prestación del servicio deberá solicitar concepto previo a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, remitiendo el análisis de las necesidades del servicio y la justificación correspondiente.

Para prestar el servicio de transporte escolar con vehículos particulares es importante tener en cuenta los siguientes aspectos descritos en el Decreto 1079 de 2015:

### **Prestación del servicio - Vehículos particulares**

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Tipos y características de vehículos particulares</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus.</li> <li>• La antigüedad no podrá superar los diez (10) años, pues esta es la edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al transporte escolar rural. En el evento en que se cumpla la edad del vehículo, el propietario o locatario podrá renovarlo por uno de menor edad. En todo caso, el término se contará a partir de la fecha del registro inicial.</li> <li>• Deberán contar con el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente.</li> <li>• Deberá contar con el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) vigente.</li> <li>• Poseer licencia de conducción C1 o C2 según la clase de vehículo.</li> </ul> |
| <p><b>Condiciones para prestar el servicio</b></p>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El conductor del vehículo debe portar el permiso expedido por la autoridad competente.</li> <li>• En ningún caso se admitirán pasajeros de pie.</li> <li>• Cada pasajero ocupará un (1) puesto.</li> <li>• El número de ocupantes del vehículo no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito.</li> <li>• Los estudiantes deberán ir acompañados de un adulto durante la prestación del servicio.</li> </ul>  |

|                               |   |
|-------------------------------|---|
|                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres, madres o grupos de familias y el establecimiento educativo, que deberá cumplir con las condiciones que, para el efecto, determine el Ministerio de Transporte.</li> <li>• Mantener vigente las pólizas de seguros contemplados en el presente decreto 1079 de 2015.</li> <li>• En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.</li> <li>• Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente estudiantes y carga.</li> <li>• En el platón de las camionetas doble cabina no se podrán transportar escolares en ninguna circunstancia.</li> <li>• La parte posterior de la carrocería del vehículo deberá pintarse con franjas alternas de 10 centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.</li> <li>• Adicionalmente, en la parte superior delantera y trasera de la carrocería, en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberá llevar la leyenda "Escolar".</li> </ul> |
| <b>Contratación</b>           | <p>En los municipios de hasta 30.000 habitantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los establecimientos educativos, entidades territoriales, secretarías de educación certificadas deberán comunicar previamente las necesidades del servicio a por lo menos tres (3) empresas de transporte habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.</li> <li>• Si alguna de las empresas a las cuales se les comunique las necesidades de prestación del servicio de transporte escolar se presenta y se ajusta a las condiciones establecidas por los interesados, según sea el caso, no se podrá contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal, ni particulares.</li> </ul>  |
| <b>Renovación del permiso</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El permiso otorgado por las autoridades competentes tiene la vigencia de un año.</li> </ul>  |

## Transporte escolar terrestre en Zona Diferencial para el Transporte y Tránsito

La prestación del servicio de transporte escolar terrestre se puede implementar a través de la habilitación de una Zona Diferencial para el Transporte y/o el Tránsito (ZDT), las cuales se crearon "con el fin de garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito, que

estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación y no sea posible la normal prestación del servicio de transporte público en las condiciones de la normativa vigente y aplicable” (Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.8.1).

Estas pueden ser creadas por el Ministerio de Transporte, atendiendo a alguna o algunas de las siguientes condiciones establecidas en el mismo artículo 2.2.8.1. del Decreto 1079 de 2015, así:

1. La vocación rural.
2. Las características económicas y/o geográficas y/o sociales, étnicas u otras propias del territorio.

Parágrafo 1: Para el transporte escolar, además de lo anterior, se tiene en cuenta que los servicios de transporte y/o de tránsito no permitan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Parágrafo 2: Una vez vencida la duración de las zonas diferenciales el servicio de transporte público y/o los servicios de tránsito deberán ajustarse a la normatividad general vigente para la prestación de los servicios.

Para la creación de una ZDT que permita la prestación del servicio de transporte escolar, los alcaldes de los municipios, de manera individual o conjunta, podrán solicitar al Ministerio de Transporte la creación de dicha zona en el ámbito de su jurisdicción, justificando la solicitud y conforme al procedimiento y condiciones que se establecen en los artículos 2.2.8.4. y 2.2.8.5. del Decreto 1079 de 2015.

### **Requisitos**

Es importante que la Secretaría de Educación certificada tenga en cuenta que, conforme a lo establecido en los artículos 2.2.8.4. y 2.2.8.5. del Decreto 1079 de 2015, corresponde al alcalde del municipio interesado (o alcaldes, si la zona incluye varios municipios), realizar la solicitud de zona diferencial para el tránsito y transporte directamente ante el Ministerio de Transporte, a la Dirección de Transporte y Tránsito (el envío al Ministerio de Educación no corresponde al trámite y demora su inicio), mediante un documento que evidencia de forma clara y concreta la siguiente información:

1. **Solicitante:** la solicitud de zona diferencial para el transporte debe ser realizada por el alcalde municipal ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

2. **Determinación del municipio:** especificar el municipio o grupo de municipios en el/los cual(es) operará la zona diferencial para el transporte.
3. **Justificación:** hacer una descripción detallada de las condiciones actuales de prestación del servicio de transporte en el municipio, así como el transporte escolar. Asimismo, se debe justificar para qué se solicita la zona diferencial para el transporte, cuál es la problemática que se presenta en el municipio, soportado en estudios, análisis, evidencias, anexos a la solicitud.
4. **Descripción detallada de cómo se presta el servicio actualmente:** explicar cómo se presta el servicio de transporte en el municipio, es decir, aquellas modalidades para las cuales se está postulando la zona diferencial para el transporte. Es importante que se describa por parte de la autoridad de transporte municipal las condiciones y características de las vías por las cuales se prestará el servicio.
5. **Información del municipio:** extensión territorial, población (rural, urbana), caracterización socioeconómica breve, límites, localización y demás características sociales, étnicas u otras propias del territorio, que puedan soportar la petición.
6. **Modalidades de transporte a las que se aplica:** especificar la o las modalidades a las cuales se está aplicando, con la solicitud de zona diferencial.
7. **Conectividad:** informar las vías que conectan al municipio y el estado de estas.
8. **Propuesta preliminar para la prestación transitoria del servicio:** detallar y presentar la propuesta preliminar de cómo se prestará el servicio de transporte en la zona diferencial de transporte, incluyendo rutas, horarios, origen, destino, frecuencia, recorrido, tipo de vehículo a utilizar, población beneficiada, pólizas.
9. **Caracterización socioeconómica breve:** indicar las actividades socioeconómicas que se llevan a cabo en el municipio.
10. **Duración de la zona diferencial:** teniendo en cuenta que es una medida transitoria, indicar en la solicitud por cuánto tiempo se solicita la zona diferencial (se recomienda que no sea superior a 5 años).
11. **Imposibilidad de prestación del servicio de transporte escolar en las condiciones de la normativa vigente:** justificar con detalle por qué no pueden prestar el servicio de transporte en cumplimiento del Decreto 1079 de 2015 y la normatividad vigente.

12. **Instituciones educativas con dificultades:** nombre y ubicación y código DANE de las instituciones y sedes educativas donde se presentan dificultades para la normal prestación del servicio de transporte escolar.
13. **Matrículas:** matrícula actual agregada por instituciones y sedes educativas donde se presentan dificultades para la normal prestación del servicio de transporte escolar.
14. **Población beneficiada:** número agregado de estudiantes beneficiados por sede. Este se considera un estimado al momento de la solicitud y no significa que solamente se puedan beneficiar finalmente esta cantidad de estudiantes.

El Ministerio de Transporte podrá requerir al peticionario se aporte información, estudios, análisis o evidencias, adicionales o complementarios que se requieran para la creación de la zona diferencial.

Cuando se habilita la creación de una ZDT, la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte en las zonas diferenciales,

Corresponde al alcalde en el evento que la zona diferencial se encuentre dentro de la jurisdicción del municipio, sin perjuicio de la inspección, vigilancia y control que corresponde a la Superintendencia de Transporte. Cuando la zona diferencial corresponda a un grupo de municipios corresponde a la Superintendencia de Transporte.

Lo anterior según lo dispuesto en el artículo 2.2.8.6 del mencionado decreto.

### **Transporte escolar terrestre y/o fluvial en Zona de Difícil Acceso (ZDA)**

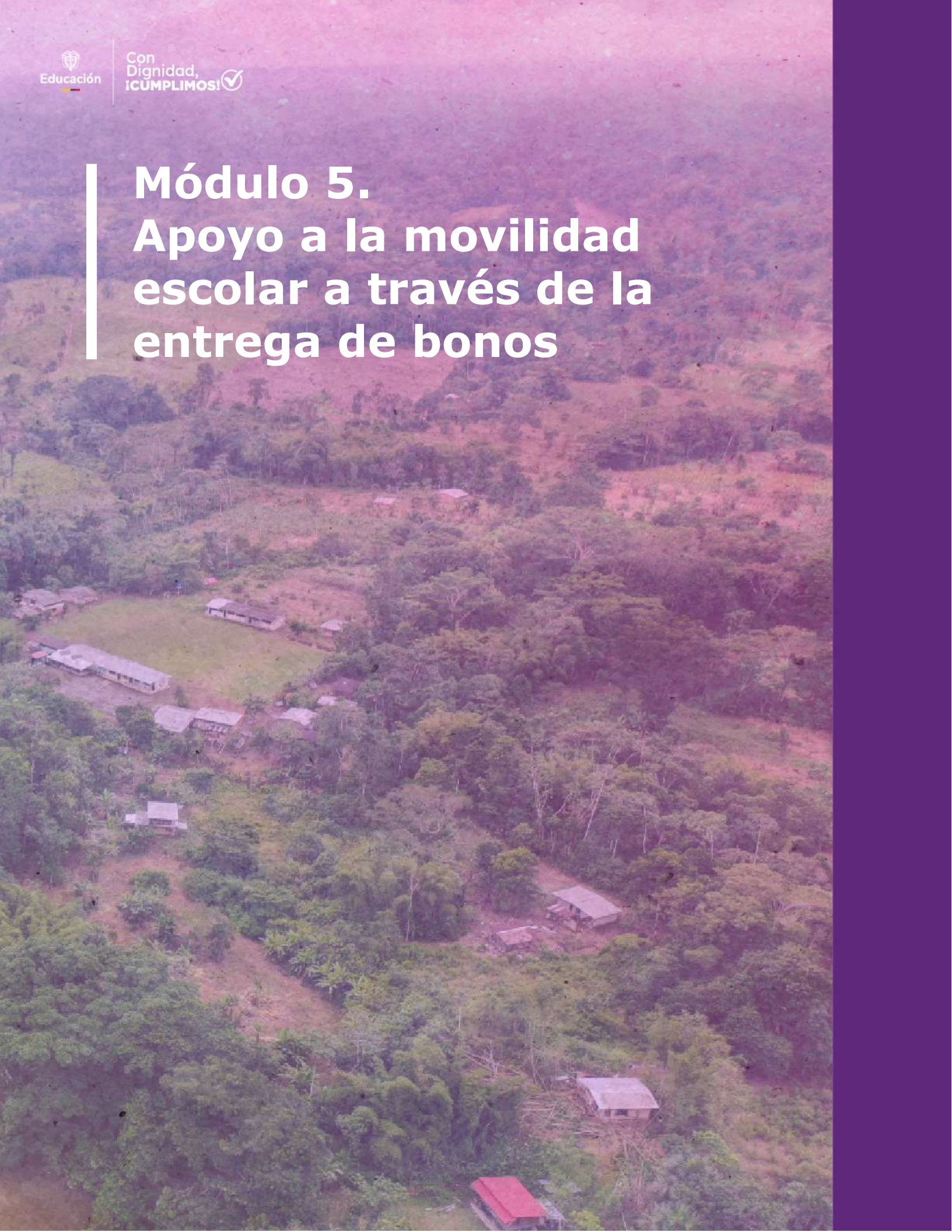
Con la Ley 2033 de 2020 "por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso" se establece una excepción que será otorgada por el Ministerio de Transporte para que los municipios puedan contratar personas naturales y/o jurídicas, con el propósito de prestar el servicio de transporte escolar, bajo condiciones especiales de transporte y bajo el régimen de contratación pública, en lugares donde se requieran medidas diferenciadas para garantizar la accesibilidad material del derecho a la educación de la población.

Teniendo en cuenta lo planteado en la Ley 2033 de 2020, para la prestación del servicio de transporte escolar, se podrá hacer uso de medios de transporte motorizado y no motorizado, incluyendo medios de transporte fluviales de acuerdo con las características y necesidades propias de cada municipio (artículo

4), como una opción posible en las entidades territoriales cuando se cumplan al menos uno de los siguientes tres criterios (artículo 2):

- Municipios en los que no se cuente con empresas de servicio público de transporte especial legalmente constituidas y habilitadas.
- Municipios en los que las condiciones geográficas, económicas o sociales, étnicas u otras propias del territorio, **no permitan el uso de medios de transporte automotor.**
- Municipios declarados con zonas de difícil acceso de conformidad con los lineamientos del Ministerio de Educación Nacional.

# Módulo 5. Apoyo a la movilidad escolar a través de la entrega de bonos



## Módulo 5.

# Apoyo a la movilidad escolar a través de la entrega de bonos

La entrega de bonos de transporte o bonos condicionados a la permanencia escolar como un apoyo a la movilidad escolar, se comprende como una ayuda económica que el estudiante recibe, por parte de la entidad territorial para financiar el pago total o parcial del valor del pasaje de transporte, que incluye el desplazamiento hogar – sede de la institución educativa – hogar.

Para la entrega de dichos bonos se debe contar con medios de transporte debidamente habilitados en el territorio, como empresas de transporte público distrital, municipal o veredal, empresas de transporte terrestre de personas habilitadas como transporte automotor especial ante el Ministerio de Transporte (buses blancos o de turismo), empresas de transporte fluvial de personas, transporte terrestre automotor mixto o transporte fluvial mixto, vehículos o embarcaciones particulares habilitados por la entidad competente según lo dispuesto por el Decreto 1079 de 2015.

### **Consideraciones para la implementación de la modalidad de entrega de bonos de transporte**

#### ***Entrega de bonos de transporte a través del uso del transporte público***

Para la implementación de esta modalidad, y en el marco de las competencias con las que cuentan las alcaldías municipales, se recomienda que cuando en el territorio existan empresas de servicio público de transporte, estos puedan construir acuerdos con dichas empresas para la operación de esta modalidad de transporte. En estos acuerdos se podrá, por ejemplo, concertar la priorización de recorridos, rutas y horarios de los servicios que benefician la movilización de los estudiantes desde posibles puntos de recogida hasta lugares cercanos a las sedes de las instituciones educativas en las que estos se encuentran matriculados.

Para ello, las entidades territoriales podrán, entre otros, constituir mecanismos de convenios o acuerdos con las empresas de servicio de transporte público legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del servicio que existan en el territorio con el fin de validar los bonos entregados por los estudiantes al personal operativo del vehículo o de acuerdo con el mecanismo definido con la empresa de transporte público.

Así mismo, cuando se implementa la modalidad a través de empresas de transporte público, se requiere relacionar la entrega del bono de acuerdo con la edad del estudiante. A partir de lo anterior se sugiere que:

- Para estudiantes en edad preescolar (segundo ciclo de educación inicial), edad escolar entre los 6 y 14 años, y teniendo en cuenta su momento del curso de vida, se hace necesaria la asignación de un subsidio doble, que le permita al estudiante estar acompañado de un adulto responsable (padre, madre, acudiente) durante el recorrido.

Es necesario que se construya por parte de la entidad territorial, un manual operativo para la entrega de bonos para el uso del transporte público, mediante el cual se especifiquen mínimamente los siguientes criterios:

- Focalización y priorización de beneficiarios.
- Reglamento de la modalidad.
- Causales de pérdida del beneficio.
- Tabla de valoración del subsidio de transporte entregado por cada estudiante según su edad.
- Procedimiento para la postulación de estudiantes beneficiarios (tiempos de postulación, requisitos, documentación a entregar y otros).

Estos pueden estar condicionados al número de días que asiste el estudiante a la institución educativa y que certifica el rector en el tiempo definido por cada entidad territorial.

### ***Entrega de bonos de transporte a través de empresas de transporte especial, vehículos o embarcaciones particulares o mixtos***

Cuando en la entidad territorial no se cuente con la presencia de empresas de transporte público y se haga uso de lo indicado en el Decreto 1079 de 2015 para los municipios con población hasta o superior a 30.000 habitantes y/o se cuente con una Zona Diferencial para el Transporte, la entidad territorial podrá establecer el mecanismo a través del cual se transfieran los recursos

correspondientes a los beneficiarios de la modalidad, dentro de los cuales se pueden presentar, entre otros, los siguientes:

- Expedición de un acto administrativo por parte de la dependencia competente de la entidad territorial. En dicha resolución o decreto se deben especificar entre otros los siguientes aspectos:
  - Criterios de focalización y priorización de beneficiarios.
  - Reglamento de la modalidad.
  - Causales de pérdida del beneficio.
  - Tabla de valoración del subsidio de transporte entregado por cada estudiante según su edad.
  - Procedimiento para la postulación de estudiantes beneficiarios (tiempos de postulación, requisitos, documentación a entregar y otros).
- Puede estar condicionado al número de días que asiste el estudiante a la institución educativa y que certifica el rector en el tiempo definido por cada entidad territorial.
- Para este fin, la entrega de bonos de transporte se realiza a través de la consignación de los recursos correspondientes al número de días de asistencia de cada estudiante a la institución educativa, a la cuenta bancaria del acudiente o padre de familia o a través de entrega de tiquetera que sólo es válida para el estudiante, entre otros.
- Con base en los recursos girados o entrega de tiquetera al acudiente o padre de familia, éste podrá hacer uso de los vehículos particulares o mixtos autorizados, empresas de transporte especial que puedan prestar el servicio en el territorio, según lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015.

Ahora bien, los mecanismos puntuales a través de los cuales puedan entregarse los auxilios económicos a los estudiantes o sus acudientes dependerán de las condiciones tecnológicas y físicas de cada jurisdicción a cargo de las respectivas entidades territoriales. Sin embargo, deberán entenderse siempre condicionadas a la asistencia de los estudiantes a las instituciones educativas.

De otro lado, se reconoce que en algunas entidades territoriales existen medios de transporte no convencionales, frente a los cuales se reitera que los alcaldes son autoridad de transporte en la jurisdicción municipal, de acuerdo con el artículo 2.2.1.1.2.1 del Decreto 1079 de 2015. Así mismo, les corresponde la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte

terrestre automotor municipal conforme al artículo 2.2.1.1.2.2 del mismo decreto.

Finalmente, los alcaldes son autoridad de transporte únicamente en su jurisdicción y según el radio de acción del servicio para:

- Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi (artículo 2.2.1.3.1.1 Decreto 1079 de 2015).
- Servicio de Transporte Colectivo y Masivo Metropolitano, distrital y municipal.
- Servicio público de transporte terrestre automotor mixto (artículo 2.2.1.5.2.1 Decreto 1079 de 2015).
- Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro (artículo 2.2.1.5.2.1 Decreto 1079 de 2015).

Asimismo, para la entrega de estos bonos de transporte se hace necesario realizar un proceso de articulación y empoderamiento de las asociaciones de padres de familia de cada uno de los establecimientos educativos, para que sean estas o estos quienes realicen la contratación del transporte de los estudiantes haciendo uso del bono de transporte. Esto, teniendo en cuenta que en el artículo 2.2.1.6.3.2. del Decreto 1079 de 2015 se establecen las condiciones para la celebración de contratos de transporte para estudiantes, planteando que éstos se pueden suscribir:

(...) 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.

Para lo anterior, la entidad territorial debe establecer el mecanismo a través del cual se transfieran los recursos correspondientes a la asociación de padres de familia y/o grupo de padres de familia, por ejemplo, a través de un convenio de asociación, para que estas instancias suscriban el respectivo contrato de transporte ya sea con los vehículos o embarcaciones particulares o mixtos autorizados en el territorio, asociaciones de conductores o empresas de transporte especial que puedan prestar el servicio en el territorio, según lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015.

Por añadidura, también es necesario contemplar la posibilidad de suscribir contratos y/o convenios con las entidades estatales como los cabildos indígenas, las asociaciones de autoridades tradicionales indígenas, los consejos comunitarios de las comunidades negras regulados por la Ley 70 de 1993; cumpliendo con lo establecido en la Ley 2160 de 2021, con la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1082 de 2015.

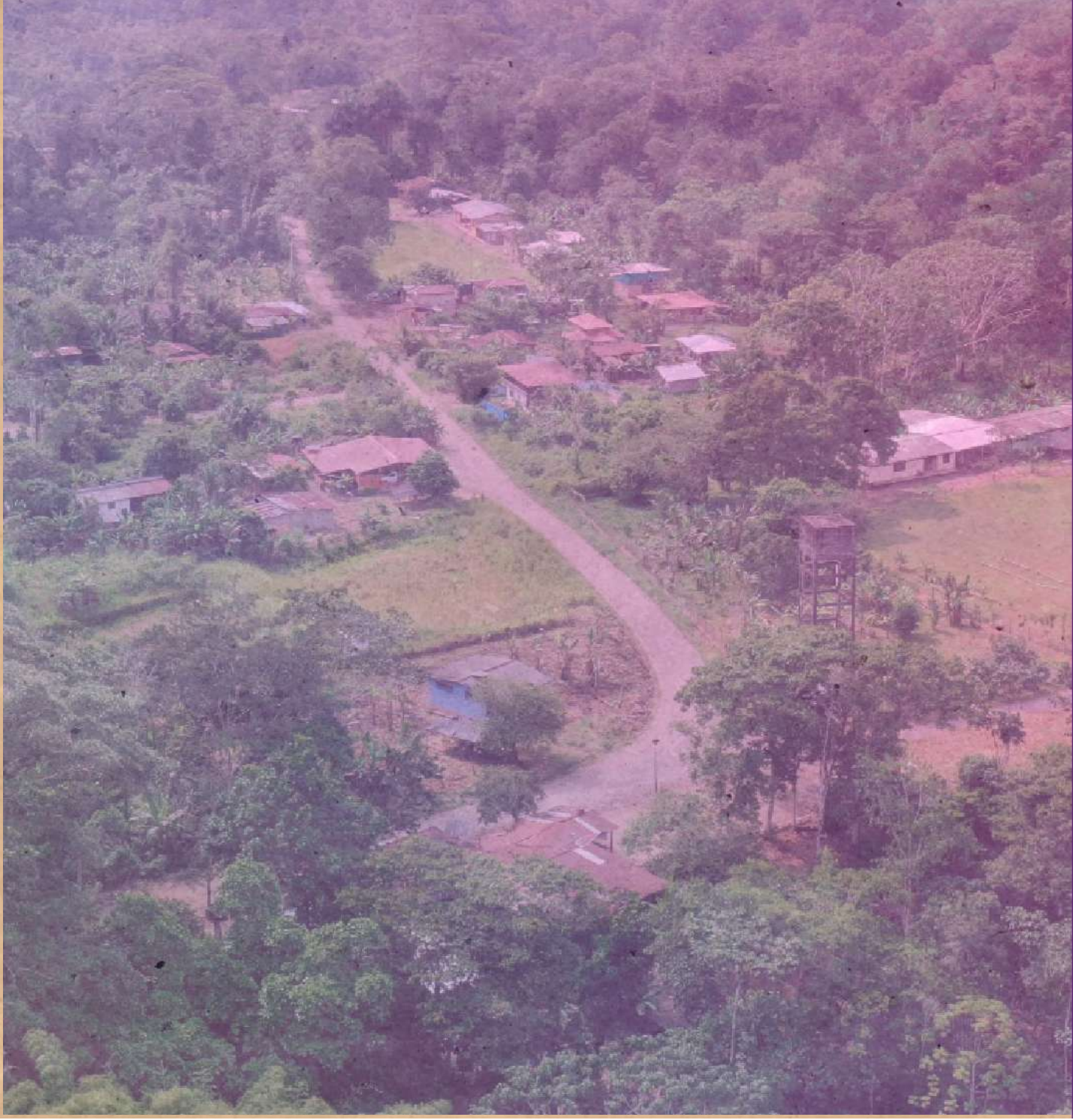
Es importante indicar que dicho contrato debe cumplir con las condiciones establecidas en el mencionado Decreto 1079 de 2015 para la prestación del servicio, priorizando las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, debidamente habilitadas, en un segundo lugar el servicio mixto o colectivo municipal y finalmente vehículos o embarcaciones particulares.

### ***Sostenibilidad de la entrega de bonos condicionados a la asistencia escolar***

Es importante contemplar que la entrega de bonos de transporte debe estar condicionada a los días en que el estudiante asiste a clases en su respectiva sede de la institución educativa, razón por la cual se sugiere que el establecimiento reporte tanto a la asociación de padres de familia como a la entidad territorial los días de inasistencia justificada o no justificada.

Así mismo, es necesario que la entrega del subsidio o bono de transporte cuente con el respectivo soporte del uso del servicio por parte de cada estudiante, que le permita a la entidad contar con un medio de verificación del subsidio o bono entregado.

# Módulo 6. Financiación de la Estrategia de Movilidad Escolar



# Módulo 6.

## Financiación de la Estrategia de Movilidad Escolar

La Estrategia de Movilidad Escolar tiene como fuente de financiación aquellos recursos públicos y privados, del orden nacional y territorial, de destinación específica y de libre destinación, pudiendo ser objeto de la concurrencia de recursos de diferentes fuentes de cofinanciación, permitiendo alcanzar los objetivos propuestos.

A continuación, se brinda una explicación de las posibles necesidades por financiar en cada opción de movilidad escolar:

| Opción de movilidad | Aspectos por financiar   |
|---------------------|--|
| <b>Caminar</b>      | Acompañantes pedagógicos.  |
| <b>Bicicletas</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compra de bicicletas.</li> <li>• Compra de kits de seguridad (casco, luces, chaleco).</li> <li>• Adaptación de parqueaderos en los establecimientos educativos (si aplica según el tipo de bicicletas).</li> <li>• Parqueaderos en tiempo de vacaciones (si esto lo determina el comité de la bicicleta).</li> <li>• Kit de repuestos anual.</li> <li>• Mantenimiento preventivo anual*.</li> <li>• Pólizas de seguros de vida y de accidentes para estudiantes y de responsabilidad civil extracontractual**.</li> </ul> <p>* La entidad territorial podrá priorizar la inversión de recursos propios para la realización del mantenimiento preventivo anual de las bicicletas.</p> <p>**Las pólizas mencionadas deben ser adquiridas con recursos propios de las entidades territoriales. <u>Es importante aclarar que estos costos no pueden ser financiados a través del Sistema General de Regalías.</u></p> |

|   |   |
|---|---|
| <b>Transporte terrestre y/o fluvial</b> | Requerimientos establecidos en el decreto 1079 de 2015 para la prestación del servicio de transporte terrestre y/o fluvial.                                     |
| <b>Bonos de transporte escolar</b>      | Ayuda económica que el estudiante recibe por parte de la entidad territorial para financiar el pago total o parcial del valor del pasaje de transporte escolar. |

Las siguientes son algunas de las posibles fuentes de cofinanciación que la entidad territorial en el marco de su autonomía puede definir para la implementación de cada una de las modalidades, priorizando su implementación como proyectos estratégicos dentro del Plan de Desarrollo Territorial:

| Caminar   | Bicicletas  | Transporte terrestre y/o fluvial  | Bonos de transporte   |
|---|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monopolio de licores.</li> <li>• Recursos propios.</li> <li>• Gestión Cooperación.</li> <li>• Concurrencia de recursos.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• SGR.</li> <li>• FONPET.</li> <li>• Recursos excedentes del sector educativo.</li> <li>• Monopolio de licores.</li> <li>• Recursos propios.</li> <li>• Gestión Cooperación.</li> <li>• Concurrencia de recursos.</li> <li>• Recursos de crédito.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• SGP.</li> <li>• SGR.</li> <li>• FONPET.</li> <li>• Recursos excedentes del sector educativo.</li> <li>• Monopolio de licores.</li> <li>• Recursos propios.</li> <li>• Gestión cooperación.</li> <li>• Concurrencia de recursos.</li> <li>• Recursos de crédito.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• SGP.</li> <li>• SGR.</li> <li>• FONPET.</li> <li>• Recursos excedentes del sector educativo.</li> <li>• Monopolio de licores.</li> <li>• Recursos propios.</li> <li>• Gestión Cooperación.</li> <li>• Concurrencia de recursos.</li> </ul> |

**Gráfico 6. Posibles fuentes de financiación para la Estrategia de Movilidad Escolar**

En la siguiente tabla se encuentra el detalle relacionado con cada posible fuente de financiación que puede aplicar para cada opción.

| Fuente de financiación   | Justificación  |
|--|--|
| <p><b>Recursos del Sistema General de Participaciones - SGP.</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul> | <p><b>Los recursos del SGP no podrán ser utilizados para la compra de vehículos o embarcaciones que sean dispuestos por la entidad territorial para la prestación del servicio de transporte escolar. Lo anterior, teniendo en cuenta que por este sistema no es viable el financiamiento de inversiones que impliquen gastos recurrentes.</b></p> <p>Aclarado esto, se establecen las siguientes orientaciones para el uso de estos recursos:</p> <p><b>1. Destinación de la participación de educación del SGP</b></p> |

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 715 de 2001, los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones:

Se destinarán a financiar la prestación del servicio educativo atendiendo los estándares técnicos y administrativos, en las siguientes actividades:

(...)

15.4. Las destinadas a mantener, evaluar y promover la calidad educativa.

Parágrafo 2. **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.**

#### **a. Destinación de la asignación por población atendida**

De acuerdo con lo definido en el documento denominado *Orientaciones para la programación y ejecución de los recursos del Sistema General de Participaciones (SGP)* del Departamento Nacional de Planeación (2007), los recursos asignados por población atendida se destinan a financiar la prestación del servicio educativo por parte de las entidades territoriales certificadas en educación, en los siguientes conceptos de gasto:

“Transporte escolar” en los términos establecidos en el parágrafo segundo del artículo 15 de la Ley 715 de 2001.

Al respecto, es importante tener en cuenta que el transporte escolar es una modalidad que corresponde al servicio público

de transporte terrestre especial, el cual debe ser prestado de conformidad con las disposiciones del Decreto 1079 de 2015.

#### **b. Destinación de los recursos de calidad matrícula oficial**

De acuerdo con el documento *Guía No. 8 para la Administración de los Recursos Financieros del sector Educativo* (septiembre de 2017), el uso de los recursos de la participación de educación provenientes del SGP por los criterios de calidad matrícula oficial asignados a los distritos, municipios certificados y no certificados deben destinarse a financiar los siguientes conceptos de gasto:

(...) 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 conforme el parágrafo 2 del artículo 15 de la Ley 715 de 2001 (...).

La contratación y usos de los recursos del SGP se deben enmarcar dentro de las actividades de los proyectos y programas de inversión del sector educativo, debidamente inscritos y viabilizados en el Banco de Programas y Proyectos de la entidad territorial, en cumplimiento de la normatividad orgánica de planeación y presupuesto, según lo dispuesto en los artículos 8,9 y 13 del Decreto Ley 111 de 1996, así como de la Ley 152 de 1994.

#### **c. Destinación y administración de recursos calidad gratuidad educativa**

Con relación al Fondo de Servicios Educativos de los establecimientos educativos estatales, de conformidad con lo establecido por el Decreto 1075 de 2015, en su artículo 2.3.1.6.3.11. **Utilización de los recursos**, los recursos sólo pueden utilizarse en los siguientes conceptos, siempre que guarden estricta relación con el Proyecto Educativo Institucional:

“15. Contratación de los servicios de transporte escolar de la población matriculada entre transición y undécimo grado,

|  |  |
|--|--|
|  | <p>cuando se requiera, de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte”.</p> <p>Ahora bien, también indica que estos recursos pueden utilizarse para la conservación reparación, mejoramiento y adecuación de los bienes muebles como pueden ser los buses que sean propiedad del establecimiento educativo, y adquisición de repuestos y accesorios, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Mantenimiento, conservación, reparación, mejoramiento y adecuación de los bienes muebles e inmuebles del establecimiento educativo, y adquisición de repuestos y accesorios. Las obras que impliquen modificación de la infraestructura del establecimiento educativo estatal deben contar con estudio técnico y aprobación previa de la entidad territorial certificada respectiva.</li> <li>3. Adquisición de los bienes de consumo duradero que deban inventariarse y estén destinados a la producción de otros bienes y servicios, como muebles, herramientas y enseres, equipo de oficina, de labranza, cafetería, mecánico y automotor.</li> </ol> <p><b>d. Rendimientos Financieros generados con recursos del SGP – Educación</b></p> <p>Según lo dispuesto por el artículo 91 de la Ley 715 de 2001, los rendimientos financieros generados por los recursos del SGP Educación, deben ser invertidos en mejoramiento de calidad. A su vez, el artículo 17 de la misma ley establece que los recursos de calidad no pueden ser destinados para gastos de personal de cualquier naturaleza.</p> <p>Así las cosas, los recursos de superávit con rendimientos financieros del SGP – Educación, mantienen su destinación para inversiones destinadas al mejoramiento de la calidad (documento guía para la administración de los recursos financieros del sector educativo).</p> |
| <p><b>Recursos de propósito general – PPG del Sistema General de</b></p> | <p>Los recursos de Participación de Propósito General (PPG) deben ser destinados a la provisión de bienes y servicios públicos de acuerdo con las competencias asignadas a las entidades territoriales por la ley en otros sectores diferentes</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Participaciones – SGP</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul>         | <p>a educación, salud y agua potable y saneamiento básico, <b>sin perjuicio de que dichos recursos puedan ser destinados a la financiación de estos servicios.</b></p> <p>De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 715 de 2001, la distribución de la participación de propósito general se realiza conforme a:</p> <p>Artículo 77. Beneficiarios de la Participación de Propósito General. Los recursos de la participación de propósito general serán asignados a los municipios, distritos, el departamento archipiélago de San Andrés y Providencia, conforme al artículo 310 de la Constitución Política.</p> <p>Artículo 78. Destino de los recursos de la participación de propósito general. <u>Los municipios clasificados en las categorías 4ª, 5ª y 6ª, podrán destinar libremente, para inversión u otros gastos inherentes al funcionamiento de la administración municipal, hasta un veintiocho por ciento (28%) de los recursos que perciban por la Participación de Propósito General.</u></p> <p>El total de los recursos de la participación de propósito general asignado a los municipios de categorías Especial, 1ª, 2ª y 3ª; el 72% restante de los recursos de la participación de propósito general para los municipios de categoría 4ª, 5ª o 6ª; y el 100% de los recursos asignados de la participación de propósito general al departamento archipiélago de San Andrés y Providencia, se deberán destinar al desarrollo y ejecución de las competencias asignadas en la presente ley (...).</p> |
| <p><b>Recursos del Sistema General de Regalías (SGR)</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> </ul> | <p>La Ley 2056 de 2020 "Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías", en su artículo 28 establece su destinación:</p> <p>Con los recursos del Sistema General de Regalías se financiarán proyectos de inversión en sus diferentes etapas, siempre y cuando esté definido en los mismos el horizonte de realización.</p>   |

- Bonos de transporte escolar

Igualmente, se podrán financiar estudios y diseños como parte de los proyectos de inversión, que deberán contener la estimación de los costos del proyecto en cada una de sus fases subsiguientes, con el fin de que se pueda garantizar la financiación de éstas. Así mismo, se podrán financiar las obras complementarias que permitan la puesta en marcha de un proyecto de inversión.

Lo anterior de conformidad con la metodología para la formulación de los proyectos de inversión establecida por el Departamento Nacional de Planeación.

En todo caso, no podrán financiarse gastos permanentes y una vez terminada la etapa de inversión, la prestación del servicio debe ser sostenible y financiada por recursos diferentes al Sistema General de Regalías.

Finalmente, en el párrafo, establece que los recursos de que trata este artículo pueden ser usados para financiar **parte del Programa de Alimentación Escolar (PAE) y del programa de transporte escolar.**

Los proyectos susceptibles de financiación con los recursos del Sistema General de Regalías (SGR), deben guardar concordancia con el Plan de Desarrollo Nacional y los planes de desarrollo de las entidades territoriales y cumplir con el principio de buen gobierno y características de 1. Pertinencia, 2. Viabilidad, 3. Sostenibilidad, 4. Impacto, 5. Articulación con planes y políticas nacionales, y planes de las entidades territoriales y 6. Mejoramiento en indicadores del Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), definidos en el artículo 29 de esta misma ley.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 30 de esta ley, en el marco del proceso de formulación de los planes de desarrollo de las entidades territoriales se deben identificar y priorizar las iniciativas o proyectos de inversión susceptibles de ser financiados con recursos de las asignaciones directas, la asignación para la inversión local y las asignaciones para inversión regional del Sistema General de Regalías. Los

proyectos de inversión deberán incorporarse en el Plan de Desarrollo de las entidades territoriales en un capítulo independiente de inversiones con cargo a los recursos del Sistema General de Regalías que se denominará *Inversiones con cargo al SGR* y sus modificaciones o adiciones.

Así mismo, conforme al artículo 34, los proyectos de inversión deberán ser formulados y presentados de conformidad con la metodología del Departamento Nacional de Planeación. Los proyectos de inversión serán presentados por las entidades territoriales al Órgano Colegiado de Administración y Decisión Regional - OCAD, y por las Regiones Administrativas y de Planificación (RAP), Región Administrativa de Planeación Especial (RAPE) previa autorización de las entidades territoriales que la conforman (artículo 33). La viabilidad de los proyectos de inversión se adelantará con sujeción a la metodología que defina el Departamento Nacional de Planeación conforme a las siguientes reglas (...).

Por su parte, el artículo 40 establece que los destinatarios de las asignaciones directas son las entidades territoriales que trata el inciso tercero del artículo 361 de la Constitución Política. Estas recibirán asignaciones directas en virtud del derecho a participar en las regalías y compensaciones previsto en dicha norma, sin perjuicio de su derecho a participar de otras asignaciones.

### **Consideraciones para formular un proyecto de bonos de transporte que se presente al Sistema General de Regalías (SGR) para su financiamiento**

Cuando en la entidad territorial **existan empresas de transporte públicas**, se podrá generar un proyecto de bonos, teniendo en cuenta las siguientes orientaciones:

1. Entrega de bonos que cubran el pago total del valor del pasaje. Para ello, las entidades territoriales podrán constituir mecanismos de convenios o acuerdos con las empresas de servicio de transporte público legalmente constituidas que existan en el territorio, con el fin de validar los bonos entregados por los estudiantes al personal operativo del

vehículo o de acuerdo con el mecanismo definido con la empresa de transporte público.

2. Cuando en la entidad territorial, **NO se cuente con la presencia de empresas de transporte público** y se haga uso de lo indicado en el Decreto 1079 de 2015 para los municipios con población hasta o superior a 30.000 habitantes y/o se cuente en el marco del Decreto 746 de 2020 con una Zona Diferencial para el Transporte y el Tránsito, la entidad territorial podrá construir un proyecto de bonos de transporte que se financie con el SGR, estableciendo el mecanismo a través del cual se transfieran los recursos correspondientes a los beneficiarios de la modalidad.

Con base en los recursos girados al acudiente o padre de familia, éste podrá hacer uso de los vehículos o embarcaciones particulares o mixtos autorizados, empresas de transporte especial que puedan prestar el servicio en el territorio, según lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015.

### **Consideraciones para formular un proyecto con bicicletas que se presente al Sistema General de Regalías (SGR) para su financiamiento**

En la formulación del proyecto, podrán ser financiados a través del SGR, los siguientes aspectos:

- Compra de bicicletas.
- Compra de kits de seguridad (casco, luces, chaleco).
- Adaptación de parqueaderos en los establecimientos educativos (si aplica según el tipo de bicicletas).
- Kit de repuestos para cada establecimiento educativo.

De igual manera, es necesario que el proyecto incluya los siguientes elementos adicionales que permiten determinar la sostenibilidad de este, especificando otras fuentes diferentes al SGR, a través de las cuales se garantizará su financiamiento:

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acompañamiento pedagógico para los estudiantes (antes de la entrega y durante los recorridos).</li> <li>• Capacitación de mecánicos – mantenimiento de las bicicletas.</li> <li>• Identificación de actores estratégicos en cada territorio.</li> <li>• Conformación del comité de la bicicleta por cada territorio y construcción del manual operativo del proyecto.</li> <li>• Adquisición de pólizas de seguros de vida y de accidentes para estudiantes y de responsabilidad civil extracontractual.</li> </ul> <p><b>Consideraciones para formular un proyecto que se oriente a hacer uso de los vehículos o embarcaciones que son propiedad de la entidad territorial al Sistema General De Regalías (SGR) para su financiamiento</b></p> <p>Las entidades territoriales que cuenten con vehículos o embarcaciones y que hagan parte de su inventario de bienes muebles, podrán presentar un proyecto de transporte escolar para ser financiado a través del SGR, orientado a la operación de dichos vehículos o embarcaciones, cumpliendo con lo dispuesto en el decreto 1079 de 2015 para la prestación del servicio de transporte escolar especial.</p> |
| <p><b>Recursos FONPET</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul> | <p>Con el Decreto 1082 de 2015 "Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional" en su artículo 2.2.5.9.6., se establece el uso de los recursos no requeridos por haber alcanzado la cobertura de su pasivo pensional registrado en el FONPET en los siguientes términos:</p> <p>“Las entidades territoriales a las que se les comunique distribución de recursos por sector, de la Asignación Especial del 2,9% del Sistema General de Participaciones para el FONPET, a título de no requeridos para el cubrimiento del pasivo pensional por haber alcanzado la cobertura de su pasivo pensional, los destinarán exclusivamente en el caso del sector salud a la financiación del régimen subsidiado, de conformidad con lo establecido en el artículo. 147 de la Ley 1753 de 2015. Los recursos de los demás sectores se destinarán exclusivamente a</p>  |

gastos de inversión, en el marco del ejercicio de sus competencias.

Para el caso de los departamentos, los recursos se destinarán a las competencias en materia de educación, salud y agua potable, de conformidad con las leyes 715 de 2001 y 1176 de 2007 y en el caso de los municipios y distritos, a las competencias en materia de educación, salud, agua potable, primera infancia y las demás asignadas en el artículo 76 de la Ley 715 de 2001 y por la Ley 1176 de 2007.”

En relación con las disposiciones contenidas en la ley 2468 de 2025, por medio de la cual se modifica la Ley 549 de 1999 con el fin de garantizar el financiamiento pasivo pensional de las entidades territoriales y el Fondo Nacional de Pensiones de las entidades territoriales, establece en el artículo 3, modificadorio del artículo 2 de la Ley 549 de 1999, que:

“Se destinarán a cubrir los pasivos pensionales los siguientes recursos:

(...)

8. El porcentaje de los recursos del Sistema General de Regalías destinado al ahorro-pensional territorial será administrado a través del Fondo Nacional de Pensiones de las Entidades Territoriales (Fonpet). Estos recursos se distribuirán anualmente entre las entidades territoriales conforme con los criterios y condiciones definidos por el Gobierno nacional a través de reglamentación”.

Los recursos que se giren al Fondo Nacional de Pensiones de las Entidades Territoriales (Fonpet), serán girados por este a las entidades territoriales que aún no hayan cubierto su pasivo pensional en sus tres sectores, salud, educación y propósito general, de acuerdo con lo registrado en el Sistema de Información del Fondo Nacional de Pensiones de las entidades territoriales con corte al 31 de diciembre de la vigencia inmediatamente anterior.

Lo anterior, de acuerdo a lo previsto en el artículo 122 en la Ley 2056 del 2020.

el cual quedará así:

|   |   |
|---|---|
|   | <p><b>“ARTÍCULO 2º. FUENTES PARA LA FINANCIACIÓN Y PAGOS DE LOS PASIVOS PENSIONALES.</b> Se destinarán a cubrir los pasivos pensionales los siguientes recursos:</p> <p>Así mismo, el artículo 76.11 de la ley 715 de 2001 indica que:</p> <p>“76.11. Atención a grupos vulnerables. Podrán establecer programas de apoyo integral a grupos de población vulnerable, como la población infantil, ancianos, desplazados o madres cabeza de hogar”.</p>   |
| <p><b>Recursos de excedentes del sector educativo</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul> | <p>De conformidad con el Decreto 2880 de 2004, que reglamenta el artículo 8 de la Ley 863 de 2003 “Por la cual se establecen normas tributarias, aduaneras, fiscales y de control para estimular el crecimiento económico y el saneamiento de las finanzas públicas”, respecto de los recursos generados en la vigencia fiscal 2004 y siguientes, las instituciones del sector solidario (cooperativo y mutuales) deberán invertir en educación formal una suma igual o superior al 20% del excedente del ejercicio del respectivo año para ser sujetos de la excepción del impuesto sobre la renta. Dentro de las alternativas de inversión de los recursos se encuentran:</p> <p>Proyectos educativos adelantados por las entidades junto a las secretarías de educación de los departamentos o municipios certificados, previo visto bueno del Ministerio de Educación Nacional.</p> |
| <p><b>Monopolio de licores</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caminar</li> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul>     | <p>La Ley 1816 de 2016 “Por la cual se fija el régimen propio del monopolio rentístico de licores destilados, se modifica el impuesto al consumo de licores, vinos, aperitivos y similares, y se dictan otras disposiciones” fija el régimen propio del monopolio rentístico de licores destilados. El objeto del monopolio con arbitrio rentístico sobre los licores destilados es el de obtener recursos para los departamentos, con una finalidad social asociada a la financiación preferente de los servicios de educación y salud y al de garantizar la protección de la salud pública.</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>El numeral 2 y 3 del artículo 16 define que:</p> <p>2. En todo caso para efectos de la destinación preferente ordenada por el artículo 336 de la Constitución, por lo menos el 51% del total del recaudo de las rentas del monopolio de licores destilados deberá destinarse a salud y educación. 3. de la totalidad de las rentas derivadas del monopolio del alcohol potable se destinará por lo menos el 51% a salud y educación, y el 10% a deporte.</p> |
| <p><b>Recursos propios</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caminar</li> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul>   | <p>Las entidades territoriales podrán destinar recursos propios para la financiación de estas opciones de movilidad escolar.</p>  |
| <p><b>Otras fuentes de recursos de financiación como sector privado, cooperativo o no gubernamental, de nivel nacional o internacional</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caminar</li> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul> | <p>Las entidades territoriales pueden gestionar recursos ante el sector privado cooperativo o no gubernamental, de nivel nacional o internacional, para el financiamiento del transporte escolar con sus diferentes opciones.</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Concurrencia de recursos</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caminar</li> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> <li>• Bonos de transporte escolar</li> </ul> | <p>Para la implementación del transporte escolar terrestre y/o fluvial se sugiere apelar a la concurrencia de recursos (gobernación-alcaldía-nación).</p> <p>Así mismo, dentro de la concurrencia de recursos, es posible la vinculación de varias de las fuentes de financiamiento descritas en la presente tabla para la implementación de la Estrategia de Movilidad Escolar.</p>   |
| <p><b>Recursos de crédito</b></p> <p>Aplica para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bicicletas</li> <li>• Transporte terrestre y/o fluvial</li> </ul>  | <p>La Ley 80 de 1993 “por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública” establece que las entidades territoriales pueden realizar contratos de empréstito para cumplir con lo planteado en su respectivo Plan de Desarrollo y lo refuerza la Ley 1150 de 2007 “por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos”.</p> <p>Dichos contratos dependen de sus recursos de libre destinación y de su capacidad de pago, según lo dispuesto en la Ley 358 de 1997 y la Ley 617 de 2000 que establecen los límites de endeudamiento del estado. Lo anterior también se apoya en el Decreto 1068 de 2015 con sus respectivas modificaciones.</p> <p>Así mismo, es importante tener en cuenta que el Decreto 1082 de 2015 “por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional” en el artículo 2.2.1.1.2.1.1, señala cuales son los estudios y documentos previos durante el proceso de contratación.</p> |

***Planeación contractual de la Estrategia de Movilidad Escolar teniendo en cuenta diferentes modalidades o tipos de transporte***

Cumpliendo con el principio de planeación, se sugiere a las entidades territoriales realizar el trámite de vigencias futuras para que, en su proceso de planeación de la Estrategia de Movilidad Escolar, indistintamente de las modalidades o tipos

de medios de transporte que esta incluya, se inicien los procesos de contratación desde la vigencia anterior, buscando garantizar la prestación del servicio desde el primer día del calendario escolar (en lo posible) de manera anual.



# Módulo 7. Seguridad vial en la Estrategia de Movilidad Escolar

# Módulo 7.

## Seguridad vial en la Estrategia de Movilidad Escolar

En el marco de la implementación de la Estrategia de Movilidad Escolar, cada entidad territorial debe generar acciones que permitan garantizar la movilidad segura para los estudiantes independientemente de la alternativa que se utilice en los desplazamientos. A continuación, se ofrecen orientaciones para promover la movilidad segura y seguridad vial por cada modalidad de movilidad.

Para tener en cuenta recomendaciones de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes en diferentes modos de desplazamiento, y por consiguiente para cuidadores, padres, madres y docentes, se sugiere explorar los recursos educativos virtuales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su escuela virtual, la cual se puede consultar en el siguiente enlace: <https://ansv.gov.co/es/escuela>

En el Anexo “Recursos Educativos Digitales-Escuela-ANSV”, se encontrará el listado de recursos educativos y objetos virtuales de aprendizaje con una clasificación por actor vial, para que se explore según el modo de transporte del que se requiera información.

Para recibir asistencia técnica de la agencia, es posible hacer uso del siguiente correo: [atencionalciudadano@ansv.gov.co](mailto:atencionalciudadano@ansv.gov.co).

### **Movilidad segura y seguridad vial en la modalidad de transporte terrestre automotor especial y/o fluvial**

Para garantizar la movilidad segura y la seguridad vial en transporte terrestre automotor especial y/o fluvial, es necesario que las entidades territoriales hagan supervisión a los contratos suscritos para la prestación del servicio frente a los estudiantes, verificando el cumplimiento de las condiciones de seguridad y pólizas requeridas por parte de las empresas de transporte que garanticen las

condiciones de seguridad requerida en los desplazamientos, dando cumplimiento a lo expuesto en el Decreto 1079 de 2015.

Para indagar sobre recomendaciones de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes pasajeros, se recomienda revisar especialmente estos recursos:

- Prevención del riesgo vial en niñas y niños como pasajeros y acompañantes: Rutas Escolares, TP, vehículos y SR: <https://ansv.gov.co/es/escuela/9287>
- Recomendaciones en seguridad vial para niñas, niños y adolescentes: <https://ansv.gov.co/es/escuela/4604>

También, se sugiere explorar infografías sobre recomendaciones y normativa para el transporte escolar terrestre en el anexo: "TransporteEscolarMaterialApoyo-ANSV"

### **Movilidad segura y seguridad vial en la modalidad de movilidad escolar con bicicletas y caminando**

Es necesario definir criterios que promuevan la seguridad en los desplazamientos, protegiendo la integridad personal de los estudiantes. Para ello es importante que, en el marco de la implementación de modalidades alternativas de movilidad, se definan de manera articulada con las instituciones educativas, autoridades departamentales, municipales o distritales y autoridades de tránsito, elementos como:

#### ***Análisis del contexto territorial por el que transitan los estudiantes***

- Identificar tanto para zonas urbanas como rurales, caminos, senderos y vías seguras para el tránsito de los estudiantes. En los contextos urbanos, estas vías deben contar con ciclorrutas para la movilidad a través de bicicletas y poco flujo vehicular para el caso de los estudiantes que van a la institución educativa caminando. Si no se cuenta con ciclorrutas, deberán escogerse vías con poco tránsito vehicular y contar con el acompañamiento de la autoridad de tránsito respectiva, que invite a los actores viales a cumplir con las normas de tránsito, disminuyendo el riesgo de accidentalidad.
- Las rutas establecidas para los estudiantes que se movilizan caminando a la institución educativa, deben contar con vías que tengan senderos peatonales o andenes para que los niños, niñas y adolescentes puedan hacer uso de estos y se garantice su seguridad como peatones en la vía. Así mismo, deben ser vías con poco flujo vehicular y si se determina la pertinencia del uso de vías con mayor flujo vehicular, es necesario el acompañamiento por parte de

las autoridades de tránsito del territorio, buscando siempre la seguridad en los recorridos hechos por los estudiantes.

### **Acompañamiento pedagógico para cada movilidad**

- Tanto para la puesta en marcha de la movilidad escolar con bicicletas como para los estudiantes que se movilizan caminando, se sugiere brindar un acompañamiento pedagógico a través de personal capacitado, que brinde orientaciones y acompañe a los estudiantes durante sus recorridos. Así mismo, este personal podrá generar espacios formativos con los estudiantes que fomenten el desarrollo de competencias para la movilidad segura. Igualmente, en este proceso se podrá motivar la participación voluntaria de los acudientes y/o cuidadores de los estudiantes.
- De acuerdo con el número de cupos que se dispongan en el territorio para la implementación de las modalidades de bicicleta o caminar a la institución educativa, se debe disponer de personal capacitado que brinde acompañamiento pedagógico a cada grupo de estudiantes que haga parte de una ruta o recorrido por modalidad. Se sugiere que por cada 30 estudiantes que participen en una ruta establecida para cualquiera de estas dos modalidades, existan idealmente dos acompañantes capacitados y mínimo uno, quienes desde una propuesta pedagógica y lúdica acompañarán el desplazamiento de los estudiantes; motivando el desarrollo de competencias de movilidad segura, el proceso de aprendizaje y el desarrollo de habilidades socio emocionales, cognitivas, motrices, comunicativas necesarias para la vida. Este personal será vinculado en el marco de la autonomía que tienen las entidades territoriales, teniendo en cuenta su disponibilidad presupuestal. Igualmente, se aclara que estos acompañantes no pueden ser estudiantes que presten su servicio social a través de esta modalidad, debido a la responsabilidad que se debe asumir tanto en el cuidado de sí mismos, como de los otros y del entorno.
- Todos los estudiantes que hacen uso de la modalidad de movilidad escolar a través de bicicletas deben contar con los respectivos elementos de protección personal durante los recorridos.

### **Recomendaciones de seguridad vial y movilidad activa para usuarios de bicicletas y peatones**

Para conocer más información relacionada con movilidad escolar en bicicleta, se recomienda consultar las guías metodológicas para niños, niñas, adolescentes (NNA) y tutores de la estrategia BiciDestrezas de la ANSV, las cuales están anexas a este documento.

Otros recursos para desplazamientos en bicicleta se encuentran a continuación:

- Señalización manual y gestos para ciclistas - ¡Ciclistas! Juntos podemos hacer de las vías espacios más seguros.: <https://ansv.gov.co/es/escuela/4572>
- Alistamiento de la bici y cómo despinchar mi bici: <https://ansv.gov.co/es/escuela/9732>
- Ciclistas: ser visible y uso adecuado de los elementos de protección personal: <https://ansv.gov.co/es/escuela/8826>
- Guía de protección a ciclistas: <https://ansv.gov.co/es/escuela/5259>

Así mismo, para los desplazamientos realizados caminando se destacan los siguientes recursos de la Escuela Virtual de Seguridad vial de la ANSV:

- Prelación del peatón en la vía: <https://ansv.gov.co/es/escuela/9057>

Con el fin de promover el enfoque diferencial en la misión institucional, la diversidad étnica y cultural del país, la Agencia Nacional de Seguridad Vial dispone en su Escuela Virtual de Seguridad Vial, la unidad de aprendizaje digital: 'Movilidad Peatonal' en idioma wayuunaiki, para dar valor a las lenguas originarias y abordar la seguridad vial desde el territorio, con sus usos y costumbres:

- Wopulu'u, kapülainjana na no'uikajanakana: <https://ansv.gov.co/es/escuela/9888>

Estos objetos virtuales de aprendizaje ayudarán a comprender la importancia de aplicar recomendaciones en seguridad vial para niños, niñas y adolescentes, reconociéndolos como sujetos de especial protección y favoreciendo su integridad física, cognitiva, emocional y social.

### **Implementación de orientaciones pedagógicas para la movilidad segura en las instituciones educativas de las entidades territoriales**

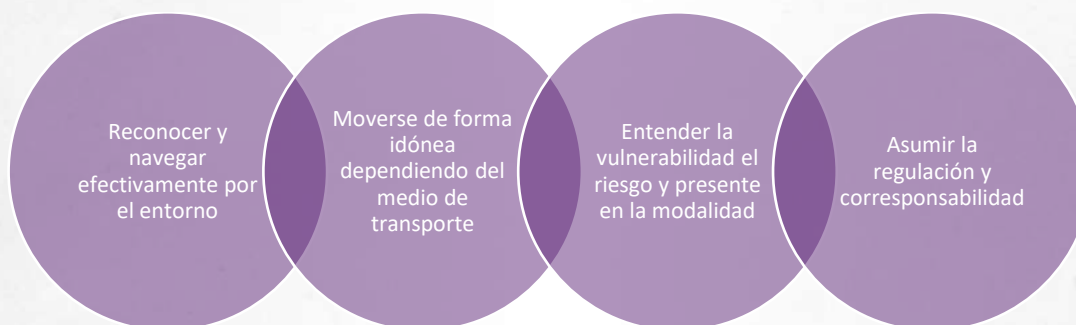
El Ministerio de Educación Nacional, en el año 2014, expidió el Documento 27 *Saber moverse, orientaciones pedagógicas para la movilidad segura un enfoque de educación vial*, cuya apuesta está en la apropiación del derecho a moverse de forma autónoma responsable segura y cooperadora, y que puede ser consultado en el siguiente enlace: <https://contenidos.mineducacion.gov.co/ntg//men/archivos/Orientaciones.pdf>.

Lo anterior, que implica la formación de ciudadanos y actores viales responsables, para ello se debe utilizar una estrategia integral que involucre diversos enfoques de la educación vial.

Por otro lado, el documento asume la movilidad segura como un proceso de formación compartida que implica 3 acciones: la primera, considerar los diversos roles que los usuarios adoptan en las vías, la segunda, la consideración del respeto hacia el otro, el reconocimiento y valoración de su integridad y vida, y la tercera, el reconocimiento de los diversos actores que deben participar del proceso, entre ellos las instituciones educativas de las entidades territoriales.

Atendiendo a la autonomía escolar expuesta en la Ley 115 de 1994, se espera la formulación de propuestas con relación al contexto que rodea a las instituciones educativas, con el fin de responder de manera eficiente y efectiva a las necesidades detectadas en el mismo. Por lo tanto, para la implementación de estas orientaciones pedagógicas se sugiere una serie de rutas metodológicas que se materializan en acciones pedagógicas que convergen en el proyecto pedagógico transversal.

En este sentido, desde el hacer pedagógico se busca desarrollar en los estudiantes cuatro competencias para la movilidad segura, las cuales son transversales a las áreas del currículo y del conocimiento. Dichas competencias son:



**Gráfico 7. Competencias de movilidad segura**

La educación para la movilidad segura se debe promover desde distintos enfoques como el ejercicio de los derechos humanos, una educación que promueva la equidad y la igualdad de género, una propuesta pedagógica de carácter transversal que motive el desarrollo de las competencias mencionadas, que entre en diálogo con las competencias básicas y ciudadanas, y que permita la formulación de un modelo preventivo articulado con el respeto a la formación que se puedan generar desde cada institución educativa.

El modelo preventivo que se propone en el documento comprende cuatro fases para su ejecución: 1. La modulación de la actitud, 2. El reconocimiento conceptual, 3. La influencia social y 4. La apropiación del derecho para la inclusión.

Adicionalmente, propone distintas fases para el proceso de formación, cuyo propósito esencial es el fortalecimiento y desarrollo de competencias específicas para la movilidad. Estas se proponen desde la interdisciplinariedad y transversalidad que se puede generar entre diversas áreas del conocimiento, sugiriendo para su consecución el planteamiento y desarrollo práctico de los procesos pedagógicos transversales.

Adicionalmente, se cuenta con la Ley 1503 de 2011 “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones” y su Decreto Reglamentario 2851 de 2013 (actualmente compilado en el Decreto 1079 de 2015), en los cuales se define la educación vial como:

(...) acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados (art. 1., Ley 1503 de 2011).

Es así como, la ley promueve la formación de hábitos y comportamientos seguros en la vía, incorporando la enseñanza obligatoria de la educación vial en todos los niveles educativos, lo cual no implica como tal el desarrollo de una cátedra, pero si la enseñanza sistemática en todos los niveles de la educación formal de las instituciones educativas del país (art. 10, Ley 1503 de 2011), la cual debe:

1. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.
2. Generar la concientización de cada individuo como agente de bienestar y seguridad, y agente de riesgo en la vía.

3. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.
4. Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias, tanto en sí mismos como en otros.
5. Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.
6. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.
7. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.
8. Impulsar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

A partir de lo descrito, son las Secretarías de educación de la Entidades Territoriales Certificadas (ETC) las encargadas de realizar la inspección y vigilancia de la implementación de las Orientaciones Pedagógicas en Movilidad Segura emitidas por el Ministerio de Educación Nacional en su territorio. Lo anterior, en atención a la descentralización administrativa, ya que son las ETC, las que tienen la competencia de administrar el servicio educativo en su jurisdicción, garantizando su adecuada prestación en condiciones de calidad y eficiencia, lo cual implica planificar, organizar, coordinar, distribuir recursos humanos, técnicos, administrativos y financieros y ejercer el control necesario para garantizar la eficiencia, efectividad y transparencia en el servicio ofrecido, de conformidad con los artículos 151, 152 y 153 de la Ley 115 de 1994.

Es decir, las ETC, en coordinación con las autoridades municipales, distritales o departamentales, son las encargadas de desarrollar acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos para la educación en la movilidad segura, basados en el artículo 77 de la Ley 115 de 1994, que promueve la autonomía escolar en las instituciones educativas y secretarías de educación, en donde se expresa que:

(...) dentro de los límites fijados por la presente ley y el proyecto educativo institucional, las instituciones de educación formal gozan de autonomía para organizar las áreas fundamentales de conocimientos definidas para cada nivel, introducir asignaturas optativas dentro de las áreas establecidas en la ley, adaptar algunas áreas a las necesidades y características regionales, adoptar métodos de enseñanza y organizar

actividades formativas, culturales y deportivas, dentro de los lineamientos que establezca el Ministerio de Educación Nacional.

Igualmente, de acuerdo con lo planteado en el artículo 14. Enseñanza Obligatoria, de la misma ley se indica que:

En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con:

(...) f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

Igualmente, en el párrafo 1 se expresa que los temas de enseñanza obligatoria indicados en el artículo 14, no exige asignatura específica; sino que “debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través todo en plan de estudios”.

De otro lado, conforme el Decreto 1430 de 2022, por medio del cual se aprueba el *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031*, las entidades territoriales avanzarán de acuerdo con sus posibilidades, en la estructuración de los planes municipales de movilidad escolar, teniendo en cuenta lo dispuesto en la acción

“1.1.5, del Objetivo específico 1.1: Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano”, del “Objetivo general 1. Incentivar los comportamientos seguros en actores viales”.

A través de dichos planes, las entidades territoriales podrán analizar las características de las diversas formas de movilidad que son utilizadas por los estudiantes, para generar acciones que promuevan la seguridad en los recorridos, incentivando la mediación pedagógica para el desarrollo de competencias para la movilidad segura y creando una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas y en el territorio.

Con respecto Plan de Movilidad Escolar, la Agencia Nacional de Seguridad Vial dispone de la Guía para la Elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME), al cual se puede acceder mediante el siguiente enlace: [https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV\\_PT018\\_PDF01/ANSV\\_PT018\\_PDF01.pdf](https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT018_PDF01/ANSV_PT018_PDF01.pdf). A su vez, la agencia también dispone del siguiente recurso: <https://ansv.gov.co/es/escuela/4599>.

Para explorar recomendaciones sobre campañas pedagógicas sobre seguridad vial para entidades de gobiernos departamentales o municipales, se recomienda revisar este recurso: <https://ansv.gov.co/es/escuela/4725>.

# Referencias

Asociación Española de Pediatría. (s. f.). Ir caminando al colegio aumenta la autoestima y el rendimiento escolar y mejora las relaciones familiares. Recuperado de: [20220915 ndp aep semana europea movilidad.pdf](#)

Asociación Española de Pediatría. (2019). Caminando al Cole: un modelo para innovar en salud de los niñ@s y medio ambiente. Recuperado de: [Caminando al cole: un modelo para innovar en salud y medio ambiente | Asociación Española de Pediatría](#)

Comisión Rectora del Sistema General de Regalías. (2021). Acuerdo 3 de 2021. Por el cual se expide el Acuerdo Único del Sistema General de Regalías.

Comisión Rectora del Sistema General de Regalías. (2021). Acuerdo 4 de 2021. Por el cual se adiciona un Título al Acuerdo Único del Sistema General de Regalías y se emiten los lineamientos para la emisión del concepto de viabilidad y técnico único sectorial.

Colombia Compra Eficiente. (s. f.). Guía para el ejercicio de las funciones de Supervisión e Interventoría de los contratos del Estado. Recuperado de: [anexo manual contratacion - guia para el ejercicio de las funciones de supervision e interventoria de los contratos del estado 0.pdf](#)

Congreso de la República de Colombia. (1996, 20 de diciembre). Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial No. 42.948.

Congreso de la República de Colombia. (2000, 6 de octubre). Ley 617 de 2000. Por la cual se reforma parcialmente la Ley 136 de 1994, el Decreto Extraordinario 1222 de 1986, se adiciona la ley orgánica de presupuesto, el Decreto 1421 de 1993, se dictan otras normas tendientes a fortalecer la descentralización, y se dictan normas para la racionalización del gasto público nacional. Diario Oficial No. 44.188.

Congreso de la República de Colombia. (2001, 21 de diciembre). Ley 715 de 2001. Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros. Diario Oficial No. 44.654.

Congreso de la República de Colombia. (2002, 6 de agosto). Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 44.893.

- Congreso de la República de Colombia. (2003, 29 de diciembre). Ley 863 de 2003. Por la cual se establecen normas tributarias, aduaneras, fiscales y de control para estimular el crecimiento económico y el saneamiento de las finanzas públicas. Diario Oficial No. 45.415.
- Congreso de la República de Colombia. (2007, 16 de noviembre). Ley 1176 de 2007. Por la cual se desarrollan los artículos 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 46.804.
- Congreso de la República de Colombia. (2008, 30 de julio). Ley 1242 de 2008. Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 47.058.
- Congreso de la República de Colombia. (2011, 29 de diciembre). Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 48.298.
- Congreso de la República de Colombia. (2011, 29 de diciembre). 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. Diario Oficial No. 48.298.
- Congreso de la República de Colombia. (2013, 27 de diciembre). Ley 1702 de 2013. Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 48.998.
- Congreso de la República de Colombia. (2015, 9 de junio). Ley 1753 de 2015. Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país". Diario Oficial No. 49.538.
- Congreso de la República de Colombia. (2016, 6 de enero). Ley 1774 de 2016. Por medio de la cual se modifican el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 49.747.
- Congreso de la República de Colombia. (2016, 6 de diciembre). Ley 1816 de 2016. Por la cual se fija el régimen propio del monopolio rentístico de licores destilados, se modifica el impuesto al consumo de licores, vinos, aperitivos y similares, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 50.046.
- Congreso de la República de Colombia. (2020, 29 de diciembre). Ley 2033 de 2020. Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso. Diario Oficial No. 51.473.

Congreso de la República de Colombia. (2020, 30 de diciembre). Ley 2056 de 2020. Por la cual se Regula la Organización y el Funcionamiento del Sistema General de Regalías. Diario Oficial No. 51.478.

Congreso de la República de Colombia. (2021, 29 de diciembre). Ley 2160 de 2021. Por medio del cual se modifica la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007. Diario Oficial No. 51.886.

Congreso de la República de Colombia. (2022, 14 de junio). Ley 2222 de 2022. Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici". Diario Oficial No. 52.044.

Congreso de la República de Colombia. (2022, 15 de julio). Ley 2251 de 2022. Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban. Diario Oficial No. 52.075.

Congreso de la República de Colombia. (2023, 19 de mayo). Ley 2294 de 2023. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia potencia mundial de la vida". Diario Oficial No. 52.378.

Departamento Nacional de Planeación. (2023). Manual de Distribución de los Recursos del Sistema General de Regalías (SGR) Entre Asignaciones, Beneficiarios y Conceptos del Gasto.

Departamento Nacional de Planeación. (2017). Bases para la Gestión del Sistema Presupuestal Municipal.

Departamento Nacional de Planeación. (2017). Orientaciones para la Programación y Ejecución de los Recursos del Sistema General de Participaciones (SGP).

Ministerio de Educación Nacional. (s. f.). Saber Moverse. Orientaciones Pedagógicas en movilidad Segura un Enfoque de Educación Vial (Documento No. 27).

Ministerio de Educación Nacional. (2003). Directiva Ministerial 13 de 2003.

Ministerio de Educación Nacional. (2010). Orientaciones Pedagógicas para la Educación Física, Recreación y Deporte (Documento No. 15).

Ministerio de Educación Nacional. (2017). Guía para la Administración de los recursos Financieros del sector Educativo (Guía No. 8).

Ministerio de Educación Nacional. (2019). Documento de Orientaciones curriculares para la educación física, recreación y deportes en educación básica y media.

Ministerio de Educación Nacional & UNICEF. (2020). Módulo Conceptual Caja de herramientas Estrategia Estilos de Vida Saludables.

Ministerio de Salud y Protección Social. (2014). Orientación Técnica para la promoción del transporte activo.

Ministerio de Transporte. (2017, 21 de diciembre). Resolución 3018 de 2017.

Ministerio de Transporte. (2023, 3 de agosto). Resolución 20233040009635 de 2023. Modificación artículo 27 de la Resolución 3018 de 2017.

Ministerio de Educación Nacional. (2020, 30 de diciembre). Resolución 012880 de 2020.

Miraflores, E., Cañada, D., & Abad, B. (2015). Actividad Física y Salud de 3 a 6 años, Guía para Docentes de Educación Infantil. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad & Ministerio de Educación, Cultura y Deportes. Recuperado de: [5126 d Guia actividad fisica.pdf](#)

Secretaría Distrital de Movilidad. (s. f.). Ciempiés Caminos Seguros.

Organización Mundial de la Salud. (2010). Recomendaciones mundiales sobre actividad física para la salud. Recuperado de: [9789243599977 spa.pdf;sequence=1](#)

Presidencia de la República de Colombia. (2015, 26 de mayo). Decreto 1075 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Educación. Diario Oficial No. 49.523.

Presidencia de la República de Colombia. (2015, 26 de mayo). Decreto 1082 de 2015. Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional. Diario Oficial No. 49.523.

Presidencia de la República de Colombia. (2022, 8 de noviembre). Decreto 1430 de 2022. Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2023". Diario Oficial No. 52.193.

Presidencia de la República de Colombia. (1997, 4 de diciembre). Decreto 3112 de 1997. Por el cual se reglamenta la habilitación y la prestación del servicio público de transporte fluvial. Diario Oficial No. 43.200.





# Educación



[www.mineduccion.gov.co](http://www.mineduccion.gov.co)



Con Dignidad, ¡CUMPLIMOS!