1. IDENTIFICACIÓN DEL PROCESO

Dependencia Solicitante	Dirección de Comportamiento
No. Línea en el Plan Anual de Adquisiciones	Línea DDC -001 Versión No. 4 PAA
Fuente de los Recursos	*Marcar con una X la opción que se requiere* **Funcionamiento: _____ Inversión__X___** **Si es de Inversión, por favor señalar el Nombre del Proyecto:** Mejoramiento de las habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial de los diferentes actores en la vía en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado Nacional **VIGENCIA DEL PRESUPUESTO:** 2026 **Área de acción PNSV:** Comportamiento seguro **Objetivo:** • Promover el conocimiento de la fragilidad y limitada capacidad propia y de los demás frente a los siniestros viales por parte de los actores en la vía. • Promover el reconocimiento y el ejercicio de la corresponsabilidad de las entidades y organizaciones en el sistema de movilidad y cuyo rol incide en la seguridad vial. **Producto del Proyecto de Inversión:** • Servicio de educación informal • Servicio de asistencia técnica **Actividad del Proyecto de Inversión:** • Implementar la Estrategia Pedagógica Territorial para mejorar habilidades, conocimientos y destrezas

	• Asistir técnicamente Instituciones Educativas para la estructuración y seguimiento de los PME **Actividad del Plan de Acción:** • Desarrollar actividades de formación, sensibilización y articulación en seguridad vial mediante educación virtual, acciones pedagógicas en educación informal y mitigación de riesgos en transporte escolar y laboral junto con la identificación de los efectos que tendrían nuevas alternativas de licenciamiento en el modelo colombiano. • Implementar el programa asistencia técnica en la estructuración e implementación de planes de movilidad escolar y promoción de la seguridad vial en instituciones educativas. CVI No. 48-26 de 15/01/2026 CDR No. 002 de 16/01/2026
Código BPIN No. (cuando aplique)	**202300000000223**
Tipo de Contrato/ Convenio	Contrato Interadministrativo: _____X_____ Convenio Interadministrativo: _____
Fecha de elaboración de estudios previos.	16 de enero del 2026

2. CONTENIDO DEL ESTUDIO PREVIO

2.1. La descripción de la necesidad que la Entidad Estatal pretende satisfacer con el Proceso de Contratación.

En cumplimiento a lo dispuesto por el Estatuto General de la Contratación Pública, especialmente lo establecido en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, y conforme a lo dispuesto por el numeral 1 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.2.1.1. del Decreto 1082 de 2015, se presenta este estudio previo.

El artículo 2 de la Constitución Política establece que: *"Son fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y*

deberes consagrados en la Constitución" adicional a ello, el Estado velará por ejecutar las diferentes políticas y acciones encaminadas a mejorar la seguridad vial de todo el territorio nacional.

El artículo 44 de la Carta Política reza que: "*Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás."*

El artículo 113 de la Constitución establece que: "*Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para el cumplimiento de sus fines"*.

En efecto, el artículo 209 de la Constitución Política inciso 2° establece que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, mandatos que nos llevan a generar sinergias que permitan una articulación efectiva y eficiente en el desarrollo de la función pública; lo anterior, con el ánimo de generar bienestar y calidad de vida de todos los habitantes del territorio colombiano.

Así mismo, el artículo 288 constitucional establece los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad, los cuales, en atención a lo establecido en el artículo 5 de la Ley 489 de 1998, "*deben ser observados en el señalamiento de las competencias propias de los organismos y entidades de la Rama Ejecutiva y en el ejercicio de los servidores públicos".*

A su turno, el Artículo 4° de la Ley 489 de 1998 señala que la función administrativa del Estado busca la satisfacción de todas las necesidades de los habitantes, de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política. Los organismos, entidades y personas encargadas de manera permanente o transitoria, del ejercicio de funciones administrativas, deben ejercerlas consultando el interés general.

El artículo 6 de la Ley 489 de 1998 establece: *"En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares".*

De la Agencia Nacional de Seguridad Vial

La Seguridad Vial en Colombia se sustenta en un robusto marco legal conformado por la Constitución Política, leyes específicas y un enfoque de gestión integral que busca reducir la siniestralidad vial y sus

graves consecuencias en los territorios, este marco legal, en conjunto con la implementación efectiva de estrategias concretas, tiene el potencial de transformar la realidad vial del país en su conjunto.

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1702 de 2013, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, es una Unidad Administrativa Especial, descentralizada, del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte. Su objeto se enmarca en planificar, articular y gestionar la seguridad vial del país y ser el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de los planes, programas y proyectos dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

De este modo, el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, estableció como objeto de la Entidad el siguiente: *"(…) OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional (…)".*

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en ejercicio de sus funciones y misionalidad propone adelantar un proceso mediante contrato interadministrativo, para desarrollar una estrategia integral de seguridad Vial escolar y de niños, niñas y adolescentes compuesta por tres frentes de trabajo relacionados con planes de movilidad escolar, implementación de la educación vial, acompañamiento y protección de los desplazamientos de los estudiantes desde la casa hacia su colegio y de regreso, dirigido a establecimientos Educativos con proyección a equipos técnicos de entidades de gobierno locales en municipios priorizados por la ANSV.

Mediante el desarrollo de esta estrategia integral de seguridad Vial escolar y de niños, niñas y adolescentes se da cumplimiento a:

- La misionalidad de la ANSV que busca prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, a través de las acciones administrativas, educativas, comunicativas y operativas, dirigidas a los diversos actores viales y la ciudadanía en general.

- La Ley 1702 de 2013, "Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones". La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), es la "máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito."

- Artículo 9° de la Ley 1702 que establece las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial respecto de las cuales se encuentran las funciones de planificación, regulación, información, control, campañas de concientización y educación, infraestructura, coordinación y consulta, entre otras, y entre éstas se destacan las siguientes relacionadas para el presente proceso de contratación:

1.1. Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

"4.5. Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación".

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial. (…).

5. Campañas de concientización y educación.

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país. (…).

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de 7profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

"5.5. Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011."

En este sentido, conforme a los demás puntos del Artículo 9, la ANSV está encargada de realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial, y de coordinar metodologías de educación vial, teniendo en cuenta 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*."

- Decreto 787 de 2015 "Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.", en su artículo 8 establece como funciones de la Dirección de Comportamiento, entre otras las siguientes:

"1. Proponer a la Dirección General la formulación e implementación de políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos referentes al comportamiento de los actores en la vía.
2. Hacer seguimiento y evaluar la implementación de las políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos referentes al comportamiento de los actores en la vía.
3. Elaborar los contenidos que en materia de comportamiento de los actores en la vía deben estar contemplados en el Plan Nacional de Seguridad Vial.
8. Elaborar y proponer a la Dirección General los reglamentos, las acciones y requisitos que en materia de comportamiento de los actores que usan la infraestructura vial deban adoptarse, para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

14. Proponer una estrategia para promover el desarrollo de programas de formación profesional y la capacitación a técnicos y funcionarios nacionales y locales vinculados o que puedan vincularse con la seguridad vial. (…)".

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*". Se da cumplimiento a sus artículos 4 sobre los objetivos de la educación vial, artículo 9 sobre la obligatoriedad de la enseñanza, artículo 11 sobre el servicio social en seguridad vial, artículo 12 sobre planes estratégicos de seguridad vial y artículo 16 sobre acciones comunitarias.

A partir de las competencias y misionalidad de la ANSV, la entidad está encargada de realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial, y de coordinar metodologías de educación vial, teniendo en cuenta 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."

En coherencia, la Ley 1503 de 2011, establece la educación en seguridad vial obligatoria para todos los niveles escolares, en instituciones públicas y privadas, particularmente, en sus artículos 4° "Objetivos comunes de todos los niveles. Es objetivo primordial de todos y cada uno de los niveles educativos el desarrollo integral de los educandos mediante acciones estructuradas encaminadas a: (…) i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media." y 5° "Enseñanza obligatoria. 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 avaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores". Estas directrices se deben llevar a cabo en coordinación con todas las entidades competentes mencionadas arriba, en especial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el Ministerio de Educación.

La Ley 1503 de 2011, también modificó la Ley 769 de 2002 en el artículo 56, así:

"Artículo 9°. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 56. Obligatoriedad de la enseñanza. Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.

(…)".

A su vez, el mencionado artículo 56 fue reglamentado a través del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, en sus artículos 2.3.2.1.1, 2.3.2.1.2 y 2.3.2.1.3. Particularmente en el artículo 2.3.2.1.1, se establecen responsabilidades para la ANSV, así:

“Artículo 2.3.2.1.1 Acciones del Ministerio de Educación Nacional. (…).

Parágrafo: Para establecer los contenidos de los componentes inherentes a la educación vial que harán parte de los programas de que trata el literal b) del presente artículo, el Ministerio de Educación Nacional contará con la asesoría y el apoyo del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y la Corporación Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, sin perjuicio de la participación que puedan tener otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en Seguridad Vial.”

Por otra parte, la Ley 1503 de 2011 en su Artículo 11 establece:

“SERVICIO SOCIAL EN SEGURIDAD VIAL. Los establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio. Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación vial en los términos, principios y objetivos definidos en la presente ley a los alumnos de grados inferiores, este programa podrá ser ejecutado por el establecimiento en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.”

Esta opción del servicio social en seguridad vial se proyecta como una oportunidad siempre activa para que en las instituciones educativas se desarrolle el área de acción de comportamiento humano y la formación inherente en temas de movilidad segura, de manera permanente y conforme a lo estipulado en la Ley 115 de 1994, “Por la cual se expide la ley general de educación”, en el Decreto 1860 de 1994, “Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 115 de 1994, en los aspectos pedagógicos y organizativos generales" y de acuerdo con la Resolución 4210 de 1996, “Por la cual se establecen reglas generales para la organización y el funcionamiento del servicio social estudiantil obligatorio”.

Por último, la Ley 1503 de 2011 también precisa en su artículo 16:

“Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía”.

- Decreto 1430 de 2022 por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV 2022-2031).

En el PNSV, se definen diferentes áreas de acción y objetivos que, al constituir las bases estratégicas del Plan, aplican el enfoque de sistema seguro desde una perspectiva integral de abordaje de la seguridad vial. Particularmente, frente al área de acción de *Comportamiento Seguro de los Actores Viales* y su 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",* las siguientes acciones propuestas son el punto de partida para buscar su cumplimiento con el presente proceso de contratación:

> *"Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura; Implementar procesos de aprendizaje a través de la educación virtual para la movilidad segura; Promover la formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial. preescolar, básica y media; Ofrecer asistencia técnica en la estructuración e implementación de planes de movilidad escolar y la promoción de la seguridad vial en instituciones educativas; Generar conocimiento para la estructuración de planes movilidad escolar municipales".*

Así mismo, el objetivo 1.2: *Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales,* plantea otras acciones a las cuales se dará cumplimiento, como:

> *"Formular lineamientos para el diseño de campañas y acciones pedagógicas de seguridad vial efectivas; (...)"*

Finalmente, el Objetivo Específico 1.4. *Mejorar la seguridad en el acceso de los actores viales a los diferentes medios de transporte,* plantea la acción de *Formular una estrategia para la gestión de factores de riesgo vial en el transporte escolar,* foco principal de este proceso relacionado con el principal modo de transporte escolar en Colombia que es caminando, aunque también buscará gestionar riesgos de diferentes modalidades de transporte escolar sea en servicios públicos o rutas de servicio escolar o en bici, subsidios, etc., a través de los Planes de Movilidad Escolar.

A partir de lo anterior, se buscarán establecer e implementar las acciones necesarias para lograr una movilidad segura en cada institución educativa teniendo en cuenta también sus entornos y las potencialidades de intervenir en ellos desde las comunidades educativas y vecinales en pro de la protección de las niñas, niños y adolescentes bajo el enfoque de derechos.

Es de esta forma, que se da cumplimiento a las áreas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, con un énfasis respecto a educación vial en Instituciones Educativas, y brindando herramientas y estrategias que fortalezcan las acciones en el marco de los planes de movilidad escolar PME de cada una de las instituciones educativas, los cuales están enmarcados en los componentes importantes del enfoque de sistema seguro planteado en el nuevo decenio de acción por la seguridad vial. (https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road- safety-2021-2030).

Asimismo, es importante recalcar que en el nuevo PNSV 2022-2031, se contempla a los NNA como sujetos de especial atención por su desarrollo cognitivo y se consignan acciones particulares dirigidas a dichos actores, por lo que además del cumplimiento de lo establecido en el PNSV 2013-2021, con el desarrollo de este proceso también se estará dando cumplimiento a los nuevos lineamientos adoptados por el Gobierno Nacional y al enfoque de derechos. En este sentido, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1098 de 2006, en todo aquello que involucre a menores de dieciocho años se deberá tener en cuenta el concepto de interés superior de los niños, niñas y adolescentes que se entiende como "*el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus derechos humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes".* El Código de Infancia y Adolescencia reconoce a los menores de dieciocho años como sujetos de derechos, que incluyen, entre otros, el derecho a la vida, el derecho a la integridad personal y derechos de protección que involucran la protección contra "Cualquier otro acto que amenace o vulnere sus derechos"

En el ámbito de la seguridad vial, los niños, niñas y adolescentes son actores especialmente vulnerables en la vía. Esta vulnerabilidad se debe a las características del desarrollo físico, cognitivo y social propias de la etapa vital en la que se encuentran (Organización Mundial de la Salud 2015). n términos físicos, las niñas y niños son más vulnerables debido a su baja estatura que dificulta su visibilidad. Por otra parte, los más pequeños pueden tener dificultades para interpretar las señales de tránsito, comprender los sonidos y medir las distancias. Adicionalmente, las ciudades en el mundo empiezan a pensarse para y desde los niños, pues una ciudad segura para ellos es segura para todos y reconociendo sus particularidades, diferencias, necesidades y potencialidades, es como se pueden diseñar ciudades amigables, educadoras, sostenibles y protectoras.

En coherencia con lo anterior, la ANSV debe propender porque los niños, niñas y adolescentes sean sujetos de especial protección en la vía, para así proteger su derecho a la vida, a la movilidad y a la integridad personal.

- Decreto 402 de 2025 *"Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)".* Allí se plantean diferentes acciones entre ellas la Acción General 2. "*Estructuración e implementación de estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos escolares y educativos."* Dentro de esta acción se encuentra la acción específica: "*2.1. Formulación e implementación de Planes de Movilidad Escolar (PME) con la bicicleta como medio de transporte",* a cargo del Ministerio de transporte y de Salud y protección social con el apoyo de la ANSV, lo que implica un énfasis en estrategias, programas, proyectos o actividades en donde la bicicleta sea la protagonista en el marco de los PME institucionales o de los caminos seguros al colegio en este medio de transporte.

- Ley 2222 de 2022, por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes. Esta Ley modifica el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1503 de 2011.

- Bases del Plan Nacional de Desarrollo (2022-2026) donde se propone la asistencia técnica en planes de movilidad escolar con énfasis en educación vial.

- Ley 1098 de 2006[1], para lograr el concepto de interés superior de los niños, niñas y adolescentes que se entiende como "el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus derechos humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes". El Código de Infancia y Adolescencia reconoce a los menores de dieciocho años como sujetos de derechos, que incluyen, entre otros, el derecho a la vida, el derecho a la integridad personal y derechos de protección que involucran la protección contra "Cualquier otro acto que amenace o vulnere sus derechos".
  A su vez establece que estos son sujetos de protección integral, como lo define en su artículo No 7:

  "Se entiende por protección integral de los niños, niñas y adolescentes el reconocimiento como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos, la prevención de su amenaza o vulneración y la seguridad de su restablecimiento inmediato en desarrollo del principio del interés superior. La protección integral se materializa en el conjunto de políticas, planes, programas y acciones que se ejecuten en los ámbitos nacional, departamental, distrital y municipal con la correspondiente asignación de recursos financieros, físicos y humanos (…)"

- Por la situación de víctimas por siniestros viales de niños, niñas y adolescentes y de las comunidades educativas. Reconociendo que la siniestralidad vial es la segunda causa de mortalidad en menores de 18 años por razones externas y que en instituciones educativas se requiere la iniciación y fortalecimiento de una cultura vial segura a corto, mediano y largo plazo y que las instituciones educativas pueden gestionar riesgos asociados a la movilidad escolar de manera corresponsable, con la familia, la sociedad y el estado, alineado con los proyectos educativos institucionales y los sistemas de gestión, seguridad y salud en el trabajo. Describiendo la situación de siniestralidad de niñas, niños y adolescentes víctimas en el país desde el 2018 a julio de 2025, según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede concluir lo siguiente:

Tabla 1. Siniestralidad de NNA (2018-2025). Elaboración propia ANSV

Usuario de la vía	Total víctimas 2018 a julio de 2025	Porcentaje víctimas 2018 a julio de 2025
Peatón	6475	29,07%
Sin Información	31	0,14%
Usuario de bicicleta	2096	9,41%
Usuario de moto	9505	42,67%
Usuario de otros	88	0,40%
Usuario de V.Individual	2573	11,55%
Usuario T.Carga	192	0,86%
Usuario T.Pasajeros	1314	5,90%
Total general	**22274**	**100,00%**

[1] "Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia"

Según la tabla, el orden de las principales víctimas tanto conductores como acompañantes son:

- Usuarios de motos con 42,67%
- Peatones con 29,07%
- Usuarios de vehículo individual con 11,55%
- Usuarios de Bicicleta con 9,41%
- Usuarios de Transporte de pasajeros 5,90%

Adicionalmente, de acuerdo con caracterizaciones de movilidad escolar de procesos previos se han podido identificar patrones de desplazamiento de las niñas, niños y adolescentes y principales riesgos según los actores de la vía más vulnerables. Por esto, las acciones que ha emprendido la ANSV son sobre motociclistas, peatones, pasajeros y ciclistas y paralelamente se ha propiciado la gestión de la seguridad vial con planes municipales de movilidad escolar en entidades territoriales y planes de movilidad escolar en instituciones educativas.

De esta manera, a partir del ONSV se ha evidenciado una disminución de las víctimas por siniestros viales como se observa comparativamente entre el 2023 y 2024. En el período de 2023 hubo 536 víctimas fatales en comparación con el año 2024 donde hubo 438 fatalidades, esto representa una reducción de víctimas en NNA en un 18,28%, arrojando, que se han salvado 98 NNA, si bien, la cifra debería ser 0, es un avance fundamental en el cuidado y preservación de la vida.

Otras consideraciones de la actual situación de seguridad vial escolar son:

- Actualmente no se aplica integralmente la gestión de la seguridad vial y la educación vial de manera transversal en los establecimientos educativos.

- Se requiere vincular a padres, madres, acudientes y adultos responsables de niños y niñas en la cultura vial segura.
- Los y las docentes requieren más herramientas e instrucciones prácticas de aplicación de la educación vial y de gestiones de seguridad vial en entornos escolares.
- Se requiere el aseguramiento de los desplazamientos de niños, niñas y adolescentes a sus establecimientos educativos como estrategia de acceso y permanencia a la educación y garantizando los derechos de los niños y niñas a la libre movilidad, a la vida y a la educación en medios activos de transporte, en bici o en medios motorizados que garanticen su protección.

Este proceso entonces es necesario por la protección en diferentes modos de trasporte de niñas, niños y adolescentes reconociendo que los principales riesgos identificados en desplazamientos hacia los colegios son en trayectos de usuarios de motocicleta, peatones, pasajeros y ciclistas. En este sentido, la ANSV ha emprendido alternativas seguras para los estudiantes como actores viales vulnerables y que pueden ser punto de partida de procesos de réplica, sostenibilidad o adaptación territorial.

- Por la promoción del uso seguro de la bicicleta y de caminos seguros a pie.

Reconociendo las cifras de siniestralidad vial de usuarios de bicicleta menores de 18 años como se evidencia en la siguiente tabla con víctimas fatales y lesionadas en el último año 2024 y de acuerdo con la normatividad mencionada, es necesario tener en cuenta a los ciclistas en los planes de movilidad escolar y educación vial.

Tabla 2. Total, de Víctimas de siniestros viales NNA 2024. Elaboración propia ANSV

TOTAL DE VÍCTIMAS NNA 2024					
Usuario de la Vía	Primera infancia (0 a 5 años)	Infancia (6 a 11 años)	Adolescencia (12 a 17 años)	TOTAL	Porcentaje
Peatón	150	249	318	717	25%
Usuario de Moto	153	248	1087	1488	51%
Usuario de Bicicleta	8	46	146	200	7%
Usuario de V. Individual	65	84	137	286	10%
Usuario T. Pasajeros	40	68	91	199	7%
Usuarios T. Carga		5	12	17	1%
Usuarios de Otros	2	4	6	12	0%
Sin Información	1			1	0%
TOTAL	419	704	1797	2920	100%
PORCENTAJES	14%	24%	62%	100%	

Por esto se hace necesario implementar medidas que permitan reducir esta problemática, controlarla y gestionarla de la mejor manera, teniendo como resultado final la reducción de las cifras de siniestralidad.

De igual manera, sobre los riesgos de estudiantes que hacen sus desplazamientos escolares caminando, los caminos seguros al colegio buscan lograr la protección integral, disminuir riesgos en trayectos hacia el colegio, brindar acompañamientos para aumentar percepciones y realidades de seguridad, fortalecer competencias para la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de niñas, niños y adolescentes en los municipios priorizados para el programa o componente de caminos seguros y vincular a diferentes niveles de las comunidades educativas de manera participativa. (Decreto 459 de 2024 *"Por medio del cual se reglamenta la participación de las familias en los procesos educativos de los establecimientos educativos oficiales y no oficiales, de educación preescolar, básica y media para promover el desarrollo integral de niñas, niños y adolescentes"*).

- Por el fortalecimiento técnico en territorio

Por otra parte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, procura promover a través de los procesos de formación, que en los territorios nacionales existan personas con idoneidad en el desarrollo de planes, estrategias, proyectos o actividades pedagógicos que favorezcan el bienestar de los niños, niñas y adolescentes, y que contemplen su desarrollo bajo el eje transversal de la seguridad vial. En esta línea se busca cumplir con la misión de vincular a diferentes niveles de la población en una cultura vial segura y propiciar la sostenibilidad de procesos por medio de fortalecimientos técnicos, creación de modelos adaptables a los territorios y acciones pedagógicas experienciales.

Por todo el marco normativo anterior, la ANSV tiene competencias que se verán cumplidas con el desarrollo del proceso acá planteado, como estrategia integral de seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes.

- Por la continuidad de procesos de promoción de seguridad vial escolar en diferentes territorios y a nivel nacional.

Ante todo, el panorama de seguridad vial escolar y de niños, niñas y adolescentes, la ANSV ha adelantado desde el 2019 diferentes acciones y estrategias: el 5 de agosto de 2019 se suscribió el "PACTO POR LA SEGURIDAD VIAL DE LOS NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES DE COLOMBIA" entre la ANSV, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación Nacional (MEN), el Ministerio de Salud y Protección Social, la Policía Nacional, el Departamento de Planeación Nacional (DNP), el Comité Empresarial de Seguridad Vial y el enviado especial de Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Además del Pacto y como acción para su cumplimiento a su vez que, para el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021, en el 2019 la ANSV suscribió 71 convenios interadministrativos con entidades territoriales, de los cuales, en 11 de estos, se incluyó un anexo técnico para desarrollar la estrategia de Planes de Movilidad Escolar. En este sentido, una de las obligaciones asumidas por la ANSV en el marco de los convenios referenciados es "Acompañar técnicamente de forma virtual y/o presencial a la Institución Educativa, para que adelante los pasos establecidos en el alcance de este anexo técnico, para la estructuración de un Plan de Movilidad Escolar con énfasis en educación vial".

De tal manera que la ANSV brinda el acompañamiento técnico, teniendo como propósito la elaboración participativa de los Planes de Movilidad Escolar incluyendo la educación vial, especialmente en establecimientos educativos que se encuentren en las zonas cercanas a Pequeñas Grandes Obras 2 y 3, para sensibilizarlas en movilidad segura y lograr que las comunidades educativas adquieran sentido de pertenencia por las obras y su utilización sea adecuada, sumando capacidad de gestión como potencialidad para promocionar la seguridad vial y prevenir siniestros viales con y para toda la comunidad educativa.

Adicionalmente, en la misma línea de la estrategia de Planes de Movilidad Escolar, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de dos procesos de Convocatoria Pública publicados en el Plataforma SECOP II, adjudicó el Contrato de Consultoría No. PA- 159 de 2020 con el objeto de: "*Acompañar Técnicamente a las instituciones educativas de Municipios priorizados por la Agencia Nacional de Seguridad vial, para la estructuración e implementación de los Planes de Movilidad Escolar, con énfasis en educación vial*" y el Contrato de Consultoría PA- 095 de 2022 cuyo objeto fue: "*Acompañar técnicamente a las instituciones educativas de municipios priorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para la estructuración, implementación y seguimiento de los Planes de Movilidad Escolar, con énfasis en educación vial*".

No obstante, aunque en el pasado se adjudicaron contratos mediante convocatoria pública (como el No. PA-159 de 2020 y el No. PA-095 de 2022), es importante anotar que, posteriormente, el Contrato ANSV-009-2024 fue suscrito a través de contratación directa. Además, para este nuevo proceso se opta también

por la contratación directa bajo la causal de contrato interadministrativo con las Unidades Tecnológicas de Santander, por las siguientes razones:

- Naturaleza Académica y de Investigación: El "plus" radica en que la ejecución se enmarca en las actividades de docencia, investigación aplicada e innovación de las Unidades Tecnológicas de Santander. A diferencia de una empresa privada, el convenio con una Institución de Educación Superior (IES) pública permite generar conocimiento aplicado y fortalecer técnicamente a las entidades territoriales bajo un enfoque científico y tecnológico.
- Colaboración Armónica entre Entidades Públicas: Se fundamenta en los principios constitucionales de coordinación, concurrencia y subsidiariedad. La ANSV busca generar sinergias con otra entidad estatal para el cumplimiento de fines comunes (seguridad vial y protección de derechos de NNA), lo cual se considera más efectivo y eficiente en el desarrollo de la función pública que una relación netamente comercial.
- Idoneidad Técnica Especializada: Las Unidades Tecnológicas de Santander cuentan con personería jurídica y autonomía, y su misionalidad está directamente relacionada con la formación de talento humano y el desarrollo tecnológico regional y nacional. Su trayectoria en proyectos de análisis de datos y movilidad las posiciona como un aliado estratégico más que como un simple prestador de servicios.
- Ausencia de Lucro y Eficiencia en el Gasto: Al ser una contratación entre entidades estatales, la entidad ejecutora (UTS) actúa bajo el amparo de una relación jurídica que busca la satisfacción del interés general, permitiendo una mayor eficiencia en la ejecución de recursos de inversión pública.

Con la contratación directa a través de contrato interadministrativo, se busca lo siguiente:

Aspecto	Contrato Interadministrativo (Entidad Estatal - Las Unidades Tecnológicas de Santander)
Naturaleza del Proceso	Selección directa basada en la naturaleza jurídica e idoneidad misional del ejecutor.
Propósito de la Relación	Cumplimiento de fines estatales mediante la colaboración armónica y el interés compartido.
Valor Agregado Técnico	Aporta un enfoque académico, de investigación aplicada, innovación y gestión del conocimiento.
Fundamento Legal	Basado en los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad (Art. 209 CP).
Plus Institucional	Permite fortalecer la capacidad técnica de los territorios a través de una IES pública con presencia regional.

Eficiencia en el Gasto	No hay fines de lucro; se enfoca en la satisfacción del interés general y la eficiencia del gasto público.

Dicho Plan de Movilidad Escolar o PME se considera como un instrumento de planeación y de organización de la gestión, práctica y reflexiones alrededor de la movilidad escolar segura, todo lo cual incluye orientaciones y acciones que buscan generar de manera participativa, un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas.

Por tanto, el PME propendió porque 245 instituciones educativas de 35 municipios priorizados por sus datos de siniestralidad con menores de 18 años, de manera autónoma y con las gestiones intersectoriales pertinentes, lograran desarrollar sus propias acciones de movilidad segura y de protección de la comunidad educativa en sus desplazamientos, tanto internamente en las instalaciones educativas como externamente en los entornos escolares y con ocasión pedagógica.

Durante la ejecución del Contrato Interadministrativo 009 de 2024 por el cual se implementa la Estrategia de Educación para la Vida, se formularon 229 Planes de Movilidad Escolar a través de la realización de 2361 asistencias técnicas, 8 caminos seguros beneficiando a 224 niños y niñas, además del desarrollo de 162 salidas pedagógicas y 32.961 viajes a pie que significan la promoción de una movilidad escolar activa y sostenible, y para la totalidad de la estrategia participaron 179.354 personas en 23 Departamentos y 52 municipios a nivel Nacional.

A través de estos procesos se concluye que el principal modo de desplazamiento a los colegios se realiza caminando con 42% aproximadamente, los principales riesgos que identifican las comunidades educativas están relacionados con falencias de infraestructura en entornos escolares y ausencia de apoyo para la promoción de la educación vial, temáticas directamente relacionadas con el objeto del presente proceso. Adicionalmente, los comités de los establecimientos educativos plantean la importancia y necesidad de emprender planes de movilidad escolar como hoja de ruta a largo plazo para apropiar la gestión de la seguridad vial para niñas, niños y adolescentes y como instrumento que permite orientar mejor y rigurosamente proyectos pedagógicos y de articulación interinstitucional alineados con los proyectos educativos institucionales.

Conforme a lo expuesto, se están considerando dos temáticas estrechamente ligadas, en relación con la seguridad vial de los niños, niñas y adolescentes y en pro de la transformación de los entornos escolares en comunidades seguras: la educación vial y los Planes de Movilidad Escolar, este último propuesto desde la ANSV como una estrategia y escenario para propiciar y desarrollar efectivamente no solo la educación vial, sino también todas las gestiones en clave de movilidad escolar segura conforme con las áreas de acción del PNSV 2022-2031. Es indiscutible que, dentro del pilar de Comportamiento Humano, los programas de formación y educación en seguridad vial son fundamentales para el cumplimiento de las políticas públicas, pero sobre todo para lograr el cambio de hábitos y comportamientos con el objetivo de que sean más seguros en las vías por parte de todos los actores. Esta conclusión se hace más evidente y adquiere mayor fuerza si surge de las reflexiones de los propios docentes y precisamente es la voz de

más de 300 profesores que de las ciudades de Cali, Medellín, Bogotá y Bucaramanga participaron en "Encuentros de Saberes – Ciudad y Escuela" organizados por la ANSV en el año 2019 y que tuvieron como objetivo identificar buenas prácticas y mejores metodologías para implementar la educación en movilidad segura en colegios.

De estos encuentros las principales conclusiones fueron:

- La diferencia entre ciudades intermedias y la capital radica que para Bogotá reconocen la promoción de la seguridad vial desde Planes de Movilidad Escolar y de programas como "Al Colegio en Bici", "Biciparceros" y "Ciempiés", mientras que en otras ciudades exigen más actividades y servicios de entes de gobierno, aunque reconocen los esfuerzos existentes e históricos, lamentablemente no constantes y cambiantes tras los turnos de gobierno.
- Se propone la creación de Planes de Movilidad Escolar a nivel Municipal.
- Se propone hacer talleres, procesos de formación continua, intervención pedagógica con todos los grupos poblacionales y empoderamiento de las Secretarías de Educación. Además, hacer uso de herramientas tecnológicas, material didáctico como parques móviles, libros, cartillas, vídeos, entre otros.
- Se reconoce que el origen del éxito de cualquier medida de movilidad escolar tendrá que ser un plan o proyectos pedagógicos y no acciones desligadas. El origen de prácticas seguras pueden ser los Planes de Movilidad Escolar de la Secretaría de Educación del Distrito o programas como "Al colegio en bici". En ese sentido, la metodología de abordaje para colegios podrá consistir en realizar acompañamientos con el objetivo de que sean las mismas instituciones educativas las que generen sus diagnósticos como, por ejemplo, una encuesta para mirar el estado de la movilidad de la comunidad educativa o un formato para revisar las condiciones de infraestructura interna y externa de la IED. También se destaca la necesidad de equipos de trabajo que en términos de la estrategia de Planes de Movilidad Escolar se les llama comités de movilidad escolar, los cuales podrán gestionar planes de acción y planes de seguimiento y evaluación a la par que podrán realizar actividades de divulgación y difusión.
- Es necesario fortalecer los entes de gobierno como Secretarías de Educación y de Movilidad para seguir apoyando las iniciativas autónomas de los colegios sin olvidar la oferta institucional para llevar el tema a estudiantes y docentes pues se requiere cierta especialización con la que no cuentan los docentes, teniendo en cuenta además que la seguridad vial está en constante actualización de medias y de pedagogías las cuales serán necesarias llevar al colegio, adicional a las que se crean desde adentro.

Cada institución educativa se interesa por el tema de seguridad vial y dentro de este por alguna particularidad, según las condiciones, eventos coyunturales o problemáticas específicas. De allí que las realidades exijan múltiples medidas, reflexiones y prácticas a diferentes ritmos y con diferentes responsables o líderes, por esto es importante generar autonomía en las instituciones educativas para que puedan reconocer los momentos y actividades adecuadas, sobre todo desde la misma comunidad educativa, pero siempre con múltiple oferta empresarial y de entidades públicas.

De la misma forma, las propuestas de docentes para abordar la educación vial giraron en torno a las siguientes consideraciones:

- Crear estudios especializados en educación vial haciendo además uso de la virtualidad dirigida a docentes.

- Se propone programar cursos-diplomados con certificación para comunidad académica escolar o a nivel técnico.
- Realizar aulas-talleres para la creación de materiales afines para el trabajo pedagógico.
- A partir de Planes de Movilidad Escolar, generar señalización dentro y fuera de las instituciones o diferentes medidas autogestionadas y de gestión interinstitucional.
- Se requiere del apoyo de Secretarías de Movilidad y de Educación para la creación de entornos seguros adaptados para la población, especialmente en lo referente a infraestructura segura.
- Realización de encuentros tipo feria, para el intercambio y socialización de experiencias.
- Constituir una red de seguridad vial que vincule a colegios y permita compartir experiencias de educación vial exitosas o una plataforma WEB nacional con material de consulta sobre educación vial donde se descarguen actividades prácticas para el aula o diferentes estrategias de transversalización.
- Se propone vincular a padres de familia y a la comunidad incluso en las actividades de educación vial, para ello fomentar el tema en redes de padres.
- Se propone vincular el tema de educación vial como una estrategia u opción para el servicio social.
- Se propone construir una malla curricular disciplinar y transversal, para incorporar el tema de la seguridad vial al currículo. Después del proceso se evalúa y se postulan reflexiones en pro de generar acciones de mejora.

En definitiva, los docentes son conscientes de la importancia de educar en movilidad segura y a la vez del reto que significa emprender dicha formación desde la dinámica institucional particular según los contextos territoriales y culturales; sin embargo, la autonomía de los colegios paralela al apoyo intersectorial e interinstitucional son ejes necesarios para que se puedan implementar planes de movilidad escolar a largo plazo y acordes con las realidades institucionales y de movilidad de los contextos. Por lo anterior, se reconoce como necesario un plan que centralice la gestión y las prácticas de seguridad vial integral que puedan emprender los colegios, incluidas las relacionadas con la educación vial, las cuales se configuran desde muchas perspectivas y con múltiples recursos y orientaciones para permear las dinámicas institucionales sin que se entienda como un trabajo adicional para los docentes, sino complementario de la cotidianidad académica y en conexión con todas las oportunidades pedagógicas y de formación que por norma o por la vocación educativa brindan los escenarios escolares.

Teniendo en cuenta lo mencionado, se hace necesario implementar la educación vial en las instituciones educativas a nivel nacional, ya que la Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene funciones o competencias en este sentido al igual entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.

- En complemento del enfoque de sistema seguro.

Ahora bien, en cuanto al soporte técnico del proceso, es necesario reconocer lo que se ha mencionado como la gestión y prácticas de seguridad vial integral, pues es allí donde adquiere sentido el Enfoque de Sistema Seguro con el cual abordar los componentes del sistema de movilidad, trascendiendo el tratamiento de solo el área de educación vial, de manera que se complementen todos en interrelación para

lograr los objetivos generales de salvar vidas en las vías y reducir a la mitad las defunciones y traumatismos causados por el tránsito.

Desde el actual PNSV (2022 –2031), se establece la política pública en seguridad vial desde el Enfoque de Sistema Seguro (ESS) y Visión Cero, los cuales buscan tomar medidas antes de que ocurran los siniestros viales y mitigar sus consecuencias con el diseño de un sistema que tolere el error humano. De esta manera, se debe tener presente y ajustar la implementación de acciones de seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes, al modelo de sistema seguro el cual es un enfoque para trabajar en pro de la seguridad vial La premisa fundamental del Enfoque de Sistema Seguro (ESS) consiste en afirmar que el ser humano es susceptible de errar y esto en la vía puede producir un siniestro, por ende, considerando que los seres humanos comenten errores se debe diseñar un sistema (diseño seguro de vías, vehículos seguros, usuarios idóneos, gestión interinstitucional, velocidades seguras, entre otros) que mitigue significativamente los daños ocasionados por el error humano. Igualmente, se debe considerar el enfoque de VISIÓN cero, el cual propone una aproximación ética frente al problema de la inseguridad vial: ninguna muerte es aceptable en el tránsito, todas son evitables.

Bajo el Enfoque de Sistema Seguro del actual Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, proclamado por los gobiernos de todo el mundo, a través de la Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas y posterior a la Tercera Conferencia Ministerial y la declaración de Estocolmo de allí surgida, es que la integralidad del abordaje trasciende la educación vial y se enfoca en principios y pilares que en el país se irán a adaptar, pero sobre todo, se materializarán en dejar en el centro a los actores viales más vulnerables como las niñas, niños y adolescentes y afectar el sistema de forma tal que sea seguro para ellos y por extensión para todos. Dicha afectación se debe dar articulando integralmente diferentes áreas:



Gráfica1, Sistema de enfoque seguro, Elaboración propia ANSV.

Estamos hablando de la necesidad de emprender integralmente acciones sobre los entornos escolares, en esa medida el presente proceso busca integrar la diferentes áreas o componentes del sistema seguro bajo la estrategia integral de promoción de la seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes; sin embargo, los mayores insumos los hemos obtenido como país al abordar los usuarios seguros o el comportamiento seguro particularmente desde la educación para instituciones educativas. En esta línea, Colombia cuenta con documentos técnicos que brindan orientaciones temáticas sobre la implementación de la educación vial en la escuela. El primero de estos es el Documento No. 27. “Saber Moverse. Orientaciones pedagógicas en Movilidad Segura, un Enfoque de Educación Vial” publicado por el Ministerio de Educación Nacional en el año 2014. Este documento desarrolla orientaciones pedagógicas sobre las competencias en movilidad segura que deben desarrollarse a lo largo de los diversos ciclos de educación en las IE. Adicional a este documento, el Ministerio de Transporte desarrolló el documento “Desarrollo de Competencias en Movilidad Segura. Mallas Curriculares”. En este documento se desarrollan a profundidad los contenidos por área y grado para el desarrollo de competencias para la movilidad segura.

Por otra parte, y con el enfoque integral del sistema seguro, la ANSV cuenta con una guía y documentos soporte, para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME) y además dispone para la ciudadanía en su página web y escuela virtual de seguridad vial, Recursos Educativos Digitales (RED) de apoyo virtual a docentes y comunidad en general interesados en emprender los Planes de Movilidad Escolar y desarrollar la educación vial. Cualquier municipio o Institución Educativa interesada en promover procesos de educación vial, tiene a disposición los recursos virtuales (https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/13061) para la implementación y seguimiento de los Planes de Movilidad Escolar, conformación de Caminos Seguros al Colegio y el desarrollo de Herramientas Móviles de Educación Vial, dichos recursos fueron producto de la ejecución del Contrato Interadministrativo 009 de 2024 – Estrategia de Educación Vial para la Vida, llevada a cabo por la Institución de Educación Superior Unidades Tecnológicas de Santander, entre los logros del proceso se destaca la participación de 179.354 personas en 23 Departamentos y 52 municipios a nivel Nacional.

Sin embargo, pese a que existen estos desarrollos en términos de orientaciones y contenidos, la implementación de la educación para la movilidad segura es aún bastante limitada en instituciones educativas a nivel nacional. Además de estos desarrollos, aún está pendiente la socialización masiva de metodologías que brinden herramientas concretas por un lado a los docentes, para implementar los contenidos y desarrollar las competencias en movilidad segura, y por otra parte para rectores, directivas y empresas con el fin de generar instrumentos de planeación y de gestión de la seguridad vial con la perspectiva integral que se ha mencionado y yendo un paso más allá de manera diferente a los procesos ya desarrollados por la ANSV en cuanto a un énfasis especial en entornos rurales, dadas las condiciones particulares de instituciones educativas que requieren abordar una temática alejada, hasta ahora, de las dinámicas institucionales y educativas.

Adicionalmente, también existe la necesidad insatisfecha de fortalecer técnicamente a largo plazo y de manera constante a las instituciones educativas y a los docentes, para que puedan concretar la educación en movilidad segura en contextos escolares. Todo esto se suma a la necesidad evidente en los territorios, desde colegios y entidades territoriales de Educación y Tránsito o Movilidad, de tener un lenguaje común y una línea base de cómo abordar integralmente la seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes, incluyendo la educación vial, buscando generar así el interés de los colegios por enfrentar las gestiones alrededor de la movilidad segura, no solo en términos relacionados con el acceso y la permanencia, sino también relacionados con la prevención de siniestros viales, la promoción de la cultura vial, las velocidades seguras, los vehículos seguros, la infraestructura segura, la atención tras los siniestros, así como de la seguridad y protección integral de los niños especialmente en los desplazamientos para peatones, sean con motivos pedagógicos o los cotidianos recorridos hacia el colegio y de regreso a casa.

En ese último sentido, vale la pena resaltar que a pesar de que en los entornos escolares no reconocen siniestralidad con menores de 18 años, es evidente que los colegios son espacios protectores, pero sobre todo con potencialidad de forjar ciudadanos y más aún con los niños, con potencialidad para fortalecer hábitos y comportamientos seguros para la vida y con proyección a cualquier tipo de recorridos. Si comprendemos que la movilidad escolar se refiere a todo desplazamiento que se realice con fines educativos, por consecuencia, proteger la vida de las niñas y niños debe darse en todo desplazamiento como una oportunidad pedagógica y puede ser potencialmente más o menos peligroso, según como afectemos el sistema de movilidad, por eso se proponen acá ejercicios pedagógicos y experienciales en los recorridos, mejoramiento de los puntos críticos con urbanismo táctico participativo y generación de redes protectoras.

De conformidad con lo expuesto anteriormente y en cumplimiento de los compromisos del Pacto por los niños, niñas y adolescentes y de las funciones de la ANSV en relación con la seguridad vial entendida con la integralidad expuesta, se hace necesario desarrollar un proceso en el que se brinde asistencia y herramientas a los equipos técnicos y/o de profesionales de Secretarías de Educación certificadas y/o entidades de tránsito o movilidad y a las Instituciones Educativas, y formación a la comunidad educativa en general, es decir, docentes, padres de familia, niñas, niños y adolescentes, actores de la comunidad o estudiantes en general, en el marco de la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en educación vial, llevando experiencias pedagógicas y simuladas para buscar la habituación de comportamientos seguros en las vías.

Paralelamente, con el propósito de conformar comunidades seguras, se hace necesario acompañar los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en sus desplazamientos como peatones, teniendo en cuenta que son el actor vial más vulnerable y el modo de desplazamiento más utilizado para moverse hacia y desde los colegios (Caracterización de transporte escolar. ANSV- 42% de los desplazamientos hacia las instituciones educativas se llevan a cabo caminando). En dichos entornos, se requeriría entonces

mejorar y cualificar los pasos seguros en inmediaciones de los colegios y los caminos seguros de los peatones, a través de acciones sencillas de urbanismo táctico con pintura para pasos seguros o estrategias comunitarias/colectivas, de manera que se conformen redes cuidadoras o protectoras con las cuales propiciar experiencias pedagógicas, así como también el reconocimiento y aplicación de la protección integral, el interés superior, la prevalencia de derechos y la corresponsabilidad para la garantía de derechos de las niñas, niños y adolescentes.

Finalmente, es de aclarar que el argumento de la necesidad del presente proceso de contrato, se ve complementado con la coherencia a la que responde el objeto frente al plan de inversión de la Entidad, ya que los tres componentes o frentes de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros buscan por un lado, implementar y evaluar los programas marco de movilidad segura en Instituciones Educativas del país conforme a lo estipulado en la Ley 1503 de 2011 sobre educación vial, y por otra parte, desarrollar y evaluar procesos de educación formal e informal dirigidos a los diferentes actores que participan en el contexto de la movilidad, para promover la adecuada gestión de la seguridad vial; es decir toda la comunidad educativa que se ve involucrada por corresponsabilidad en los procesos de gestión de la movilidad escolar segura y del comportamiento humano.

Teniendo en cuenta que el objeto del presente proceso tiene que ver con desarrollar e implementar una estrategia integral de promoción de la seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes, se entenderá dicha estrategia como una articulación de tres (3) frentes de trabajo en el marco de lo que significa trabajar la seguridad vial como un sistema seguro:

- Estructuración, implementación y seguimiento de los Planes de Movilidad Escolar en municipios priorizados por la ANSV con énfasis en educación vial y enfoque diferencial según los entonos y dinámicas institucionales de los establecimientos educativos, a cargo de gestores municipales de movilidad escolar segura. Incluye lo concerniente a la gestión y promoción de planes municipales de movilidad escolar, lo que a su vez recoge identificación de puntos críticos que requieran intervenciones de infraestructura en entornos escolares, gestión para la reglamentación local de planes de movilidad escolar, gestión para reducir, controlar, tramitar o solucionar los riesgos en articulación con entidades públicas o privadas, la inclusión de una línea estratégica de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes dentro del plan local de seguridad vial (PLSV) o comités locales de seguridad vial o instancias locales donde se aborde y desarrolle la seguridad vial y contemplar lo mencionado de ***"Lineamientos para la transversalización del enfoque de género".*** (Anexo 4)

- Herramientas móviles de educación vial a través del diseño y operación de estrategias y metodologías lúdico-pedagógicas a través del juego dirigida hacia los establecimientos con PME y por regiones, a cargo de gestores pedagógicos de movilidad escolar segura.

- Programa de caminos seguros al colegio en los municipios priorizados por la ANSV. Incluye diseño, implementación y evaluación del programa de caminos seguros para estudiantes que caminan hacia los establecimientos educativos. También incluye guías de réplica y sostenibilidad para las entidades locales e identificación de caminos seguros y configuración de redes protectoras con las comunidades de vecinos y educativas.

La contratación que se justifica mediante el presente estudio previo se ajusta a los lineamientos y parámetros establecidos en el Decreto No. 199 de 2024, por el cual se establece el Plan de Austeridad del Gasto para las Entidades que hacen parte del Presupuesto General de la Nación y las circulares expedidas por el Gobierno Nacional y los lineamientos expedidos por la ANSV.

En atención al artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y al artículo 2.2.1.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015, la presente contratación se enmarca en la **modalidad de contratación directa por contrato interadministrativo**, dado que se realizará con una entidad pública que cuenta con capacidad técnica y misional para desarrollar el objeto propuesto, en armonía con las competencias establecidas en la Ley 1702 de 2013.

De acuerdo con lo dispuesto en los Estatutos Generales de las Unidades Tecnológicas de Santander, la institución tiene como finalidad el desarrollo de actividades de docencia, investigación aplicada, innovación y extensión orientadas al fortalecimiento del conocimiento científico y tecnológico en beneficio del interés público y del desarrollo regional y nacional. En ese sentido, la ejecución del presente contrato se enmarca plenamente dentro de su objeto misional, toda vez que promueve la generación de conocimiento aplicado en materia de seguridad vial y movilidad escolar segura, en coherencia con las competencias que la Ley 1702 de 2013 asigna a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en materia de gestión del conocimiento y fortalecimiento técnico de las entidades territoriales.

En desarrollo de los principios de **transparencia, economía y responsabilidad** establecidos en el artículo 23 de la Ley 80 de 1993, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha verificado la idoneidad institucional y técnica de la entidad ejecutora, la pertinencia del objeto contractual y la coherencia con su plan de inversión. De igual forma, el presente proceso garantiza la observancia de los principios de **coordinación, concurrencia y subsidiariedad** previstos en los artículos 288 de la Constitución y 5 de la Ley 489 de 1998, asegurando la colaboración armónica entre entidades públicas en la consecución de los fines del Estado.

Finalmente, el contrato interadministrativo estará sujeto a los mecanismos de **control fiscal, de gestión y de resultados** establecidos en la Ley 1474 de 2011, sin perjuicio de la supervisión técnica y administrativa ejercida por la ANSV.

En atención al principio de legalidad del gasto público consagrado en el artículo 345 de la Constitución Política, la ejecución de los recursos se efectuará exclusivamente conforme a las apropiaciones presupuestales aprobadas, garantizando su destinación específica al cumplimiento del objeto contractual. Así mismo, el contrato interadministrativo estará sujeto a los mecanismos de control fiscal, de gestión y de resultados previstos en la Ley 1474 de 2011, así como a las disposiciones sobre responsabilidad fiscal contenidas en la Ley 610 de 2000. Con ello, la Agencia Nacional de Seguridad Vial asegura que la contratación directa con la entidad ejecutora se ajusta plenamente a los principios de legalidad,

transparencia, economía y responsabilidad establecidos en la Ley 80 de 1993 y a los principios de la función administrativa establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política.

En cumplimiento del principio de planeación previsto en el artículo 25 de la Ley 80 de 1993, el presente **contrato interadministrativo** se enmarca en una necesidad cierta, verificable y alineada con los objetivos estratégicos de la Dirección de Comportamiento y con el plan de inversiones aprobado. Esta contratación directa obedece a la idoneidad técnica, científica y misional de la entidad estatal ejecutora, conforme a lo dispuesto en la Ley 1702 de 2013 y el Decreto 1082 de 2015, garantizando la eficacia y legalidad en la ejecución del gasto público.

La prestación de los servicios para desarrollar una estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial de la población escolar, se alinea con el proyecto de inversión “Mejoramiento de las habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial de los diferentes actores en la vía en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado Nacional” y Plan de Acción Institucional de la Dirección de Comportamiento, el cual menciona la necesidad de capacitar y/o sensibilizar 437.032 asistentes en comportamientos viales seguros y/o como formadores y educadores para la promoción de la seguridad vial y realizar 390 asistencias técnicas a instituciones educativas para la formulación, implementación y/o seguimiento al Plan de Movilidad Escolar – PME.

2.2 El objeto a contratar y especificaciones técnicas

2.2.1 Objeto del Contrato:

DESARROLLAR UNA ESTRATEGIA INTEGRAL DE PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR, EDUCACIÓN VIAL Y CAMINOS SEGUROS, ORIENTADA AL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POBLACIÓN ESCOLAR EN LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

2.2.2 Alcance del Objeto:

Teniendo en cuenta que el objeto del presente proceso tiene que ver con desarrollar e implementar una estrategia integral de promoción de la seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes, se entenderá dicha estrategia como una articulación de tres (3) frentes de trabajo en el marco de lo que significa trabajar la seguridad vial como un sistema seguro:

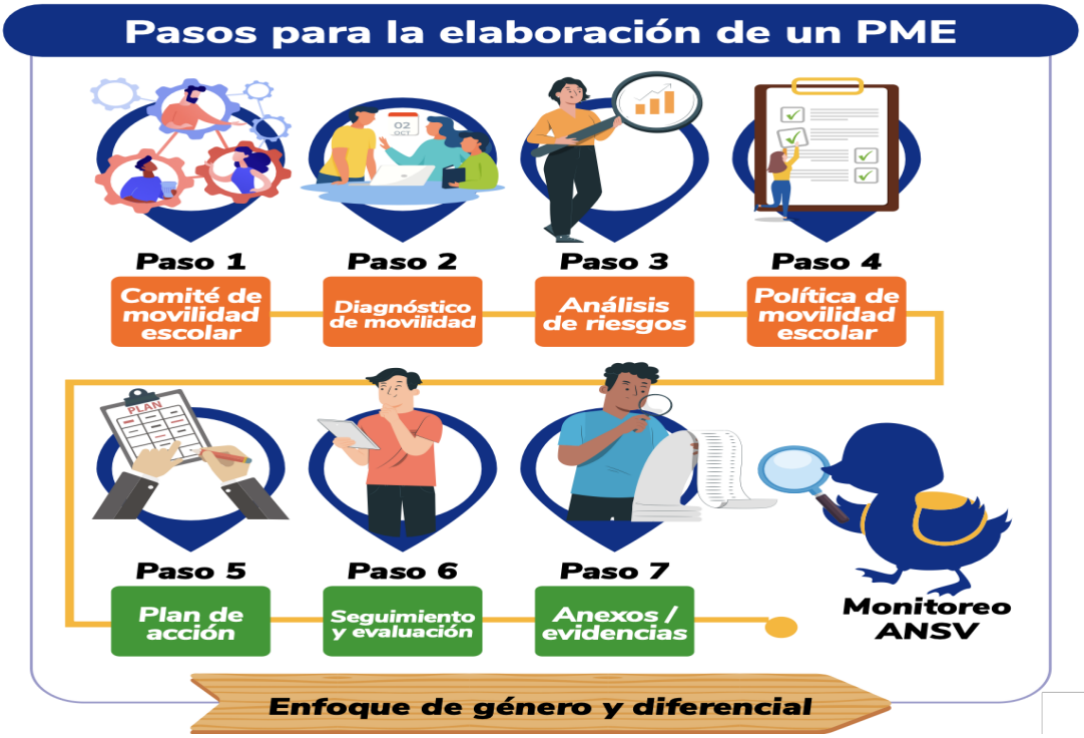
1. **Estructuración, implementación y seguimiento de los Planes de Movilidad Escolar** en municipios priorizados por la ANSV con énfasis en educación vial y enfoque diferencial según los entornos y dinámicas institucionales de los establecimientos educativos, a cargo de gestores

municipales de movilidad escolar segura. Incluye lo concerniente a la gestión y promoción de planes municipales de movilidad escolar, lo que a su vez recoge el diagnóstico de los medios de transporte que usa la comunidad educativa, particularmente los estudiantes, para su desplazamiento del hogar al colegio y de viceversa, donde se identifique también los riesgos viales según los medios y trayectos. A partir de esto, se establecen e implementan las acciones necesarias para lograr una movilidad segura en cada IE, identificación de puntos críticos que requieran intervenciones de infraestructura en entornos escolares, gestión para la reglamentación local de planes de movilidad escolar, gestión para reducir, controlar, tramitar o solucionar los riesgos en articulación con entidades públicas o privadas, la inclusión de una línea estratégica de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes dentro del plan local de seguridad vial (PLSV) o comités locales de seguridad vial o instancias locales donde se aborde y desarrolle la seguridad vial y contemplar lo mencionado en anexos de enfoques diferenciales y de “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”. (Anexo 4)

La incorporación de los Lineamientos para la transversalización del enfoque de género en el presente proceso contractual se enmarca en las acciones de la política institucional de igualdad y equidad de género de la entidad, puntualmente en la relacionada con entornos libres de violencia y presupuestos sensibles a género. Por otra parte, son acciones de mejora en el marco de la certificación de la ANSV como entidad Sello Plata del programa Equipares Público otorgado por El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD, lo cual ratifica la adopción sistemática de acciones orientadas a la reducción de brechas de género y al fortalecimiento de enfoques diferenciales en el diseño, implementación y seguimiento de sus procesos.

En este sentido, el anexo técnico para la transversalización del enfoque de género constituye una guía técnica que orienta la ejecución del presente contrato, garantizando coherencia con los lineamientos institucionales, las políticas públicas vigentes y los estándares de calidad y equidad adoptados por la entidad.

El seguimiento se realizará por parte de la supervisión del contrato y se contará con acompañamiento del equipo técnico de género de la dirección de comportamiento.



Grafica 2. Pasos del Plan de Movilidad Escolar.
Guía 1. Metodología para la Estructuración e Implementación de Planes 2025.

2. **Herramientas móviles de educación vial** a través del diseño y operación de estrategias y metodologías lúdico-pedagógicas a través del juego dirigida hacia los establecimientos que a su vez implementarán el componente de PME y por regiones, a cargo de gestores pedagógicos de movilidad escolar segura.
3. **Programa de caminos seguros al colegio** en los municipios priorizados por la ANSV. Incluye diseño, implementación y evaluación del programa de caminos seguros para estudiantes que caminan hacia los establecimientos educativos. También incluye guías de réplica y sostenibilidad para las entidades locales e identificación de caminos seguros y configuración de redes protectoras con las comunidades de vecinos y educativas.

*La estrate*gia integral de seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes, está compuesta por los tres componentes anteriormente mencionados, e involucra a las comunidades educativas en el fomento de una cultura desde la educación y los procesos de participación, desde los Planes de Movilidad Escolar a nivel de establecimientos educativos y con un alcance a nivel municipal, la implementación de estrategias lúdicas y pedagógicas con niños, niñas y adolescentes y la creación de entornos escolares seguros a través de los Caminos seguros al colegio con el acompañamiento en los recorridos cotidianos desde y hacia los colegios, esta estrategia tiene la finalidad de disminuir la siniestralidad de niños, niños y niñas a

partir de la premisa que los NNA son sujetos de derechos que gozan de especial protección y la familia, la sociedad y el Estado son corresponsables. Constitución política (art. 44) y Ley de infancia y adolescencia Ley 1098 de 2007.

2.2.3 Especificaciones Técnicas Mínimas requeridas

A continuación, se describirá con mayor detalle el alcance del proyecto en términos de lugares de ejecución y productos por componentes:

Componentes:

1. Asistencia Técnica en Planes de Movilidad Escolar (PME) con énfasis en educación vial a través de gestores de movilidad colar segura quienes a la vez promoverán los Planes Municipales de Movilidad Escolar. Meta:
2. Herramientas móviles de educación vial hacia los colegios que a la par implementan PME y por regiones, a cargo de gestores pedagógicos de movilidad escolar segura.
3. Programa de caminos seguros al colegio a pie, en los municipios priorizados por la ANSV.

Las metas por cumplirse serán:

1. 108 Planes de Movilidad Escolar formulados

2. 50.000 actores viales como mínimo participantes o de la estrategia integral

3. 380 Asistencias técnicas como mínimo en Planes de Movilidad Escolar.

4. 80 Asistencias técnicas como mínimo en planes Municipales de Movilidad escolar hacia entidades territoriales.

Para dar cumplimiento a dicho alcance, se estructuran las siguientes etapas y sus respectivas fases con el propósito de ejecutar una estrategia integral de promoción de la seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes:

Tabla 3. Etapas y fases, elaboración propia ANSV

Etapa	Fase	Descripción actividades	Tiempo de duración
I. Preparación y plan de trabajo	1	Incluye planes de trabajo, de capacitaciones, cronogramas de actividades del contrato y organigrama	Un (1) mes a partir de la firma del acta de inicio del contrato

	2	Incluye capacitación del Personal Mínimo Requerido.	Un mes y 15 días (45 días) a partir de la firma del acta de inicio del contrato
	3	Diagnóstico de la movilidad escolar y priorización de las IE	
II. Ejecución de la Estrategia Educación Vial	1	Asistencia Técnica en Planes de Movilidad Escolar con énfasis en educación vial	Nueve (9) meses e inicia un (1) mes después de la firma del acta de inicio del contrato
	2	Implementación de HMEV para la educación vial	
	3	Desarrollo de los Caminos seguros en los municipios priorizados	
III. Cierre, productos finales y sistematización de la Estrategia con sus componentes	1	Etapa Final, seguimiento y evaluación, sistematización y socialización de resultados, así como estrategias de sostenibilidad, con aspectos normativos y operativos para los componentes de PME, HEV, CS.	Iniciará a más tardar al noveno (9) mes después de la firma del acta de inicio del contrato que se suscriba y se termina al finalizar los 11 meses de ejecución del contrato.

Todas las etapas del desarrollo del proceso deberán incorporar el enfoque de género, teniendo en cuenta que las nuevas masculinidades hacen parte de los hábitos y comportamientos seguros para la vida, lo cual permite un análisis más robusto de los modos y motivos de viaje, y generando así una visión que reconoce que las personas tienen diferentes características, condiciones, experiencias y necesidades al movilizarse por el espacio público. Es un mecanismo para identificar y modificar las desigualdades e inequidades de género en la movilidad de mujeres, niñas y niños, personas mayores y personas con algún tipo de discapacidad (ONU Mujeres & Sanz, 2017).

Las ciudades deben estar llenas de espacios donde todas las personas puedan movilizarse libremente y con una adecuada seguridad personal y vial. Por ende, es fundamental analizar la experiencia de las mujeres, niñas y adolescentes, de las personas con discapacidad y movilidad reducida, ya que ha predominado una visión patriarcal en el diseño y la planeación de las ciudades; creando barreras y brechas para las personas más vulnerables. Integrar el enfoque interseccional con el enfoque de género y diferencial, mejorará no solo la movilidad y la autonomía de las mujeres, sino también la de los niños, niñas y personas mayores, es decir, se beneficiaría toda la población (Allen et al., 2018; Moscoso et al., 2021).

Para dar cumplimiento a lo anterior, remitirse al **Anexo 4** "***Lineamientos para la transversalización del enfoque de género".***

Teniendo en cuenta la naturaleza del servicio que se quiere contratar, el contratista debe tener en cuenta que, para la totalidad de la ejecución del contrato, se requiere vincular personal que cuenta con los conocimientos y la experiencia necesaria para prestar el servicio de forma idónea.

NOTA 1: Los perfiles profesionales, experiencia mínima y equipo de trabajo descritos en el estudio previo no constituyen requisitos habilitantes ni factores de selección, sino condiciones mínimas de idoneidad técnica necesarias para garantizar la adecuada ejecución del objeto contractual, dada su complejidad, alcance territorial y especialidad técnica.

En el marco del contrato interadministrativo, la verificación de dichos perfiles se realizará exclusivamente para efectos de ejecución, seguimiento y control del contrato, sin que ello implique la aplicación de mecanismos de comparación, ponderación o selección propios de los procesos de contratación competitiva.

El contratista deberá cumplir con el siguiente equipo mínimo de trabajo requerido para la ejecución del contrato, para lo cual deberá remitir al supervisor del contrato las hojas de vida del personal vinculado dentro de los **primeros diez (10) días hábiles** siguientes a la firma del acta de inicio, los cuales deberán ser verificados y aprobados por la ANSV y cumplir con los siguientes requisitos:

Tabla 4. **PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO**

PROFESIONAL	CANTIDAD	DEDICACIÓN	FORMACIÓN ACADÉMICA	EXPERIENCIA PROFESIONAL GENERAL / ESPECÍFICA
Director/a de proyecto	1	80% (11 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación.	Experiencia profesional general de 6 años. Y experiencia profesional específica de cinco años (5) como coordinador, y/o gerente y/o director, y/o

			Ciencias Sociales, Periodismo e Información, Administración de Empresas y Derecho, o Educación, o Ingeniería Industria y Construcción, o Ciencias naturales, Matemáticas y Estadística, Artes y Humanidades. Postgrado: Mínimo en modalidad de especialización en alguno de los campos amplios del conocimiento de la educación y formación señalados para el pregrado.	líder, y/o jefe de equipos para proyectos, consultorías, asesorías en: implementación de procesos de educación, movilidad y/o transporte.
Coordinador/a PME	1	100% (11 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información, Educación, Ingeniería Industria y Construcción, o Ciencias naturales, Matemáticas y Estadística, o Artes y Humanidades.	Experiencia profesional general de tres (3) años. Y Experiencia específica de dos (2) años en Coordinación de proyectos educativos a nivel nacional y/o coordinación de equipos de trabajo que implementen acciones educativas en campo, y/o coordinación de proyectos de educación en contextos escolares con entidades públicas, y/o privadas. Dentro de los 2 años de experiencia profesional específica se deberán acreditar mínimo un (1) año de experiencia en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial, y/o estructuración de metodologías para la educación en movilidad Segura.

Coordinador/a pedagógico	1	100% (11 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información, Educación, Ingeniería Industria y Construcción, o Ciencias naturales, Matemáticas y Estadística, o Artes y Humanidades Postgrado: Mínimo en modalidad de especialización en alguno de los campos amplios del conocimiento de la educación y formación señalados para el pregrado.	Experiencia profesional general de tres (3) años. y Experiencia profesional específica de (2) años en desarrollo de procesos de asistencia técnica a docentes y/o educación en ciudadanía y convivencia y/o desarrollo de proyectos transversales en instituciones educativas y/o asistencias técnicas a instituciones educativas en pedagogía y/o experiencia docente en cualquier nivel de educación formal. Dentro de los tres (2) años solicitados, se deberá acreditar mínimo un (1) año de experiencia en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial, y/o estructuración de metodologías para la educación en movilidad Segura.
Coordinador/a HMEV	1	100% (9 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información, Educación, Ingeniería Industria y Construcción, o Ciencias naturales, Matemáticas y Estadística, o Artes y Humanidades.	Experiencia profesional general de tres (3) años. Y Experiencia específica de dos (2) años en Coordinación de proyectos educativos a nivel nacional y/o coordinación de equipos de trabajo que implementen acciones educativas en campo, y/o coordinación de proyectos de educación en contextos escolares con entidades públicas, y/o privadas. Dentro de los 2 años de experiencia

				profesional específica se deberán acreditar mínimo un (1) año de experiencia en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial, y/o estructuración de metodologías para la educación en movilidad Segura.
Coordinador/a caminos seguros	1	100% (11 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información, Educación, Ingeniería Industria y Construcción, o Ciencias naturales, Matemáticas y Estadística, o Artes y Humanidades.	Experiencia profesional general de tres (3) años. Y Experiencia específica de dos (2) años en Coordinación de proyectos educativos a nivel nacional y/o coordinación de equipos de trabajo que implementen acciones educativas en campo, y/o coordinación de proyectos de educación en contextos escolares con entidades públicas, y/o privadas. Dentro de los 2 años de experiencia profesional específica se deberán acreditar mínimo un (1) año de experiencia en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial, y/o estructuración de metodologías para la educación en movilidad Segura.
Experto/a en seguridad vial	1	50% (7 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información o	Experiencia profesional general de tres (3) años. Y Experiencia específica de dos (2) años como director o coordinador o líder o jefe o experto o especialista o profesional en proyectos

			Ingeniería Industria y Construcción Postgrado: Mínimo en modalidad de especialización en alguno de los campos amplios del conocimiento de la educación y formación señalados para el pregrado.	relacionados con formación o pedagogía o capacitación; todo lo anterior en temas de seguridad vial.
Gestores/as en Movilidad Escolar Segura	22	100% (10 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información o Educación o Ingeniería Industria y Construcción.	Experiencia profesional de dos (2) años. Experiencia específica de un (1) año en trabajo con instituciones educativas y manejo de grupos, y/o procesos de formación con docentes, y/o procesos de formación con niñas, niños y/o adolescentes, y/o acompañamiento y/o articulación de acciones Locales, relacionadas con educación y/o movilidad y/o experiencia docente en cualquier nivel de educación formal. Dentro de la experiencia específica deberá contar con mínimo cuatro (4) meses en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial.
Gestores pedagógicos de herramientas móviles de educación vial (HMEV)	14	100% (6 meses)	Mínimo Técnico o tecnólogo en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información, o Artes y Humanidades o Educación o Servicios.	Experiencia general de un (1) año. Experiencia específica de mínimo ocho (8) meses en trabajo con instituciones educativas y manejo de grupos, y/o procesos de formación con docentes, y/o procesos de formación con niñas, niños y/o

				adolescentes, y/o acompañamiento y/o articulación de acciones locales, relacionadas con educación y/o movilidad y/o experiencia docente en cualquier nivel de educación formal. Dentro de la experiencia específica deberá contar con mínimo cuatro (4) meses de experiencia en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial.
Líder de camino seguro	4	100% (10 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información o Educación o Ingeniería Industria y Construcción, Ciencias Naturales, Matemáticas y Estadística o Administración de Empresas y Derecho o Artes y Humanidades	Experiencia profesional específica de dos (2) años, en: Coordinación de proyectos educativos a nivel nacional y/o coordinación de equipos de trabajo que implementen acciones educativas en campo, y/o coordinación de proyectos de educación en contextos escolares o con niñas, niños y adolescentes, con entidades públicas, y/o privadas y/o coordinación de proyectos de movilidad segura. Dentro de la experiencia específica, deberá contar con mínimo seis (6) meses en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial, y/o estructuración de metodologías para la educación en movilidad Segura.
Guías pedagógicos de caminos seguros	16	100% (10 meses)	Título profesional o de formación técnica profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento	Experiencia general de un (1) año. Y Experiencia específica de mínimo ocho (8) meses en

			de la educación y formación: Ciencias Sociales, Periodismo e Información, o Artes y Humanidades o Educación o Servicios.	trabajo con instituciones educativas y/o manejo de grupos, y/o procesos de formación con docentes, y/o procesos de formación con niñas, niños y/o adolescentes, y/o acompañamiento y/o articulación de acciones Locales, relacionadas con educación y/o movilidad y/o experiencia docente en cualquier nivel de educación formal. Dentro de la experiencia específica deberá contar con mínimo cuatro (4) meses de experiencia en educación vial, y/o movilidad, y/o transporte, y/o seguridad vial.
Diseñador/a grafico	1	40% (8 meses)	Pregrado: Título profesional en alguno de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación: Artes y humanidades	Un (1) año de experiencia profesional.
Profesional de apoyo	1	80% (11 meses)	Pregrado: Profesional en cualquiera de los siguientes campos amplios del conocimiento de la educación y formación. Administración de empresas y derecho o Ingeniería, industria y construcción o Servicios o Ciencias sociales, periodismo e información.	Mínimo un año (1) de experiencia profesional en manejo de archivo y bases de datos digitales.

Se aclara que la formación académica será verificada por medio del SNIES - Sistema Nacional de Información De Educación Superior https://snies.mineducacion.gov.co/portal/ donde se aplica la Clasificación Internacional Normalizada de la Educación Campos de Educación y Formación Adaptada para Colombia (CINE-F 2013 A.C.)

El contratista deberá **proveer a su personal en campo durante** toda la ejecución del contrato los elementos de dotación para la correcta presentación durante las actividades, que deberán utilizarse en perfecto estado, dependiendo del clima en el cual se ejecuten las actividades, y en todo caso gorras, camisetas y chaleco, deberá contar con los logos bordados de Ministerio de Transporte, de la ANSV y del programa (según las indicaciones de la Oficina Asesora de Comunicaciones), para lo cual se deberá contar con la aprobación del uso de imagen institucional por parte de la supervisión quien se articulará con la Oficina Asesora de Comunicaciones de la ANSV previo a su fabricación, presentando dos muestras para ello.

NOTA 1: El contratista podrá incluir a su costa, el personal adicional que considere necesario para la correcta ejecución del contrato.

NOTA 2 El/la Director/a de Proyecto, será el representante del proyecto ante la ANSV y su suplente será el/la Coordinador/a Pedagógico/a previamente delegado, quienes deberán asistir a las reuniones de seguimiento en la periodicidad requerida por la ANSV. En caso de que el/la director/a no pueda asistir a alguna de las reuniones, deberá delegar a un/a Coordinador/a pedagógico/a para asistir, quien se entiende que tendrá las mismas facultades del/la director/a. De igual forma, deberá tener la autonomía para tomar decisiones por parte del contratista sin que estas afecten la correcta prestación de los servicios o se modifiquen las condiciones contractuales pactadas.

NOTA 3: En relación con la dedicación solicitada al personal mínimo requerido para la ejecución del contrato, se precisa que si verificados los perfiles del equipo, se evidencia por parte del supervisor del contrato, que una misma persona sea o haya sido presentada para varios procesos de selección adelantados por la ANSV y/o EL PATRIMONIO AUTÓNOMO, adjudicados o en contratos en ejecución, y que sumados los porcentajes de los tiempos de dedicación supere el 100%, el contratista deberá cambiar o reemplazar el respectivo perfil, siempre que el nuevo personal propuesto cumpla con las condiciones mínimas solicitadas en este numeral para el respectivo cargo. El reemplazo del respectivo perfil solo se hará efectivo previa aprobación por parte del Supervisor del contrato.

Respecto de los miembros que hacen parte del Personal Mínimo Requerido para la Ejecución del Contrato, la verificación correspondiente se realizará por parte del supervisor del contrato al contratista, para lo cual el contratista deberá presentar a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la suscripción del contrato, los documentos de cada uno de los perfiles, con los requisitos o documentos que acreditan su formación académica y experiencia solicitada. La supervisión del contrato realizará la verificación de todos los perfiles para el cumplimiento de los requisitos dispuestos y de requerirse solicitar el cambio de algún integrante. En caso de presentarse alguna observación por parte de la supervisión, el contratista contará con cinco (5) días calendario para atenderla.

Para surtir la validación del personal mínimo el futuro contratista deberá hacer entrega de los siguientes documentos:

• Sera válido como título de postgrado, un título superior al mínimo requerido en cada perfil.

Experiencia Profesional General: Es la adquirida a partir de la terminación y aprobación del pensum académico de la respectiva formación profesional, en el ejercicio de las actividades propias de la profesión o disciplina académica exigida. La experiencia especifica solicita se podrá contabilizar como experiencia profesional general.

Experiencia Profesional Especifica: Es la adquirida en el ejercicio de empleos o actividades que tengan funciones o actividades u obligaciones indicadas en el cuadro Personal Mínimo Requerido para la ejecución del contrato. En el caso de las disciplinas académicas o profesiones relacionadas con el Sistema de Seguridad Social en Salud, la experiencia profesional se computará a partir de la inscripción o registro profesional. Para el caso particular de los ingenieros, la experiencia profesional solo se computará a partir de la expedición de la Matricula Profesional o del certificado de inscripción profesional (Articulo 12 Ley 842 de 2003). En el evento que la experiencia del personal se compute a partir de la expedición de la tarjeta o matricula profesional y la misma no indique la fecha de su expedición, deberán aportar el documento expedido por el ente correspondiente en donde se indique la fecha de expedición de esta o la certificación expedida por el ente de educación superior respectivo en donde conste la fecha de terminación y aprobación del pensum académico.

Experiencia como Técnicos o Tecnológicos: Es la adquirida en el ejercicio de la obtención del título de estudios técnicos o tecnológicos).

La aprobación de este personal será requisito previo para el inicio de la ejecución del contrato y deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1) Formato de Hoja de Vida del Departamento Administrativo de la Función Pública.
2) Fotocopia de la cédula de ciudadanía: Se deberá allegar la copia de la cédula de ciudadanía, de extranjería o pasaporte, o el documento equivalente, copia de la matrícula o del certificado de inscripción profesional, o de la tarjeta profesional (cuando aplique). El supervisor y equipo de apoyo de la supervisión verificará estos requisitos de los profesionales solicitados y verificará que este personal propuesto no se encuentre reportado en el Boletín de Responsables Fiscales, los antecedentes disciplinarios, judiciales y de medidas correctivas. Respecto de los demás perfiles, esta labor de verificación de estos requisitos será adelantados por el supervisor del contrato.
3) Fotocopia de Libreta Militar - (Cuando aplique)
4) Constancia de verificación de la Libreta Militar (Cuando Aplique)
5) Registro único Tributario – RUT – DIAN
6) Fotocopia de diplomas, actas de grado y demás certificaciones educativas que demuestren la idoneidad de la persona: La formación académica - Estudios de educación superior (pregrado y postgrado): Se deberán acreditar con la presentación de la copia del diploma o acta de grado, o de los certificados de obtención del título correspondiente. La formación académica adquirida en el exterior de los profesionales propuestos que sean residentes en Colombia, se acreditará con (i) copia del diploma expedido por el centro educativo y la descripción del programa correspondiente que permita conocer el nivel de los estudios de

acuerdo con la Clasificación Internacional Normalizada de Educación – CINE o, (ii) la convalidación del título expedida por el Ministerio de Educación – Sistema Nacional de Información de la Educación Superior SNIES, de acuerdo con lo señalado en la Ley 30 de 1992 y la Resolución No. 10687 del 9 de octubre de 2019 y la Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente.

7) Fotocopia de Tarjeta Profesional/matrícula profesional y certificación de vigencia y Antecedentes en los casos que la Ley lo exija
8) Certificaciones de experiencia (en orden cronológico desde más reciente a más antiguo).
9) Certificado expedido por la Contraloría General de la Nación (máx. 90 días de expedición)
10) Certificado expedido por la Procuraduría General de la Nación (máx. 90 días de expedición)
11) Certificado de Antecedentes Judiciales expedido por la Policía Nacional de Colombia (máx. 90 días de expedición)
12) Certificado de medidas correctivas (máx. 90 días de expedición)
13) Certificado de registro de antecedentes sexuales. (máx. 90 días de expedición)
14) Certificado Registro de Deudores Alimentarios Morosos - REDAM (Vigente)
15) Constancia de Afiliación al Sistema de Seguridad Social en Salud y/o autoliquidación y pago de aportes (máx. 90 días de expedición)
16) Constancia de Afiliación a Pensiones y/o autoliquidación y pago de aportes (máx. 90 días de expedición).

Dicha verificación se realizará por parte del Supervisor del Contrato, teniendo en cuenta las ***Reglas aplicables a la experiencia del Personal*** establecidas en el presente documento. Asimismo, deberá atender y subsanar los requerimientos realizados por la ANSV en un plazo máximo de tres (3) días hábiles posteriores al requerimiento.

Reglas aplicables a la experiencia del Personal.

La experiencia solicitada del personal se contará de conformidad con lo reglado por la normativa vigente para cada profesión u oficio. Para el caso de aquellas profesiones donde se cuenta la experiencia profesional a partir de la terminación de materias, deberá aportar la certificación expedida por el ente de educación superior respectivo en donde conste la fecha de terminación y aprobación del pensum académico. En el caso de las disciplinas académicas o profesiones relacionadas con el Sistema de Seguridad Social en Salud, la experiencia profesional se computará a partir de la inscripción o registro profesional.

Para la acreditación de la experiencia del personal requerido, respecto de aquellas profesiones donde se cuenta la experiencia profesional a partir de la expedición de la Matrícula Profesional o del certificado de inscripción profesional, el Contratista deberá presentar la matrícula o tarjeta profesional, o registro (según aplique), para los profesionales extranjeros que no ejerzan de manera indefinida en Colombia podrán aportar el permiso temporal de trabajo. Cabe aclarar que el permiso temporal para ejercer sin matrícula a personas tituladas y domiciliadas en el exterior, se exige a todo profesional de la ingeniería o de sus profesiones auxiliares o afines, para lo cual deben cumplir a cabalidad con las disposiciones del artículo

23 de la Ley 842 de 2003, incluyendo lo relativo al régimen de inhabilidades e incompatibilidades que afectan el ejercicio de la profesión.

Para el caso particular de los Ingenieros, la experiencia profesional sólo se computará a partir de la expedición de la Matrícula Profesional o del certificado de inscripción profesional (Artículo 12 Ley 842 de 2003). En el evento que la experiencia del personal se compute a partir de la expedición de la tarjeta o matricula profesional y la misma no indique la fecha de su expedición, deberán aportar el documento expedido por el ente correspondiente en donde se indique la fecha de expedición de esta.

Para la acreditación de la experiencia del PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO, el contratista, deberá presentar al supervisor del contrato las certificaciones de los proyectos o de los contratos ejecutados por el personal presentado. Para el caso de contratos ejecutados con entidades públicas, se admitirá como documento equivalente a las certificaciones de contratos ejecutados, la presentación de copia del contrato u otrosíes (si hay lugar a ello), siempre que se acompañen de la respectiva acta de liquidación, o de terminación o de recibo final. Las certificaciones deben contener como mínimo la siguiente información:

- Nombre del contratante (entidad pública o privada), o del nominador del profesional propuesto en el presente proceso.
- Nombre del contratista (profesional propuesto en el presente proceso).
- Objeto del proyecto o contrato y/o descripción de las actividades, o funciones u obligaciones desarrolladas.
- Fechas de inicio y terminación (día, mes y año), o fecha de inicio (día, mes y año), y plazo de ejecución de las labores, funciones, obligaciones o actividades del profesional en el proyecto, cargo o contrato. Para la acreditación de la experiencia, se tomará como fecha de terminación del proyecto o contrato la señalada en el acta de terminación, o acta de recibo final, o acta de liquidación, o certificación; en caso de que no se especifique el día exacto de inicio o terminación del contrato en las certificación, se entenderá acreditada la del último día calendario del mes de la fecha de inicio de la ejecución contractual y/o el primer día calendario del mes de la fecha de terminación de la ejecución contractual.
- Nombre y firma del personal competente para suscribir la certificación. En el caso en que el contratista sea quien certifique la experiencia de alguno de los profesionales por haber sido su contratante o empleador, deberá presentar además de las certificaciones requeridas, fotocopia legible del contrato suscrito entre el contratista y la persona natural propuesta para el perfil, a través del cual se evidencie el vínculo contractual, o el soporte de pago de parafiscales en caso de haber sido empleado de planta, o el soporte de pago de la nómina, o del pago de los respectivos honorarios en caso de haber sido contratista de este.
- En caso de no diligenciarse o no encontrase en los documentos aportados el día de inicio y de terminación del contrato o de las actividades certificadas, se tomará el último día del mes respectivo como fecha de inicio y el primer día del mes respectivo para la fecha de terminación. En caso de no diligenciarse o no encontrase en los documentos aportados el mes de inicio y de terminación del contrato o de las actividades certificadas, se tomará el último mes del respectivo año para la fecha de inicio y el primer mes del respectivo año para la fecha de terminación.

- En caso de no registrase el mes y el año de las actividades, la certificación no será tenida en cuenta.

La ANSV se reserva la facultad de solicitar documentación adicional para verificar los requisitos de los profesionales. Las certificaciones firmadas por el mismo profesional propuesto; es decir, las auto certificaciones, no serán tenidas en cuenta para verificar la experiencia del profesional.

En los casos en que se presenten discrepancias sobre títulos académicos otorgados en el exterior, la aclaración sobre estos será verificada con base en el SNIES.

Para la verificación de los requisitos de formación académica y de la experiencia del PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO, el contratista debe presentar la documentación que la acredita. Si estos documentos están redactados en idioma diferente al castellano debe venir acompañada de su traducción simple y/o debidamente apostillada o legalizada (según aplique). Para lo anterior, el contratista suscribirá y entregará el formato de compromiso del personal mínimo para cada fase de ejecución del proyecto.

Nombre y firma del personal competente para suscribir la certificación:

En caso de que la certificación allegada para acreditar la experiencia señale que el personal se encuentra en desarrollo de las actividades o vinculado a algún contrato y/o proyecto en ejecución a la fecha de expedición de la certificación, se tomará como fecha de finalización de tales actividades, contrato y/o proyecto, la fecha de expedición de la certificación.

En el caso en que el contratista sea quien certifique la experiencia de alguno(s) de los perfiles por haber sido su contratante o empleador, deberá presentar además de las certificaciones requeridas, lo siguiente:

Para el caso de empleados de planta del contratista, se deberá presentar fotocopia legible del(los) contrato(s) laboral(es) suscrito(s) con la persona natural propuesta para el perfil, a través del(los) cual(es) se evidencie el vínculo laboral, y al menos un desprendible del pago de nómina o documento equivalente realizado al profesional certificado de cada uno de los contratos laborales aportados.

Para el caso de contratista del contratista, se deberá presentar fotocopia legible del(los) contrato(s) suscrito(s) con la persona natural propuesta para el perfil, a través del(los) cual(es) se evidencie el vínculo contractual, y al menos un desprendible o soporte de pago de honorarios o documento equivalente realizado al profesional certificado con ocasión de cada uno de los contratos presentados.

Las certificaciones firmadas por el mismo profesional propuesto; es decir, las auto certificaciones, no serán tenidas en cuenta para acreditar la experiencia del profesional. En el caso de que una persona jurídica certifique la experiencia de su representante legal, esta certificación debe presentarse suscrita por la persona que tenga la competencia para ello, diferente a su representante legal, acompañada de los soportes documentales que den cuenta del vínculo laboral o contractual, según lo requerido en el inciso anterior.

La Entidad, se reserva la facultad de solicitar documentación adicional para verificar los requisitos de los profesionales.

Para los miembros del personal mínimo requerido que se hayan desempeñado como servidores públicos en cargos del nivel directivo, asesor o profesional y/o que hayan tenido contratos laborales y/o hayan tenido contratos de prestación de servicio y/o de consultoría individual, se validará su experiencia profesional según los años certificados.

Para el caso de los profesionales que se han desempeñado como servidores públicos y que pretendan certificar la experiencia solicitada en la tabla anterior, se revisarán las funciones del certificado laboral y/o manual de funciones, las cuales deben corresponder con los temas establecidos.

Para la verificación de los requisitos de formación académica y de la experiencia, el contratista deberá presentar ante el supervisor del contrato, los documentos que acreditan su formación académica y experiencia, acompañados de la traducción oficial correspondiente y debidamente apostillada o legalizada.

En caso de que se presente(n) certificación(es) o constancia(s) que contenga(n) más de un proyecto o contrato, se debe señalar claramente cuál o cuáles de ellos se aporta al proceso con el fin de acreditar la experiencia requerida para la ejecución del contrato que se suscriba.

NOTA 4: Para efectos de computar los años de experiencia cuando los tiempos de ejecución de dos o más contratos se encuentren traslapados, este lapso solo se contabilizará una vez.

NOTA 5: La ANSV durante la ejecución del contrato, sólo permitirá el cambio de los integrantes del equipo de trabajo mínimo establecido, cuando el contratista lo justifique de manera satisfactoria ante la supervisión del contrato y este emita la respectiva aprobación. En este caso, el contratista deberá presentar la hoja de vida del nuevo perfil, a más tardar dentro de los tres (3) días calendario anteriores a la desvinculación del perfil existente, que debe reunir iguales o mejores calidades a las solicitadas, acompañada de los soportes de identificación y de acreditación de la formación académica y de experiencia requeridos para cada caso en particular. El nuevo profesional, debe reunir iguales o mejores calidades o condiciones que los profesionales presentados por el contratista. En caso de que el perfil no haya sido objeto de verificación durante el proceso de selección, deberá cumplir con el perfil mínimo querido para cada caso. El reemplazo del respectivo profesional, solo se hará efectivo previa aprobación por parte del Supervisor del contrato, lo cual deberá ser asumido por el CONTRATISTA y evidenciado ante el supervisor del contrato.

NOTA 6: El equipo de trabajo que se vincule para la ejecución del contrato dependerá del contratista y no tendrá vínculo laboral alguno con la ANSV.

NOTA 7: No se podrá hacer ningún tipo de homologación o equivalencia respecto a los requisitos académicos exigidos por tiempo de experiencia del profesional, o viceversa.

NOTA 8: El contratista deberá garantizar el transporte del personal cuando se requieran reuniones de carácter presencial en la ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta el domicilio de la ANSV.

NOTA 9: a experiencia como profesor universitario se admitirá siempre y cuando sea en tiempo completo y no hora cátedra, lo cual se acreditará mediante certificado que expresamente aclare contratación a tiempo completo. No se admitirá director de tesis o asesor de proyectos de tesis, NO será válida para acreditar experiencia para NINGUNO de los perfiles.

NOTA 10: El personal dependerá administrativamente del contratista y no tendrá vínculo laboral con la ANSV, no obstante, ésta se reserva el derecho de solicitar el retiro o reemplazo del personal que considere no apto o que con sus actuaciones atenten contra la buena relación con el contratante, la comunidad, o cause algún impacto negativo a la ANSV. **En caso de reemplazo, el profesional previamente será aprobado por la supervisión del contrato y deberá tener iguales o superiores condiciones de formación necesaria y calificación a las requeridas en los términos de referencia.**

NOTA 11: En aras de dar cumplimiento a los principios de equidad y reconociendo las desigualdades existentes en el ámbito laboral asociadas al género, se invita al contratista a propender por la participación igualitaria entre hombres y mujeres, centrándose en las aptitudes y actitudes de las personas en función de los perfiles del personal mínimo requerido para la ejecución del contrato y actividades a desarrollar en el marco del alcance del objeto contractual.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LAS ETAPAS, FASES Y ACTIVIDADES

A continuación, se describen las etapas divididas por fases para la ejecución del contrato:

ETAPA I: PREPARACIÓN Y PLAN DE TRABAJO

Fase 1. Incluye planes de trabajo, de capacitaciones, cronogramas de actividades del contrato y organigrama.

Elaboración del plan de trabajo (de todas las fases y guías), organigrama y cronograma de actividades, planeación y ejecución de capacitaciones a equipos técnicos, alistamiento en territorio en cada uno de los municipios priorizados por la ANSV y de actualización/adaptación de las Guías de PME y educación vial por establecimiento educativo. Incluye también plan de asistencias técnicas y gestión sobre los planes municipales de movilidad escolar, Planes de trabajo de Herramientas móviles de educación vial y de caminos seguros al colegio.

Abarca las siguientes actividades:

A. **Organigrama:** se refiere a un esquema de la organización jerárquica del personal mínimo requerido del contrato, con datos de cada una de las personas y su distribución de funciones y territorios, además de protocolos de comunicación y de dinámicas de trabajo internas. Incluye sistema de actualización de datos y de seguimiento de hojas de vida.

B. **Elaborar el plan de trabajo y el cronograma de actividades del contrato, detallando:**

El plan de trabajo y cronograma deberá contener las actividades por etapas y fases, en los municipios y establecimientos educativos priorizados que se definan con aprobación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de la supervisión del contrato. Deberá diferenciar las fases y los procesos de diagnósticos de movilidad escolar, Planes de Movilidad Escolar, planes municipales de movilidad escolar, herramientas móviles de educación vial, programas de caminos seguros y estrategias de sostenibilidad, principalmente de los procesos de Planes de Movilidad Escolar, herramientas móviles de educación vial y Caminos seguros al colegio en términos operativos y normativos, esto último implicaría una propuesta de regulación por municipio priorizado.

- **Sobre el diagnóstico de movilidad escolar: la planeación debe estar acorde con lo solicitado en la Etapa 2 – Fase 1.** Debe considerar el desarrollo de diagnósticos por cada municipio priorizado en términos de actores clave para articulaciones interinstitucionales, condiciones de movilidad generales incluyendo las de seguridad vial como siniestralidad, puntos críticos, modalidades y servicios de transporte además de lo particular para niños, niñas y adolescentes, así mismo las iniciativas, proyectos, estrategias y normatividad con la que cuenta el municipio o la que se proyecta con el propósito de dar sostenibilidad a los procesos objeto del presente contrato, lo anterior en línea con los tiempos propuestos para la ejecución total de la estrategia integral. En este momento se incluye la planeación para la selección de los establecimientos educativos de cada componente, también los tiempos y acciones referentes a la ejecución. Incluir también plan de identificación de puntos críticos o riesgos asociados al comportamiento humano y susceptibles de acciones para la pacificación de vías.

- **Sobre el proceso de Planes de Movilidad Escolar:** tendrán que incluir como mínimo el alistamiento en territorio, la actualización y/o adaptación de la Guía 1 "*Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial*" (teniendo en cuenta el enfoque de sistema seguro, la normativa vigente y la instrucción de actualización que la ANSV defina), la discriminación del paso a paso de la estrategia y el procedimiento para estructurar el PME en municipios y establecimientos educativos priorizados. Frente a la promoción de la educación vial en los establecimientos educativos se requieren acciones de gestión y ejecución para la transversalización de la educación en la movilidad segura, según lo propuesto en el documento N. 27 del Ministerio de Educación y recursos con que cuenta la Agencia Nacional de Seguridad como los que se alojan en la Escuela Virtual de seguridad vial.

- **Sobre el proceso de Planes de Movilidad Escolar Municipales**.

La planeación sobre los planes municipales de movilidad escolar implica lo siguiente a cargo principalmente de los gestores de movilidad escolar:

Se requiere que los gestores de movilidad escolar realicen gestiones y articulaciones locales para lograr que cada municipio elabore una línea estratégica de seguridad vial escolar y para niñas, niños y

adolescentes ligada a sus planes locales de seguridad vial o a sus comités locales o departamentales de seguridad vial o a los instrumentos de planeación y de política pública con que cuenten los municipios, exclusivamente para desarrollar acciones, planes, proyectos, estrategias, formular, metas, indicadores y recursos para la seguridad vial escolar y de niñas y niños. Esto conforme al Anexo 7. “Ruta de movilidad escolar en PLSV”. Dentro de los planes municipales deben considerarse gestiones para la reglamentación local de la obligatoriedad de planes de movilidad escolar.

Debe incluir una Guía 2 “Educación para la movilidad segura” particular para cada municipio, con instrucciones y alternativas para implementar la educación para movilidad segura y su respectivo seguimiento a cargo de las entidades locales sean con competencias de tránsito y/o movilidad o educación.

Adicionalmente, se debe diseñar el plan de aplicación de la Guía 3 “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales”, con énfasis en entornos rurales y especial para cada municipio priorizado según sus dinámicas institucionales, metas, recursos y por su puesto el plan propuesto como plan municipal de movilidad escolar.

- **Sobre las herramientas móviles de educación vial:**

Teniendo en cuenta que el componente de herramientas móviles se refiere a intervenciones pedagógicas a través del juego y la lúdica para educar en movilidad segura a diferentes miembros de la comunidad educativa y a adultos sobre seguridad vial de niñas y niños, los/los gestores pedagógicos aplicarán estas actividades conforme a las orientaciones de la ANSV en el Anexo 2 “orientaciones de educación vial” y a través de un kit pedagógico que en este momento deberán diseñar y la ANSV aprobar. Dicho kit debe contener juegos cooperativos y basados en las instrucciones y recursos con que cuenta la ANSV mencionados en el mencionado **Anexo 2**. En este momento se incluye la planeación de la aplicación de las herramientas por regional y distribuyendo roles, competencias y cantidad de gestores pedagógicos por establecimientos educativos, al igual que tiempos para lograr intervenir al total de la comunidad estudiantil, con la posibilidad de ejecutar actividades con docentes, padres, madres y/o cuidadores, conductores/monitores de rutas escolares, personal de las entidades locales, etc.

La planeación del componente incluye la organización de actualización y adaptación de la Guía 4 “*Implementación de herramientas móviles de educación vial”* la cual a su vez contiene como mínimo: estrategia o metodología pedagógica basada en las competencias de educación vial del MEN, planeaciones pedagógicas con inicio, objetivos, materiales, recursos, tiempos, encargados/roles, cierre y requerimientos logísticos de recursos, locaciones, distribución de materiales, etc.

El componente deberá ejecutarse en los (16) departamentos y 33 municipios priorizados por la ANSV y en todos los establecimientos educativos priorizados para el componente de Planes de Movilidad Escolar, garantizando llegar en total a los 108 establecimientos educativos como mínimo. Cualquier reemplazo, cambio y/o ajuste se deberá acordar con la supervisión de la ANSV con sus respectivas justificaciones, soportes y evidencias. Como base deberán considerarse aspectos como: materiales, tamaño, estrategias

pedagógicas, cantidad de gestores pedagógicos, recursos y logística de desplazamiento, imagen institucional previa aprobación del supervisor del contrato y demás aspectos operativos y de complementos pedagógicos de acuerdo con la población o curso de vida definido y orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura del Ministerio de Educación, ya que se deben contemplar actividades tanto para estudiantes de preescolar, primaria y secundaria, como para adultos. Se aclara que en época de receso escolar deberá planearse la ejecución en espacios públicos u otros espacios donde el énfasis sea la seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes.

- **Sobre el componente de implementación del programa de "Caminos seguros al Colegio":**

Contendrá todo el diseño de la estrategia y la planeación para la elaboración/actualización de la "Guía 5 metodología para la implementación de caminos seguros" con una metodología basada en el ciclo de proyectos incluyendo: idea inicial, identificación de necesidades, oportunidades, actores clave, objetivos, fases o etapas con sus respectivos tiempos, definición de la estrategia, de su imagen línea pedagógica y dotaciones, nombre, definición de equipos de trabajo, responsables, acciones, distribución de municipios e Instituciones Educativas, diagnóstico, reconocimiento de entornos escolares, implementación, indicadores, productos, medios de verificación, seguimiento y evaluación, y sistematización de la experiencia. También se incluyen controles y monitoreos para identificar aspectos por mejorar, correctivos a tiempo, trazabilidad de procesos, acciones y resultados, además de proyecciones, estrategia de sostenibilidad del programa y sistematización de la experiencia para llevar la descripción de todos los procesos y análisis de resultados cuantitativos y cualitativos o evaluación. Debe diseñarse e implementarse la estrategia de caminos seguros a pie en los municipios priorizados por la ANSV a través de dos (2) rutas seguras en cada municipio, considerando criterios asociados a siniestralidad, la infraestructura segura, gestión, disponibilidad y articulación de entidades locales de gobierno y con comunidades educativas y vecinales.

Se aclara que el nombre e imagen del programa se acordará con la supervisión del contrato por parte de la ANSV y de su Oficina Asesora de Comunicaciones (OAC).

La "Guía 5 metodología para la estructuración e implementación de programas de caminos seguros al colegio" incluye como mínimo:

- Qué es el camino seguro
- Enfoque, fundamentos y estrategia pedagógica.
- Enfoques diferenciales y de género
- Cómo estructurar el camino seguro en cualquier municipio: incluye diseño y estructura metodológica, articulación y participación comunitaria, desarrollo e implementación, seguimiento y monitoreo.
- Manual operativo por cada programa de camino seguro a pie e incluye como mínimo: especificaciones operativas de los líderes, guías pedagógicos de caminos seguros (relación de guías VS cantidad de estudiantes), preselección de estudiantes, diseño y aplicación de instrumentos de caracterización, establecimiento de rutas seguras o definición de trayectos

seguros, acuerdos de corresponsabilidad y definición de pólizas de seguros para estudiantes, formación en seguridad vial, apropiación de estrategia (entrega de distintivos), activación de rutas seguras, activación de salidas pedagógicas, conformación de red protectora con comunidad vecinas y educativa, protocolos de emergencias y eventualidades, formatos de permisos y aprobaciones de madres, madres/acudientes y estudiantes, así como de los establecimientos educativos.

- Sobre la evaluación y sistematización de la estrategia integral: incluye plan de evaluación antes, durante y después de la ejecución de cada componente conforme al Anexo 5 “Evaluación integral de la estrategia” y plan de sistematización de la experiencia en la marcha por componente.
- Sobre las estrategias de sostenibilidad de los procesos de Planes de Movilidad Escolar, Herramientas móviles de educación vial y Caminos seguros al colegio, la planeación deberá incluir la estructura de la metodología, planeación con tiempos, recursos, responsables, actividades, gestiones institucionales, eventos, socializaciones, entregas y propuesta operativa y normativa que marque las rutas para la continuidad de los procesos teniendo en cuenta particularidades territoriales culturales, operativas y normativas. Se debe incluir la planeación para la elaboración/actualización de la “Guía 4 para la implementación de herramientas móviles de educación vial” y de la Guía 5 “Metodología para la estructuración e implementación de programas de caminos seguros al colegio”, la cual funcionará como una herramienta de sostenibilidad al proceso a mediano y largo plazo al igual que de la guía 6. “Implementación de un reconocimiento a las instituciones educativas que implementen el Plan de Movilidad escolar y el programa de caminos seguros al colegio”. Esta última guía debe dar cuenta de un sistema efectivo y eficiente para la sostenibilidad de los reconocimientos que pueda adoptar e implementar el municipio ligado a los planes municipales de movilidad escolar.

C. Planeación de las capacitaciones a los diferentes profesionales o equipos de trabajo en territorio:

Las capacitaciones deben estar dirigidas a la totalidad del personal mínimo requerido y su planeación debe contener como mínimo lo siguiente:

- Plan de capacitaciones con metodologías pedagógicas, tiempos y lugares (físicos y/o virtuales). Tener en cuenta que los procesos de capacitaciones deben ser constantes para garantizar apropiación de contenidos y actualización temática, conceptual, metodológica y administrativa de todo el personal.
- Repositorio virtual de recursos (materiales de apoyo para replicar la capacitación) para el equipo de Gestores/as, de guías y gestores/a pedagógicos, atendiendo los lineamientos temáticos brindados por la ANSV, el cual se podrá implementar siempre y cuando cuente con la aprobación y visto bueno de la ANSV.
- Planeación de la metodología que utilizarán el personal mínimo requerido para la caracterización institucional de los municipios priorizados en el proceso, la programación del monitoreo y reportes de todo el proceso de ejecución, la organización de la recolección de datos para la sistematización de todas las fases en la marcha, el acompañamiento, estructuración, implementación y seguimiento

de los Planes de Municipales de Movilidad Escolar, Planes de Movilidad Escolar para las instituciones educativas y de las actividades de promoción de movilidad escolar segura y de educación vial, incluyendo la estrategia de herramientas móviles de educación vial, así como de las labores de diseño, gestión, implementación y seguimiento para la ejecución del programa "Caminos seguros al Colegio a pie" y estrategia de sostenibilidad principalmente de los procesos de Planes de Movilidad Escolar y Caminos seguros al colegio, en términos operativos y normativos.

- Planteamiento de modelos, acciones pedagógicas y operativas para todos los procesos de formación incluidos en los 3 componentes del contrato con sus respectivos cronogramas proyectados.
- Para cada uno de los roles del personal mínimo requerido, deberá presentarse un plan de selección, capacitación y seguimiento de profesionales teniendo en cuenta las funciones de cada rol y eventualidades como ausencias, renuncias y nuevas contrataciones.

Fase 2. Capacitación a personal mínimo requerido.

TEMÁTICA	EQUIPOS	TIEMPOS
Panorama internacional y nacional de seguridad vial – Enfoque de sistema seguro, diferenciales (NNA, juventudes, género, étnica, fauna etc.)	Total, de personal mínimo requerido	Cinco días de capacitación virtual y/o presencial
Estructuración, implementación y seguimiento a la estrategia Planes de Movilidad Escolar de las instituciones educativas y educación para la movilidad segura.		
Competencias para educar en seguridad vial.		
Buenas prácticas de promoción de seguridad vial escolar.		
Pilar de atención a víctimas de siniestros viales en el PME.		
Consideraciones éticas para trabajar con niños, niñas y adolescentes y manejo de imagen, videos y fotografía.		

	Aspectos operativos y pedagógicos de herramientas móviles de educación vial.	Equipo de herramientas móviles de educación vial	Tres días de capacitación presencial y/o virtual.
	Aspectos operativos y pedagógicos para programa de caminos seguros a pie. (modelo pedagógico que se aplicará en caminos seguros basado en gamificación). Debe incluir contenidos en términos operativos, pedagógicos, metodológicos y de seguimiento.	Equipo de caminos seguros al colegio a pie.	

Tabla 5. Capacitación PMR. Elaboración propia ANSV

*El contratista asumirá los gastos de las capacitaciones sean presenciales o virtuales.

Adicionalmente se podrán incluir las temáticas propias del contratista para las dinámicas de contratación, logísticas, operativas, administrativas, de seguimiento y de manejo documental, previa aprobación de la supervisión por parte de la ANSV.

La capacitación debe ser liderada por el contratista, en articulación con la supervisión de la ANSV para su desarrollo.

Con al menos dos (2) semanas de anticipación a las capacitaciones, se deberá compartir con el equipo un paquete de documentos técnicos básicos para que avancen en la consolidación de conocimientos técnicos para el desarrollo de las actividades propuestas en el marco de este contrato. La ANSV brindará apoyo técnico en el proceso de capacitación del equipo sobre la estructuración e implementación y seguimiento del PME y recomendaciones de educación vial, así como de orientaciones para la implementación del componente de caminos seguros a pie. Adicionalmente, la ANSV y el personal mínimo requerido designado del contratista, previamente tendrán que acordar requerimientos del manejo documental y administrativo de evidencias, así mismo de aspectos relacionados con el seguimiento de las supervisiones.

El mencionado paquete debe incluir por lo menos los siguientes documentos:

- El Documento No. 27. “Saber Moverse. Orientaciones pedagógicas en Movilidad Segura, un Enfoque de Educación Vial”
- El documento “Desarrollo de Competencias en Movilidad Segura. Mallas Curriculares” el Ministerio de Transporte.
- El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. (Vigente)

- Plan Mundial de seguridad vial – Segundo Decenio de acción por la seguridad vial - enfoque de sistema seguro.
- Guía de estrategias sobre comportamientos de riesgo en la vía y estereotipos de género
- Otros documentos que sean aprobados por el supervisor del contrato y guías previas desarrolladas por la ANSV sobre las estrategias de PME con sus respectivos formatos y guía de fortalecimiento docente, entre otros recursos base para los demás procesos.
- Normatividad vigente en Colombia sobre seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes, así como de reglamentación de PME y de planes municipales de movilidad escolar.

NOTA 1: El Contratista deberá dar cumplimiento a los procesos de gestión requeridos según los contextos territoriales para implementar los PME, fomentar la seguridad vial en la cultura institucional de los colegios, apoyar y ejecutar acciones de educación para la movilidad segura y realizar avances metodológicos, pedagógicos y conceptuales de vanguardia basados en evidencia, previa concertación con la ANSV sobre PME, Planes municipales de movilidad escolar, educación vial y la estrategia de caminos seguros al colegio.
NOTA 2: El contratista debe asumir los gastos de desplazamiento, alojamiento y alimentación en la ciudad central que se considere de acuerdo con las regiones y los municipios priorizados para los procesos que el contratista sugiera de capacitaciones presenciales del equipo que será capacitador y capacitado por el contratista y la ANSV. Además, generará alguna estrategia de comunicaciones para replicar la capacitación inicial y realizar capacitaciones periódicas y entregará un reporte del desarrollo de las capacitaciones, así como de evidencias permanentes de participación de los equipos (actas, listados, fotos, videos, material pedagógico, etc.), esto con el fin de lograr que todos los gestores, guías y capacitadores estén capacitados en cualquier momento del proceso.
NOTA 3: De ser necesario, a lo largo de la ejecución del contrato y en articulación con la ANSV, se ampliarán los momentos de capacitación al personal mínimo requerido como estrategia de cualificación, actualización o compartir conocimientos.
El contratista en acuerdo con la supervisión de la ANSV deberá definir la marca general o imagen de todos los programas incluidos en el presente contrato, para los comunicados, manejo de redes e indumentaria tanto de los equipos de trabajo como de los estudiantes participantes. Todo lo anterior, en previa aprobación de la ANSV.

Fase 3. Diagnóstico de la movilidad escolar que incluya estado de la problemática y mapeo de municipios y de actores, priorización de municipios, focalización de Instituciones Educativas, de entornos escolares y articulaciones interinstitucionales. Incluye:

A. Diagnóstico de movilidad escolar, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Para el proceso de diagnóstico de movilidad escolar, el contratista deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Diagnóstico de movilidad escolar donde se conozca la cantidad de colegios públicos y privados de los municipios priorizados y las principales problemáticas alrededor de la seguridad vial en los entornos escolares.
- Mapeo de actores claves (entidades u organizaciones locales por municipio), que sean estratégicos para apoyar y gestionar la movilidad segura y la oferta de los mismos que se pueda articular con la seguridad vial escolar. En este punto se debe lograr la articulación interinstitucional necesaria a partir de la socialización de la estrategia integral y sus componentes con las entidades de gobierno locales y/o entidades público, privadas o de sociedad civil.
- Selección de establecimientos educativos por focalizar en entornos rurales y urbanos. Tener en cuenta que los PME deben ser diferenciales de acuerdo con estas características. En cada municipio debe priorizarse por lo menos un (1) establecimiento educativo y/o sede en entorno rural o IE definidas como rurales por las entidades de educación nacional o locales. Se aclara que un establecimiento educativo, si cuenta con varias sedes, se seleccionará una (1) sede para desarrollar el proceso de PME.
- Caracterización de los establecimientos educativos seleccionados para el proceso con datos como: código DANE y nombre del establecimiento relacionado en dicho código, nombre del enlace designado para el proceso y cargo, correo, celular, cantidad de estudiantes, cantidad de sedes, ubicación, caracterización de la situación de movilidad y riesgos en los desplazamientos de la comunidad educativa. En esta fase deberá entregarse un avance de dicha caracterización por establecimiento educativo.
- Definición de puntos críticos en entornos escolares de acuerdo con los requerimientos que la supervisión de la ANSV defina.
- Identificación de las dinámicas socioeconómicas y culturales asociadas a la movilidad escolar, con énfasis en niñas, niños y adolescentes teniendo en cuenta el enfoque diferencial, enfoque de género y enfoque interseccional). (revisar el Anexo 4. “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”).
- Identificar aspectos de la oferta municipal de servicios y modalidades de transporte escolar, registro y sistemas de reporte y seguimiento de siniestros viales y de atención a víctimas de siniestros viales, reglamentación o normativa asociada a la movilidad escolar y de niños, niñas y adolescentes y antecedentes de acciones, proyectos, programas, estrategias, campañas, investigaciones, datos, etc. asociadas a la movilidad escolar y de niños, niñas y adolescentes tanto de las entidades locales de gobierno o privadas como de los establecimientos educativos.
- Identificar los planes de seguridad vial y los planes de desarrollo local y demás documentos normativos con que cuenta el municipio, para vincular las estrategias o propuestas de las instituciones educativas en los Comités Locales de Seguridad Vial y con entidades público, privadas o de la sociedad civil.
- El diagnóstico deberá desarrollar metodologías cuantitativas y cualitativas participativas para identificar problemáticas y percepciones de riesgo a partir de trabajo conjunto con la comunidad educativa y/o de entidades locales. Puede tenerse en cuenta información de fuentes primarias y secundarias.
- Para definir los kilómetros y/o tiempo que puede y debe recorrer una niña, niño o adolescente a pie, antes de llegar al colegio, teniendo en cuenta recomendaciones de actividad física promedio, se solicita realizar un diagnóstico de fuentes primarias y secundarias al respecto con sus

respectivos análisis, para determinar tiempos, distancias y calidad de recorridos recomendados, de acuerdo con factores del ambiente y del desarrollo físico y cognitivo de los NNA. Se recomienda la aplicación de instrumentos cualitativos y/o cuantitativos como entrevistas, aforos, grupos focales, revisión de investigaciones y fuentes documentales o los instrumentos que permitan concluir con la suficiente representatividad sobre recomendaciones de tiempos, distancias, percepciones, factores protectores y de riesgo de recorridos camino al colegio a pie. Esta etapa podría articularse con los diagnósticos propios de los Planes de Movilidad escolar.

- Los Municipios y cantidad de establecimientos educativos por priorizar para Planes de Movilidad Escolar serán los que se muestran en el siguiente cuadro. Se aclara que los municipios fueron priorizados de acuerdo con los datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (datos tomados a julio de 2025, correspondientes a víctimas de siniestros viales menores de 18 años, en zonas rurales y urbanas, desde el año 2019 a julio de 2025):

Tabla 6. de regionales, Municipios y establecimientos educativos:

REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUN	Colegios
1	ANTIOQUIA	CHIGORODO	5
	ANTIOQUIA	CAREPA	5
	CALDAS	LA DORADA	3
	TOLIMA	ARMERO	2
	QUINDIO	FILANDIA	5
	HUILA	ISNOS	3
	HUILA	TIMANA	2
2	BOYACA	PAIPA	5
	CUNDINAMARCA	MOSQUERA	3
	CUNDINAMARCA	FUNZA	2
	CUNDINAMARCA	CAJICA	3
	CUNDINAMARCA	CHIA	2
	CUNDINAMARCA	CHOCONTA	3
	CUNDINAMARCA	SESQUILE	2
	CUNDINAMARCA	NEMOCON	3
	CUNDINAMARCA	PACHO	2
	CUNDINAMARCA	GUADUAS	3
	CUNDINAMARCA	CAPARRAPI	2
	CUNDINAMARCA	EL COLEGIO	3
	CUNDINAMARCA	SOACHA	2
3	BOLIVAR	SANTA ROSA DEL SUR	5
	CÓRDOBA COLOMBIA	CIENAGA DE ORO	5
	SUCRE	SINCELEJO	5
	NORTE SANTANDER	LOS PATIOS	5
4	CAQUETA	PUERTO RICO	5
	PUTUMAYO	MOCOA	5
	GUAINIA	INIRIDA	5
	VALLE DEL CAUCA	CARTAGO	5
	VALLE DEL CAUCA	ZARZAL	3
	VALLE DEL CAUCA	VERSALLES	2
5	CASANARE	AGUAZUL	1
	CASANARE	MANI	1
	CASANARE	MONTERREY	1
TOTAL	16	33	108

- Por otra parte, los municipios por priorizar para el proceso de Caminos Seguros al Colegio a pie serán los siguientes:

Departamento	Municipio	No. de establecimientos educativos (E.E)	No. De caminos seguros (CS)
Santander	Bucaramanga	2	2
Huila	Neiva	2	2
Boyacá	Tunja	2	2
Risaralda	Pereira	2	2
4	**4**	**8 E.E**	**8 C.S**

Tabla 7. Municipios priorizados para Caminos Seguros al Colegio. Elaboración propia ANSV

- Para el proceso de Herramientas móviles de educación vial se deberán elegir prioritariamente los municipios priorizados del proceso de Planes de Movilidad Escolar, ya que se espera que dichas acciones lleguen a instituciones educativas que han realizado procesos de Planes de Movilidad Escolar. Opcionalmente puede llegarse a los cuatro (4) municipios priorizados de Caminos Seguros **al Colegio a pie.**

B. Documento denominado: Plantilla de PME el cual consiste en:

El documento modelo o plantilla de Word que servirá de formato estándar del Plan de Movilidad Escolar se encuentra como **Anexo 6 "Plantilla PME**" con su respectiva tabla de contenido, títulos, encabezados, párrafos y otros elementos de diseño que permitirán organizar todo lo que el establecimiento educativo o Comité de Movilidad va trabajando en los pasos descritos en la Guía 1 Metodológica para la Estructuración e Implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en Instituciones educativas (IE) rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial , facilitando la construcción y redacción final del documento del Plan de Movilidad Escolar. Dicha plantilla podrá ser modificada o actualizada de acuerdo con las indicaciones de la supervisión del contrato de la ANSV.

PARÁGRAFO 1: seguido de la realización de los diagnósticos, procesos de selección y aprobación de la ANSV, se deberán entregar los listados de establecimientos educativos para todos los procesos de planes de movilidad escolar, herramientas móviles de educación vial y caminos seguros al colegio. Para posibles cambios de establecimientos educativos, por diferentes razones ajenas al contratista y ANSV, por ejemplo en caso de que los establecimientos educativos decidan no continuar con el proceso o no aceptar el acompañamiento o las actividades de educación vial, caminos seguros u otras durante la ejecución, se

deberán informar y reportar con anterioridad a la supervisión de la ANSV relacionando por escrito la decisión del establecimiento educativo y los trámites desarrollados por el contratista para lograr la inclusión del establecimiento en los procesos, así como los respectivos argumentos, soportes y evidencias de los cambios solicitados. Además, deberá realizarse la gestión correspondiente con las entidades locales de Tránsito o Movilidad y Educación para informar de las decisiones de cambios o manifestaciones de no continuidad. En dichos casos el contratista decidirá sobre las cargas de los Gestores en los territorios. El cambio de los establecimientos educativos debe darse previa aprobación de la supervisión de la ANSV y por propuestas del contratista según la dinámica territorial.

Solo en el caso de no obtener acuerdos o respuestas, luego de surtir las correspondientes gestiones y acercamientos en las entidades de gobierno locales y en las posibles Instituciones Educativas, el contratista podrá proponer otros municipios o establecimientos educativos, previo acuerdo con las entidades de Gobierno correspondientes y la ANSV, pero sin disminuir la cantidad de establecimientos educativos propuestos para la priorización.

- **Sobre la imagen de la estrategia y dotaciones:**

En la primera etapa del contrato se deberán organizar todas las gestiones, acciones y aprobaciones junto con la supervisión de la ANSV y su área de comunicaciones para que las dotaciones sean acordes con lo requerido y la imagen construida de la estrategia.

Equipamiento para Personal Mínimo Requerido		
No.	Ítem y cantidad	Características Técnicas
1	Gorras (aprox. 100). Para todo el personal mínimo requerido	 Gorras contramarcadas con la imagen de la estrategia.
2	Chalecos con cinta reflectiva impermeables s pedagógicos de caminos seguros. (Aprox. 100) para todo el personal mínimo requerido.	Chalecos con cinta reflectiva y contramarcados con logos o imagen de la estrategia, indicados por la ANSV - impermeables (según el clima del municipio). Para Personal mínimo requerido y Equipo ANSV de supervisión. (incluir stock para reemplazos, perdidas, etc.). Tener en cuenta que se podrán entregar 2 chalecos por Gestores pedagógicos de herramientas móviles de educación vial y 2 para guías pedagógicos de caminos seguros

		
3	Carnés contramarcados con logos o imagen del programa, indicados por la ANSV. Incluye portacarné y cinta. (incluir stock para reemplazos, perdidas, etc.) Aprox. 74	 Carné y porta carné para cada gestor/a
4	Capas para los guías pedagógicos de caminos seguros (Mínimo 16 e incluir stock para reemplazos, perdidas, etc.)	 (para lluvia, impermeables y visibilidad con imagen de marca)

Tabla 8. Equipamiento PMR. Elaboración propia ANSV

ETAPA II – EJECUCIÓN DE LA ESTRATEGIA EDUCACIÓN VIAL

Fase 1. Asistencia técnica para la estructuración, implementación y seguimiento de los Planes de Movilidad Escolar (PME) en instituciones educativas focalizadas de municipios priorizados por la ANSV con énfasis en educación vial.

Se requiere que el contratista para acompañar y asistir técnicamente de manera presencial a cada establecimiento educativo seleccionado en los municipios priorizados para la estructuración del Plan de

Movilidad Escolar, de acuerdo con la "Guía 1 Metodológica para la Estructuración e Implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en Instituciones educativas (IE) rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial" y sus actualizaciones y adaptaciones de la fase anterior.

Dicho acompañamiento a cada establecimiento educativo para estructurar y elaborar sus respectivos PME, debe tener en cuenta los pasos propuestos a continuación y una Plantilla que estructure el documento PME. Esta Plantilla modelo será utilizada por el contratista de acuerdo con las indicaciones de la ANSV.

Pasos para la elaboración del PME

En esta sección se describen los siguientes pasos propuestos:

1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar,

2. Realización de un Diagnóstico de Movilidad Escolar,

3. Análisis y priorización de riesgos,

4. Creación de una Política de Movilidad Escolar para la Institución Educativa,

5. Plan de Acción,

6. Seguimiento y evaluación,

7. Formulación Documento final PME, socialización y organización de evidencias.

A continuación, se describen de forma general, cada uno de estos pasos. Para ampliar la información se puede revisar la Guía 1.

Paso 1: Conformación del Comité de Movilidad Escolar

Los/as Gestores/as de Movilidad Escolar Segura se encargarán de orientar al Rector(a) y a sus designados para instalar el Comité de Movilidad Escolar, definir sus integrantes, objetivos, funciones y plan de trabajo conjunto para los siguientes pasos del PME. Este comité tendrá que estar integrado como mínimo por un (1) representante de padres/madres/tutores de familia, un/a (1) estudiante, un/a (1) docente y una (1) directiva de docentes. Adicionalmente, tendrá que definir la participación de docentes interesados o que hayan liderado programas, proyectos o acciones de educación o seguridad vial, al igual que podrán vincular a representantes de la comunidad vecinal, del sector productivo u otros actores interesados en la seguridad de las niñas, niños y adolescentes.

En las primeras reuniones de este Comité de Movilidad Escolar, el gestor guiará la organización de un plan de trabajo para el establecimiento educativo, el cual se reportará como parte de los productos de esta Fase. También pueden vincular a las reuniones del comité a representantes de entidades locales.

Se aclara que, en las primeras acciones de contactos con el establecimiento educativo, se definirá mínimo un docente o persona enlace para todo el proceso. Con la persona o en comité, se desarrollará y finalizará la caracterización de la institución educativa con datos como: código DANE y nombre del establecimiento relacionado en dicho código, nombre del enlace designado para el proceso y cargo, correo, celular, cantidad de estudiantes, cantidad de sedes, ubicación, caracterización de la situación de movilidad y riesgos en los desplazamientos de la comunidad educativa.

Paso 2: Diagnóstico de movilidad escolar del establecimiento educativo

En este paso, el Gestor invitará al Comité a indagar, observar y recolectar información con diferentes metodologías cualitativas y/o cuantitativas, sobre las características y dinámica de movilidad de los establecimientos educativos y de la comunidad educativa, así como a identificar riesgos internos y externos de las instituciones, reconociendo los actores o entidades territoriales de apoyo y de igual forma los actores internos, antecedentes de proyectos e iniciativas y las potencialidades de trabajo del colegio y su entorno. Tener en cuenta Anexo 4. “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”.

Paso 3: Análisis de riesgos

El Comité de Movilidad Escolar, con la asistencia de los/as Gestores/as de Movilidad Escolar Segura, decidirá la dinámica para analizar la información recolectada en el Diagnóstico y plasmar este análisis en el documento en construcción del PME. A partir de esto, se guiará al Comité para que pueda identificar los riesgos de movilidad asociados a los desplazamientos de la comunidad educativa. El contratista deberá realizar un listado de riesgos o matriz de riesgos para que el Comité de Movilidad Escolar de cada establecimiento educativo realice ejercicios guiados de clasificación, valoración y priorización. También el Comité decidirá la viabilidad de hacer un listado de riesgos para todo el establecimiento educativo o un listado de riesgos por sedes.

Paso 4: Política de movilidad escolar

Los/as Gestores/as de Movilidad Escolar Segura en cada establecimiento educativo y en ejercicio de la asistencia técnica a los Comités de Movilidad Escolar de forma presencial, evaluarán con dicho equipo de trabajo los elementos para la construcción de una política de movilidad escolar alineada con el Proyecto Educativo Institucional (PEI) de las instituciones educativas, así como con los ejercicios de diagnóstico e identificación de riesgos y proyecciones de abordaje de la seguridad vial específicos para cada establecimiento educativo

Paso 5: Plan de acción. Acompañar a cada establecimiento educativo en la realización del paso 5 “Plan de acción”, correspondiente a la implementación del PME en cada establecimiento priorizado teniendo en cuenta los diferentes pilares de seguridad vial o componentes del enfoque de sistema seguro.

Los/as Gestores/as de Movilidad Escolar Segura deberán cumplir con las siguientes acciones en cada una de las instituciones educativas priorizadas:

Asesorar al Comité de Movilidad Escolar y comunidad educativa para la propuesta de acciones concretas de implementación del PME y trabajo sobre los riesgos hallados y priorizados. Las propuestas, estrategias y/o acciones deberán ser factibles de realizar según el tiempo, el contexto particular de cada establecimiento educativo y ofertas institucionales locales o propias de la comunidad educativa.

Apoyar la realización de acciones o iniciativas propuestas por parte de la comunidad educativa en desarrollo del plan de acción del PME.

Buscar la articulación interinstitucional para apoyar iniciativas planteadas por parte de las instituciones educativas. Se pueden vincular articulaciones con los comités locales de seguridad vial en caso de existir o comités departamentales o consejos territoriales de seguridad vial.

Asesorar y apoyar las acciones de educación vial que el Comité de Movilidad Escolar, docentes interesados y estudiantes se planteen teniendo en cuenta la forma de transversalización de la educación en movilidad segura que el establecimiento defina.

El desarrollo del PME debe considerar las áreas de acción para la seguridad vial correspondientes a los parámetros de movilidad y seguridad vial (Ley 1503 de 2011) y áreas de seguridad vial descritos en el plan nacional de seguridad vial vigente (Decreto 1430 de 2022), incluyendo componentes del sistema seguro; adicionalmente para el proceso concreto de PME, se propone desarrollar una línea más denominada “movilidad sostenible y activa con enfoque de género y diferencial” enfocada en usuarios vulnerables que usan medios de transporte activos y en coherencia con la Ley 2222 de 2022 y el Decreto 402 de 2025 (Programa Nacional de fomento al uso de la Bicicleta – PFUB). Se aclara que la Actualización de la Guía de elaboración de PME con el enfoque de sistema seguro puede vincular nuevos componentes como el de velocidad segura. Ver Anexo 4. “*Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”.*

Apoyar la socialización y difusión del PME de manera que toda la comunidad educativa se informe de su estructuración e implementación a través de los diferentes canales internos de que dispongan los establecimientos educativos para ello. Incluso promover la difusión externa con diferentes entidades, a la ciudadanía y con otros establecimientos educativos.

Recomendar permanentemente y verificar que las gestiones y acciones o iniciativas adelantadas por la institución educativa cuenten con sus respectivas evidencias y estén organizadas en un archivo especial para el PME por parte de los mismos establecimientos

Evaluar los planes de acción trabajados por parte de los Comités de Movilidad Escolar en apoyo de los/as Gestores/as de Movilidad Escolar Segura, con el objetivo de verificar entre varios factores, la pertinencia pedagógica, la efectividad planteada de las estrategias, cumplimiento de indicadores, la coherencia de estas frente a la totalidad del PME y la realidad de las capacidades institucionales de los establecimientos y municipios.

Paso 6: Seguimiento y evaluación

El seguimiento y la evaluación son procesos continuos que permiten verificar el cumplimiento de los objetivos y los resultados del proyecto, así como detectar a tiempo posibles dificultades que pueden llegar a incidir en el PME. Por tanto, el contratista debe:

Orientar y acompañar a los establecimientos educativos priorizados en sus procesos de seguimiento y evaluación para las acciones planteadas en los momentos de implementación del plan de acción y de acuerdo con los indicadores propuestos en el PME en conjunto con el Comité de Movilidad Escolar o equipo de trabajo.

Diseñar una (1) matriz de seguimiento y evaluación por cada institución educativa, con el fin de que se compruebe el cumplimiento de indicadores proyectado en el plan de acción con el Comité de Movilidad Escolar o equipos de trabajo de movilidad escolar y educación vial, los cuales también definirán la manera y periodicidad de sus inspecciones de cumplimiento, de forma interna o con acompañamiento externo, proporcionando la información sobre el cumplimiento y ajustes del PME.

Paso 7: Formulación Documento final PME, socialización y organización de evidencias.

El contratista deberá realizar las siguientes acciones:

Organización documental del Plan de Movilidad Escolar final y evidencias de su estructuración e implementación presentados como anexos del PME para cada uno de los establecimientos educativos intervenidas a través de la creación de carpetas con documentos físicos o virtuales de acuerdo con la conveniencia de cada IE.

Apoyar en la organización de evidencias de los establecimientos educativos, lo cual incluye organización de carpeta PME de cada establecimiento priorizada con soportes de las actividades o acciones de gestión e implementación para la movilidad escolar segura.

NOTA 1. En este paso el contratista deberá realizar la Sistematización de las experiencias en la estructuración e implementación de los PME y en la aplicación de la "Guía 2 de Educación para la movilidad segura". Si bien en esta etapa se va culminando la construcción de la sistematización, se espera que durante toda la implementación el contratista haya una recopilación periódica de la información necesaria a través de los/as Gestores/as, para hacer efectiva y eficientemente el ejercicio y para identificar experiencias significativas o exitosas.

NOTA 2. Se deberán entregar informes mensuales de operación, pedagógicos y de datos que compondrán los informes exigidos en los productos. Esto será insumo también para sistematización de la experiencia en la marcha. Además de identificar y hacer control de indicadores de cumplimiento de objetivos, impactos, resultados y aprendizajes, se deberá contar con información detallada de las niñas, niños, adolescentes y adultos (con enfoque diferencial) que se vinculen y participen en las actividades. Los informes también deberán contar con reportes de cada actividad con criterios cuantitativos y cualitativos entregados y definidos por la supervisión de la ANSV, así como el registro fotográfico del inicio y finalización de cada actividad. Todo en acuerdo y aprobación con la ANSV.

NOTA 3: El equipo de Gestores/as de Movilidad Escolar Segura deberá apoyar, durante la ejecución del contrato, la asistencia técnica en PME a los establecimientos educativos y la realización de acciones de implementación propuestas por la IE u otras entidades que tengan como objetivo promocionar la movilidad segura de la comunidad educativa. En este sentido los/as Gestores/as tendrán un kit pedagógico o caja de herramientas definido dentro de los estudios previos como Cajas de herramientas de educación vial y componentes básicos de programas de caminos seguros" y será labor del contratista en acuerdo con la supervisión de la ANSV, determinar a quién y cómo o si se entregan al finalizar el proceso, teniendo en cuenta su uso y o dada de baja por desgaste. Los Gestores/as de Movilidad Escolar Segura podrán articularse con líderes y gestores pedagógicos de herramientas móviles de educación vial y con líderes y guías de caminos seguros al colegio para dar cumplimiento a los procesos integrales y complementarios en el marco de los PME.

NOTA 4: Todos los pasos son susceptibles de reestructuración y adaptación según las dinámicas de los territorios, de las instituciones educativas y de los hallazgos o aprendizajes para hacer del PME un proceso más práctico, aplicable, amable y eficiente en búsqueda de su apropiación y sostenibilidad. Se aclara que los pasos no son necesariamente lineales o continuos uno tras otro, pueden darse de forma paralela o en diferente orden, pero deberá sistematizarse y planearse el proceso según acuerdos con las instituciones educativas y previa aprobación del supervisor por parte de la ANSV.

Sobre Educación vial

Dentro de la asistencia técnica para la estructuración, implementación y seguimiento de Planes de Movilidad Escolar (PME) en cada institución educativa priorizada se requiere incluir la asesoría, gestión y acciones de ejecución de educación vial para la transversalización de la educación en la movilidad segura,

según lo propuesto en el documento No. 27 del Ministerio de Educación y recursos con que cuenta la Agencia Nacional de Seguridad como los que se alojan en la Escuela Virtual de seguridad vial. Teniendo en cuenta que la educación vial al estar asociada al área de acción de comportamiento del sistema seguro que junto con las demás configuran ordenadores de los planes de acción del PME, los Gestores/as de movilidad escolar deberán realizar acciones de asistencia técnica o asesoría o gestión y directamente de ejecución de educación vial. Para esto podrán hacer articulaciones internamente en el establecimiento educativo, y/o con su comunidad educativa o vecinal, y/o con entidades públicas o privadas de los municipios que tengan alguna oferta de programas que se relacionen con la educación vial y sus competencias. **Todo lo anterior se tendrá que ver reflejado en por lo menos 5 acciones de educación vial por establecimiento educativo** y podrá estar acorde con la "Guía metodológica para el fortalecimiento de docentes en el diseño e implementación de estrategias pedagógicas para la educación vial" que la ANSV compartirá con posterioridad a la suscripción del acta de inicio del contrato y la cual pueden ajustar o complementar de manera que lo lleven a cabo con un equipo de docentes definido por cada establecimiento educativo priorizado.

Adicionalmente, se debe incluir una Guía 2 "Educación para la movilidad segura" particular para cada municipio, con instrucciones y alternativas para implementar la educación para movilidad segura y su respectivo seguimiento a cargo de las entidades locales sean con competencias de tránsito y/o movilidad o educación. Esto deberá articularse con toda la asistencia técnica para lograr que los municipios tengan su plan municipal de movilidad escolar y por ende articulación para desarrollar procesos articulados, planeados y sostenibles de educación vial.

Por otra parte, se incluye la aplicación de la Guía 3 "Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales", con énfasis en entornos rurales y especial para cada municipio priorizado según sus dinámicas y contextos. Esto también tendrá que articularse con toda la asistencia técnica para lograr que los municipios tengan su plan municipal de movilidad escolar y dentro de él procedimientos concretos y a largo plazo para elaborar, implementar y hacer seguimiento a los PME.

En esta fase el contratista deberá acompañar técnicamente la implementación de acciones planteadas en la Guía 2 de educación para la movilidad segura con las gestiones necesarias dentro de cada establecimiento educativo y tener en cuenta el Anexo 4. "*Lineamientos para la transversalización del enfoque de género".*

NOTA 1: El equipo de Gestores/as de Movilidad Escolar Segura deberá apoyar la realización de acciones de implementación propuestas por el establecimiento educativo u otras entidades que tengan como objetivo promocionar la movilidad segura de la comunidad educativa, durante la ejecución del contrato, si así se requiere por parte de estas.

NOTA 2: en el período de ejecución de esta fase podrán iniciarse y/o extenderse en las siguientes fases las acciones de educación vial. Se aclara que estás acciones son diferentes a las planteadas por

desarrollarse con las herramientas móviles de educación vial, aunque estas últimas por definición hacen parte de la implementación de los Planes de Movilidad escolar

Elaboración y socialización de la "Guía 3 de seguimiento al PME para entidades de gobierno locales". Socialización de los PME con instituciones educativas y con entidades territoriales clave.

Elaborar y socializar a las entidades de Gobierno locales, sean entidades de Educación, Tránsito o movilidad, la "Guía 3 de seguimiento al PME," con énfasis en entornos rurales, para que sean estas las que repliquen los procesos de acompañamiento y seguimiento a las instituciones educativas en sus procesos de implementación de los PME, garantizando transmisión de conocimientos, metodologías y la sostenibilidad de los procesos.

Presentar y difundir los PME construidos y formulados por los establecimientos educativos a toda la comunidad educativa para generar apropiación, conocimiento y vinculación a corto, mediano y largo plazo en las acciones de implementación del PME. Podrá hacerse uso de todos los mecanismos de comunicación con los que cuenta el colegio y deberá ser realizada por el Gestor y el Comité de cada establecimiento educativo y vincular a la comunidad educativa en general.

Presentar los PME construidos y formulados por los establecimientos educativos a las Alcaldías, Secretarías de Educación Certificadas, Secretarías de Movilidad o Tránsito y/o todas aquellas otras entidades interesadas que hayan sido identificadas y hayan estado involucradas durante la ejecución del proyecto en el municipio. La socialización deberá ser realizada y liderada por el Gestor y/o al menos uno de los miembros del Comité de cada establecimiento educativo.

Sobre Planes Municipales de movilidad escolar segura

Para esta fase, simultáneamente a la asistencia técnica en Planes de Movilidad Escolar (PME) para cada establecimiento educativo, es necesario desarrollar las asistencias técnicas en Planes Municipales de Movilidad Escolar (PMME). Esto último implica asesorar técnicamente a los municipios objeto del contrato para que desarrollen una línea estratégica de seguridad vial para niños, niñas y adolescentes y seguridad vial escolar, independientemente de que deban desarrollar planes locales de seguridad vial de acuerdo con la ley "Julián Esteban" 2251 de 2022 y con la Resolución 583 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial "Por la cual se reglamenta el parágrafo 1 del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 y se dictan otras disposiciones".

En esta medida, la asistencia para desarrollar dicha línea estratégica incluirá recomendaciones para que se estructure la ruta especializada de comportamiento dentro de la guía de elaboración de planes locales de seguridad vial de la ANSV, y dentro de esta ruta, particularmente la línea de seguridad vial escolar y de NNA. También podrán asistir técnicamente para la inclusión de planes de trabajo de seguridad vial escolar y de NNA en los planes de desarrollo o comités locales de seguridad vial o diferentes instancias

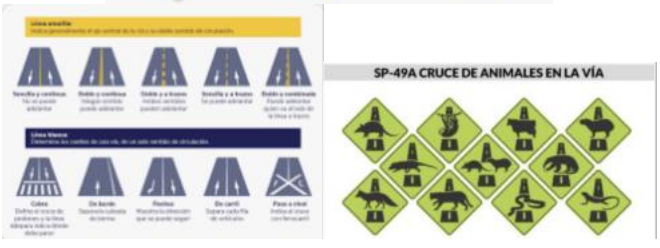
de política pública locales en donde deba planearse en proceso y a largo plazo, dichas acciones para NNA. Tener en cuenta para esto la ***Guía 7. Plan de Movilidad Escolar Municipal - Documento estándar Elaboración de Rutas Especializadas mov. Escolar y el Anexo 7. Ruta de movilidad escolar en PLSV.***

Debe tener en cuenta que para que los Planes de Movilidad Escolar institucionales o de los establecimientos educativos tengan efectividad, con los planes municipales se puede lograr definir planes específicos para el acompañamiento y seguimiento tanto de los PME como de la educación vial y el desarrollo de diferentes proceso, acciones, actividades, campañas, concursos, proyectos, programas o estrategias de seguridad vial escolar y para NNA de manera local. Por ende, los PMME tendrán que contener estrategias de sostenibilidad de cualquiera que sea el proceso de promoción de la seguridad vial escolar y de niños, niñas y adolescentes planteado y acordado con el municipio. Dicha estrategia tendrá que contener responsables, recursos, proyectos planteados y propuestas de ejecución, implementación, seguimiento y evaluación y sostenibilidad en el tiempo más allá de cambios de administración.

Equipamiento pedagógico para Gestores de Movilidad Escolar de PME y PMME. (GMES)

Equipamiento para gestores/as de Movilidad Escolar (PME y PMME)		
No.	Ítem y cantidad	Características
1	Pelotas antiestrés (2 para cada Gestor)	
2	Cinta multiusos Gris 10m x 50mm (1 rollo de 200mts por Gestor)	

	3	Rollo de cinta de enmascarar de 2,5 cm de ancho X 40 mts (2 para cada Gestor)	
	4	Lápiz negro (4 para cada GMES)	
	5	Marcadores de colores permanentes (1 caja de 8 unidades, para cada GMES)	
	6	Marcadores borrables (1 caja de 8 unidades, para cada GMES)	
	7	Borrador tablero. Uno por Gestor.	

	8	Blocks de papel iris (2 para cada GMES)	
	9	Imágenes de Seguridad vial (23 cms x 23 cms - plastificadas) (10 para cada Gestor)	 
	10	Señales de tránsito pedagógicas (23 cms x 23 cms - plastificadas)) (10 para cada Gestor)	  

11	Memoria USB (128GB) para entrega de PME y materiales pedagógicos (una por colegio)	

Tabla 9. Equipamiento PMR. Elaboración propia ANSV

Fase 2. Herramientas móviles de educación vial

Las herramientas móviles de educación vial se refieren a la conformación de un componente pedagógico y de operación de Rutas móviles de educación vial por regional (5) compuestas por:

Un kit por regional que debe contener juegos cooperativos y basados en las instrucciones y recursos con que cuenta la ANSV mencionados en el Anexo 2.

Se proponen juegos colectivos para grupos grandes, colaborativos, relacionados con las competencias para educar en movilidad segura, resistentes, de calidad con durabilidad para cubrir el tiempo de ejecución de contrato y el uso con niñas, niños y adolescentes, portátiles y dirigidos diferencialmente de acuerdo con los ciclos vitales y desarrollos cognitivos por edades.

Se recomienda definir los tipos, materiales y metodologías de juego según, el espacio y tiempo propicio y acordado con el establecimiento educativo y los grupos de estudiantes a los que están dirigidos, edades, características particulares y teniendo en cuenta también si son grupos de adultos.

En acuerdo con la supervisión de la ANSV se harán los ajustes y adaptaciones de los juegos que correspondan en coherencia con las recomendaciones de educación vial y grupos poblacionales.

Las actividades de herramientas móviles de educación vial se llevarán a cabo en los (16) departamentos y 33 municipios priorizados por la ANSV para Planes de Movilidad Escolar garantizando llegar en total a los 108 establecimientos educativos seleccionados. El componente podrá permanecer los días necesarios para lograr las siguientes condiciones y metas, con miras a la creación de una guía de réplica y sostenibilidad para las entidades locales:

Las actividades pedagógicas y lúdicas tendrán como principios rectores las competencias para educar en seguridad vial del Documento No. 27 “Saber Moverse” del Ministerio de Educación. Estarán basadas en la experiencia para después conceptualizar y contextualizar, podrán demorarse no menos de treinta (30) minutos y hasta una (1) hora por grupo de estudiantes o comunidad acordada previamente con los establecimientos o entidades territoriales.

Se capacitará el 100% de los cursos del establecimiento educativo. En los casos en que no se pueda cumplir se deberá acordar con la supervisión de la ANSV y argumentar debidamente con evidencias las razones por las cuales deban hacerse ajustes de impacto y al cronograma.

Para los casos en que las Instituciones Educativas tengan dos jornadas de mañana y tarde (sin incluir nocturna), se deberá cumplir con los mismos requisitos arriba expuestos acordando con la institución y la supervisión de la ANSV si se selecciona una jornada o las dos.

En las Instituciones Educativas también se podrán realizar actividades con docentes o madres, padres y/o acudientes, comunidad vecinal y personal administrativo o de servicios generales. Para esta población el énfasis será en brindar experiencias de cómo abordar la educación vial desde su quehacer cotidiano o a través de diferentes proyectos pedagógicos de acuerdo con el ciclo vital y áreas de conocimiento. Por esta razón, cada ruta contará con afiches para promover la consulta y utilización de la escuela virtual de seguridad vial de la ANSV. En cada Institución educativa se deberá realizar la implementación de una (1) acción pedagógica con docentes y/o madres, padres o cuidadores. Tener en cuenta el Anexo 4. “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género” y los recursos virtuales de la ANSV. Por acción pedagógica se entenderá el desarrollo de actividades propias de la estrategia de herramientas móviles de educación vial a través de las cuales, haciendo uso de los materiales pedagógicos mencionados en el Anexo 2, se realizan capacitaciones, procesos o estrategias de enseñanza-aprendizaje, más que socializaciones, con un objetivo claro, con planeación y evaluación, dirigido a diferentes tipos de población como niñas, niños, adolescentes, jóvenes, adultos, padres, madres, acudientes, etc., buscando la participación de la mayor cantidad de personas posible.

Otras características para la implementación del componente están definidas en el Anexo 2. “Recursos para herramientas móviles de Educación Vial”.

Se debe evidenciar que en el componente de herramientas Móviles de Educación vial ejecutarán actividades en espacio público u organizaciones, previa aprobación o solicitudes de la ANSV. Por lo menos 10 intervenciones por regional diferentes a las desarrolladas en los colegios seleccionados (prioritariamente con planes de movilidad escolar) durante los meses en que no haya actividades por calendario académico. Por intervención se entenderá una o varias jornadas que cumplan con 8 horas de montaje y desarrollo de la estrategia pedagógica de herramientas móviles dirigida a diferente tipo de población, teniendo en cuenta las particularidades territoriales, el espacio y tiempo de su operación, en lo posible activando la articulación interinstitucional local necesaria para convocar y lograr la participación de la mayor cantidad de personas.

Para las semanas de receso académico como en junio y julio, semana de receso de octubre y finalización de período en noviembre, diciembre y enero, entre otros, se desarrollarán intervenciones en espacio público o en espacios donde puedan desarrollarse las actividades móviles de educación vial con diferentes

públicos, sean niñas, niños, adolescentes o adultos. Lo anterior previo acuerdo con entidades locales y/o con la ANSV o por solicitud directa de la supervisión de la ANSV.

Como base de las herramientas móviles de educación vial, deberán considerarse los siguientes componentes:

Las herramientas móviles de educación vial se ejecutarán a través de actividades lúdico-pedagógicas y todos los elementos y transportes que las componen, deberán correr por cuenta del contratista, tanto en la consecución como en la operación. Lo anterior significa que el contratista debe garantizar a su costa con dichas herramientas que serán utilizadas en el desarrollo de la estrategia de herramientas móviles y en función de las Guías 1, Guía 2, Guía 3 “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales” y de la Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial”. Los demás elementos pedagógicos que corresponden a la caja de herramientas del componente, una vez finalizadas las actividades correspondientes a sus respectivos procesos, serán evaluadas las opciones si entregar o no para su utilización a entidades locales o instituciones educativas en eventos finales de socialización, según se acuerde con la supervisión de la ANSV a partir del uso y desgaste del material.

Las Herramientas móviles de educación vial se refiere al recorrido por 33 municipios y a todos los establecimientos educativos priorizados para PME por municipio, llegando en total a 108 instituciones educativas como mínimo. La estrategia pedagógica de juegos de pequeño formato con la cual se realicen procesos de enseñanza-aprendizaje sobre la seguridad vial para estudiantes, docentes e incluso padres/madres de familia o cuidadores debe estar acorde con las recomendaciones de la ANSV, materiales de la escuela virtual de seguridad vial, competencias de educación vial, guías que la ANSV entregue y tener en cuenta el Anexo 4. “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”.

Dichos juegos pueden funcionar como un circuito de actividades pedagógicos con el objetivo de que las niñas, niños, adolescentes o adultos practiquen y desarrollen hábitos basados en competencias y comportamientos seguros en las vías, con la instrucción y acompañamiento de capacitadores en seguridad vial. Se propone que los juegos faciliten el abordaje de la seguridad vial con diferentes grupos de personas, donde se puedan aprender nociones de los diferentes componentes del sistema seguro: infraestructura segura, vehículos seguros, velocidad segura, atención a víctimas de siniestros, comportamiento seguro dependiendo de los modos más usados según el curso de vida de los estudiantes, docentes y adultos participantes, que propicien experiencias y conocimientos de las competencias de movilidad segura del Ministerio de Educación (Documento No. 27 Saber Moverse). Deberán ser aprobados por la Supervisión de la ANSV, sin embargo, el contratista debe contar a su costa con dichos juegos que serán utilizados en el desarrollo de la estrategia de rutas móviles y en función de la actualización de la guía de réplica y sostenibilidad para entidades locales.

El objetivo de las rutas y sus juegos de educación vial, será formar principalmente a los estudiantes en las habilidades, conocimientos, conductas y actitudes suficientes y eficientes para identificar y apropiar factores de protección ante los riesgos y para promover la responsabilidad y el respeto por los derechos de los otros a la libre movilidad, a la vida, al ambiente sano, a la accesibilidad y al disfrute, apropiando el espacio público y aplicando la autorregulación, autocuidado y corresponsabilidad. Lo anterior, poniendo en situación y experiencia simulada - aunque basada en la realidad y contextos propios de los municipios - los comportamientos que ocurren en las vías según diferentes roles como el de peatón, ciclista, conductor y pasajero, con temas que trasciendan el conocimiento de la norma y más bien propendan por la apropiación de las razones que subyacen a las mismas o conocimientos de aspectos prácticos como el mantenimiento de 1,50 mts. de distancia de vehículos grandes y del borde de las vías, punto ciego, fenómenos asociados a la velocidad, cono de visión, efecto Venturi, efecto elefante, efecto submarino, sistemas de retención infantil, pasos seguros de peatones, elementos de protección para ciclistas y motociclistas, triada salvavidas para portar cascos adecuados y demás temas que la ANSV tiene en su escuela virtual de seguridad vial o redes y que se acordarán con la supervisión previa aprobación.

Deberán desarrollarse las competencias de educación vial y los componentes del sistema seguro planteados en el Plan Mundial de seguridad vial o segundo decenio de acción por la seguridad vial y el nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Las actividades deben ser acordes a la población objetivo con enfoque de ciclo de vida y con la correspondencia pedagógica diferencial según el grupo al cual se dirijan las actividades de los juegos. También debe darse un especial énfasis y orientación al enfoque de género de tal forma que en las acciones pedagógicas se identifiquen y desmonten estereotipos de género, con el objetivo de que ello incida en la prevención y atención de violencias y en la disminución de comportamientos temerarios y de riesgo. Revisar Anexo 4. “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”.

Para la operación de los juegos se deben tener en cuenta: capacitación a gestores /as pedagógicos sobre temas de educación vial, seguridad vial y pedagogía para niñas, niños, adolescentes e incluso adultos; promoción y difusión del componente desde la estrategia con entidades locales y colegios; definición de colegios de acuerdo con requerimientos físicos y compromisos de operación pactados con las IE y/o entidades y personas aliadas en los territorios; inicio de las jornadas vinculando a la vez aspectos experienciales y teóricos o conceptuales, brindados por los/las gestores/as, sobre los adecuados comportamientos en vía dependiendo de los modos e identificando factores de riesgo y protectores, buscando desmitificar e invalidar los riesgos y promoviendo hábitos seguros. Por último, se debe guiar una experiencia basada en el sistema seguro dado que los juegos podrán ubicarse y operarse como un sistema y las niñas y niños estarán viviendo experiencias gamificadas en cada uno.

Previamente en la organización y planeación de la jornada de educación vial, se definirán los cursos, estudiantes, turnos y tiempos en los que participarán. En dicho ejercicio de planeación, se podrá hacer la gestión desde los gestores/as, líderes/as de herramientas móviles, o pedagógicos o los/as Gestores/as de

los Planes de movilidad escolar, para que la jornada se complemente o fortalezca con la vinculación de oferta institucional de las entidades locales públicas o privadas, de manera que se configure una intervención interinstitucional, integral y de mayor efectividad o recordación, así como será oportunidad para aprender, mejorar procesos y dejar capacidades instaladas en los territorios. En esta instancia se podrá solicitar a los estudiantes o en articulación con las entidades locales que se lleven bicicletas u otro tipo de actividades propias complementarias asociadas a la movilidad segura. Durante el trayecto se deben aplicar conocimientos y competencias del Documento Saber moverse del Ministerio de Educación Nacional. Semanalmente, deberán reportarse planeaciones a la supervisión de la ANSV, con información de actividades, lugares, participantes y demás datos solicitados por la ANSV.



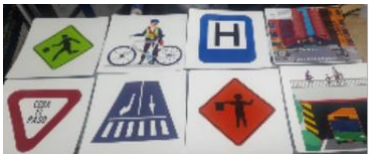
Se deberá tener un currículo y matriz de actividades donde se crucen temáticas que desarrollen las competencias para diferentes edades y cursos reconociendo su practicidad y eficacia en la aplicación dentro del componente de herramientas móviles de educación vial, todo basado en juegos, aprender en la experiencia y fomentando hábitos seguros. Es importante aclarar que, aunque los encuentros buscan ser divertidos, estos deben tener un sentido pedagógico en todo momento, de esta manera se facilita la apropiación, recordación y réplica de comportamientos.

Se deben tener en cuenta aspectos logísticos y operativos de instalación o adecuación de espacios para las herramientas de educación vial. Selección de municipios, de colegios, de cursos o estudiantes, de descansos, tiempos de receso, actualización y ajustes metodológicos y pedagógicos, materiales complementarios, conexiones de energía si son necesarias, tamaño de los espacios, estrategias pedagógicas, cantidad de apoyos para gestores si es necesaria la articulación, insumos pedagógicos como chalecos, gorras, reflectivos, imagen institucional previa aprobación de la ANSV y demás aspectos operativos y de complementos pedagógicos de acuerdo con la población o curso de vida definido, pues

se deben tener actividades tanto para estudiantes de preescolar, como primaria y secundaria, incluso adultos diferenciando docentes y cuidadores.

El diseño de los materiales debe contemplar que puedan ser utilizados por estudiantes de los diferentes ciclos educativos. De igual forma, la metodología de uso debe tener un factor diferencial según el rango etario al que se esté dirigiendo la capacitación. Como mínimo las herramientas móviles deben tener una estrategia de formación diferencial para 1) primera infancia; 2) infancia; 3) adolescencia y 4) docentes y acudientes mayores de edad.

Caja de herramientas para Pedagogos de herramientas móviles de educación vial		
No	Ítem	Características Técnicas
1	Rollos de 50 m de mínimo 5 cm de ancho de cinta perimetral. (1 para cada Gestor Pedagógico)	
2	Pelotas anti estres (2 para cada Gestor Pedagógico)	
3	Cinta transparente (1 rollo de 200mts por Gestor pedagógico)	

	4	Platillos de demarcación (10 por Gestor Pedagógico)	
	5	Bolsas de bombas x 100 und (1 por gestor pedagógico)	
	6	Tapaojos (5 por Gestor Pedagógico)	
	6	Imágenes de Seguridad vial (23 cms x 23 cms - plastificadas) (10 para cada Gestor Pedagógico)	 

	7	Señales de tránsito pedagógicas (23 cms x 23 cms - plastificadas) (10 para cada Gestor Pedagógico)	   	
	8	KIT de juegos kit de juegos (incluye juegos de cartas, material para juegos colaborativos, silbatos de entrenamiento, paletas de pare y siga.) ejemplos de juegos de cartas:	* Juego de cartas concéntrese compuesto por 28 cartas de 17 x 11 cm en acrílico de 3 mm con imagen de logo al respaldo de cada carta + bolsa de tela cordón para guardar las cartas 19 x 16 cm (importante que quepan todas las cartas del juego) *Juego de cartas dominó compuesto por 21 cartas de 17 x 11 cm en acrílico de 3 mm con imagen de logo al respaldo de cada carta + bolsa de tela cordón para guardar las cartas 19 x 16 cm (importante que quepan todas las cartas del juego)	

		*juego de cartas "pare y juegue" compuesto por 72 cartas de 6cm de ancho x 9 cm de largo en cartón plastificado con imagen de logo al respaldo de cada carta + bolsa de tela cordón para guardar las cartas 19 x 16 cm (importante que quepan todas las cartas del juego) la distribución de las cartas es la siguiente: de la 1 a la 5 (una carta de cada una), guante (11), carro (11), moto (11), bici (11), pare (11), rueda (4), casco (4), peatón (4) 
9	Trapillo una bola de tela "trapillo licrado algodón 1 kilo de colores variados	

Tabla 10. Equipamiento PMR. Elaboración propia ANSV

Se deberán incluir en esta etapa la planeación y ejecución de los eventos finales de socialización o clausura conforme a lo descrito en la fase IV y/o productos finales 6 y 8.

Finalmente, y como resultado importante para brindar a las entidades locales herramientas de trabajo con el objetivo de buscar la réplica y sostenibilidad de las estrategias y programas en pro de la seguridad vial y la aplicación efectiva de la educación vial, el contratista deberá consolidar toda la experiencia pedagógica y de operación de las herramientas móviles, a través de la “Guía 4 para la implementación de herramientas móviles de educación vial”. Por lo anterior, se deberá realizar permanentemente durante la ejecución, el levantamiento de información y datos, la sistematización de la experiencia, la creación de una biblioteca o

batería de actividades pedagógicas y de orientaciones de trabajo con diferentes grupos poblacionales y según cursos de vida o de acuerdo con realidades contextuales, administrativas y culturales. Deberán tenerse en cuenta aspectos logísticos, operativos, financieros, políticos, ambientales, culturales, de curso de vida, pedagógicos y los demás necesarios para el diseño de la guía que debe ser socializada a las entidades locales, aprovechando por ejemplo espacios de participación o comités de seguridad vial locales o consejos territoriales, e incluso espacios comunitarios, de manera que se conozca y difunda el resultado y sus beneficios de réplica y sostenibilidad buscando que se apropie y utilice autónomamente desde las organizaciones o entidades de cada uno de los municipios priorizados.

NOTA 1. Corresponderá al contratista la elaboración y/o consecución y ejecución de los juegos-actividades lúdico-pedagógicas. También la gestión con las IE para el montaje de las actividades pedagógicas, los cronogramas, cumplimiento de tiempos, de permisos y resguardo de los juegos, sus demás elementos. Todos los gastos operativos, logísticos, de transporte y de las personas correrá por cuenta del contratista y deberá contar con el correcto y constante funcionamiento y mantenimiento de los elementos que componen las herramientas móviles. Para detalles de lo solicitado ver “Anexo 2. Cajas de herramientas de educación vial y Componentes básicos de programas de caminos seguros”.

NOTA 2. Tener en cuenta que las actividades pedagógicas deben estar orientadas diferencialmente de acuerdo con la experiencia real de NNA en las vías o de adultos, es decir, en su mayoría como peatones, pasajeros y ciclistas noveles, reconociendo aspectos contextuales y territoriales particulares.

NOTA 3. Se deberán entregar informes mensuales de operación, pedagógicos y de datos, esto será insumo también para sistematización de la experiencia en la marcha. Además de identificar y hacer control de indicadores de cumplimiento de objetivos, impactos, resultados y aprendizajes, se deberá contar con información detallada de las niñas, niños, adolescentes y adultos (con enfoque de género y diferencial) que se vinculen y participen en las actividades, en la cual se debe hacer un reporte de cada actividad con criterios cuantitativos y cualitativos, así como el registro fotográfico del inicio y finalización de cada actividad. Todo en acuerdo y aprobación con la ANSV teniendo en cuenta formatos de permisos para el uso de imagen para adultos y menores de 18 años. Revisar Anexo 4. “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”.

NOTA 4. Corresponderá al contratista también la custodia y bodegaje de todos los elementos pedagógicos durante la ejecución. Deben estar avalados por la supervisión de la ANSV antes de iniciar su uso en correspondencia con los anexos técnicos. El contratista definirá en acuerdo con la supervisión de la ANSV, a quienes se entregarán los otros elementos de los kits o cajas de herramientas de los capacitadores (Anexo 2) al finalizar los procesos aprovechando los eventos de socialización finales de la última etapa.

NOTA 5. Cualquier modificación de las condiciones antes mencionadas, por características de las instituciones educativas o por restricciones o habilitaciones de parte de las directivas de las instituciones, deberá ser reportada previo a la ejecución de la actividad, mínimo con 3 días de anticipación, de manera

formal por medio de acta o correo electrónico por parte del contratista a la supervisión de la ANSV, con el fin de dejar trazabilidad de cambios en las condiciones, acuerdos especiales con las instituciones, pero que se garantice el cumplimiento de los objetivos de las actividades pedagógicas sobre educación vial y previa aprobación de la supervisión de la ANSV.

FASE 3. Caminos seguros al colegio

Elaboración e Implementación de programas de caminos seguros al colegio para niñas, niños y adolescentes caminantes/peatones.

El programa de caminos seguros al colegio con el objetivo de configurar estrategias replicables y sostenibles deberá incluir:

Diseño del programa, el cual deberá contener como base: estructuración por medio de una metodología basada en el ciclo de proyectos incluyendo: idea inicial, identificación de necesidades, oportunidades, actores clave, objetivos, fases o etapas con sus respectivos tiempos, definición de la estrategia, definición de equipos de trabajo, responsables, acciones, distribución de municipios, diagnóstico, reconocimiento de entornos escolares, implementación, indicadores, productos, medios de verificación, seguimiento y evaluación, y sistematización de la experiencia de acuerdo con todas las fases del programa, esta sistematización se estima sea ejecutada desde el inicio del proceso. También se incluyen controles y monitoreos para identificar aspectos por mejorar, correctivos a tiempo, trazabilidad de procesos, acciones y resultados, además de proyecciones y sistematización de la experiencia para llevar la descripción de todos los procesos y análisis de resultados cuantitativos y cualitativos o evaluación.

El programa de Caminos Seguros al Colegio se propone de la siguiente manera aclarando que habrá mayor detalle en el Anexo 3 “Componentes básicos de programas de caminos seguros a pie”; programa de acompañamiento diario a los estudiantes que llagan a la institución educativa caminando, de manera que además de guiarlos por rutas seguras se generan experiencias educativas en los recorridos.

Número de municipios y de guías pedagógicos para caminos seguros de peatones por municipio: se priorizan 4 municipios con mayores cifras de víctimas fatales y lesionadas, menores de 18 años en los períodos desde 2018 a 2025. En este sentido, con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los principales municipios, sin tener en cuenta Bogotá, por sus desarrollos amplios en la temática de caminos seguros, son:

Departamento	Municipio	No. de establecimientos educativos (E.E)	No. De caminos seguros (CS)
Santander	Bucaramanga	2	2

Huila	Neiva	2	2
Boyacá	Tunja	2	2
Risaralda	Pereira	2	2
4	4	8 E.E	8 C.S

Tabla 11.Priorización municipios para Caminos Seguros al Colegio. Elaboración propia ANSV.

La definición de entornos escolares para los programas de caminos seguros al colegio corresponderá a un ejercicio de mapeo y haciendo uso de instrumentos de sistemas de información geográfica y reconociendo los diagnósticos de los Planes de Movilidad Escolar de los colegios priorizados en la etapa previa. Por lo tanto, los colegios por priorizar para el programa de caminos seguros deberán ser preferiblemente establecimientos educativos que cuentan con procesos de Planes de Movilidad Escolar y/o acordados por la supervisión de la ANSV.

Por municipio se recomienda realizar un diagnóstico de los entornos escolares y de los caminos seguros para definir una zona de influencia o cuadrante con la mayor cantidad de colegios que quieran incluirse en el programa, especialmente, colegios que han emprendido procesos de Planes de Movilidad Escolar. Este cuadrante contará con un máximo de 3 km para los caminos de peatones, aunque deberán tenerse en cuenta dinámicas de movilidad, del territorio (instituciones de difícil acceso), así como la identificación de puntos críticos y criterios culturales en entornos rurales o urbanos. Para la definición de otras distancias máximas de recorridos se requerirá previa aprobación de la ANSV.

Para definir la distancia y tiempo que puede y debe caminar una niña, niño o adolescente a pie antes de llegar al colegio, teniendo en cuenta recomendaciones de actividad física promedio, se solicita realizar un diagnóstico de fuentes primarias y secundarias al respecto con sus respectivos análisis, para determinar tiempos, distancias y calidad de recorridos recomendados, de acuerdo con factores del ambiente y del desarrollo físico y cognitivo de los NNA.

Una vez definidos cuadrantes o entornos escolares con un o varios establecimientos dentro de la zona de influencia se realizará el ejercicio de focalización de instituciones educativas el cual consta de socializar la estrategia de caminos seguros para peatones con las entidades locales de educación y/o movilidad-tránsito, con las instituciones educativas, con estudiantes y con padres, madres y personas cuidadoras. Luego se seleccionarán dos (2) Instituciones Educativas por municipio, que estén dispuestas a aceptar el programa y en donde se pueda cumplir con la meta de un camino seguro por colegio de no más de 30 estudiantes y no menor de 15 estudiantes, teniendo en cuenta el calendario escolar de cada IE, así como las edades y cursos que están más dispuestos a recibir e implementar el programa.

Se deberán determinar estrategias de convocatoria y captación de estudiantes, así como de sus padres y/o acudientes para seleccionar e integrar los grupos y rutas seguras en el marco de una red protectora de niñas, niños y adolescentes.

Posteriormente, se realiza firma de acta de compromisos y responsabilidades y consentimientos informados de los padres, madres de familia (acta de corresponsabilidad), así como asentimientos por parte de las niñas y niños. En este momento se requiere realizar un pre-test teniendo en cuenta la estrategia de evaluación o sistematización de todo el proceso lo que implique responder a criterios, categorías o métricas para la medición de resultados e impactos desde considerar el antes y después de ser beneficiarios del programa. Incluir datos de conocimientos y prácticas sobre movilidad segura.

Posteriormente se definen las rutas seguras a través de trazados utilizando sistemas de información geográfica, corroboración en territorio y documentando en fichas técnicas de forma escrita y con fotografías, los puntos críticos, pasos seguros, caminos seguros, riesgos, lugares de referencia, potenciales negocios y vecinos para la red protectora, falencias de infraestructura y aspectos de seguridad vial con los que si se cuenta. En el ejercicio de identificación de rutas. Cada ruta implica la participación y beneficio de un grupo de estudiantes (de no más de 30 y no menor de 15) y tendrá el acompañamiento y guía de dos (2) guías pedagógicos para caminos seguros de peatones (1 guía por cada 15 estudiantes aprox.) todo camino escolar debe cumplir con esa relación de guías y no puede ser desarrollado sin este criterio. Una vez se tengan los debidos consentimientos antes referenciados en la viñeta anterior, se iniciará un proceso de formación con estudiantes o taller inicial de inducción (pre-caminata) y donde se socializan todas las dinámicas, protocolo, reglas, condiciones, etc., con responsables de los estudiantes y/o con los estudiantes participantes. Tener en cuenta permisos de usos y manejo de imagen y de voz que brindará la supervisión de la ANSV al iniciar el contrato. Todas las niñas y niños de las rutas seguras deberán contar con el diligenciamiento de estos permisos de uso de imagen y de voz para casos de entrevistas, reportajes y/o manejo de medios por parte de la ANSV o de entidades que quieran hacer difusión y promoción del programa. Deberán ser entregados a la ANSV cada vez que se conformen los grupos y se incluyan estudiantes.

Los reportes de riesgos en las rutas se harán llegar a la entidad de tránsito y/o movilidad local y a las entidades que corresponda a nivel local, para gestionar directamente o a través de los Comités de Movilidad Escolar dentro de los Planes de Movilidad Escolar de los colegios, intervenciones para tramitar dichos riesgos. Igualmente, riesgos para las niñas y niños o conflictos en los caminos seguros deberán ser reportados y tramitados con las entidades locales correspondientes, lo que implica trabajo de articulación interinstitucional previo para conocer protocolos de atención a riesgos.

Una ruta para el caso de los Caminos seguros para peatones se refiere al recorrido de la casa o punto de encuentro A, al colegio punto B y del colegio punto B a la casa o punto de encuentro A (dos viajes) con el respectivo acompañamiento de las niñas, niños o adolescentes por parte de Guías Pedagógicos. Para todo el tiempo de ejecución de la fase el contratista debe realizar un seguimiento a los viajes y asistencia

de los NNA beneficiarios del componente, en el caso que hayan jornadas o novedades con relación al anterior aspecto se requiere reportar a la supervisión de la ANSV, respecto a las salidas pedagógicas se deben planear, ejecutar y evaluar diez (10) caminatas para cada grupo de ruta o camino, a lugares de interés turístico, cultural, histórico, pedagógico o recreativo con una planeación pedagógica relacionada a la vocación del lugar y vinculando siempre las competencias de la movilidad segura y/o la seguridad vial, permisos con responsables de los estudiantes y permisos y/o avisos de las entidades correspondientes e incluso buscando la gestión interinstitucional necesaria para apoyos. Todo lo anterior se acordará con la supervisión de la ANSV dependiendo de las gestiones territoriales y tiempos de los calendarios escolares por municipio.

El servicio de transporte escolar que seleccione el contratista ejecutor de la estrategia es el responsable en hacer el debido seguimiento y deberá presentar certificaciones de idoneidad para prestar el servicio de transporte (documentos al día, revisión técnico-mecánica, planilla de autorización de la empresa, condiciones de seguridad óptimas para transportar menores de edad (cinturones de seguridad) y demás) y en el caso que se incluya este servicio como la opción para desplazamiento de NNA y equipo de caminos seguros en temas de eventos, salidas pedagógicas o encuentros del programa de caminos seguros, se requiere la elaboración y entrega a la supervisión de la ANSV de una ficha pedagógica que contenga como mínimo (ver Anexo 8. “Modelo Ficha salida pedagógica Caminos seguros al Colegio”

Deberá diseñarse y ejecutar una estrategia para la configuración de una red protectora y de vecinos amigos, además de socializaciones trimestrales con la comunidad, identificación de puntos clave y de referencia o hitos de seguridad. A los negocios o vecinos clave se les entregarán distintivos de la red protectora guardando la imagen del programa previa aprobación de la ANSV y de la entidad de gobierno que corresponda.

El equipo de guías pedagógicos debe contar con indumentaria o distintivos como gorra, chaqueta o chaleco con cinta reflectiva (con una marca de imagen del programa de caminos seguros o de la estrategia integral guardando todos los requisitos exigidos por el gobierno y previa aprobación de la ANSV o la entidad correspondiente), silbato para manejo de tráfico, paletas de pare y siga y un (1) botiquín.

Para los estudiantes beneficiarios del programa caminos seguros al colegio, se requiere la entrega de distintivos o indumentaria que los reconozca como parte del programa: gorras, chalecos o chaquetas dependiendo del clima de la región con franjas retro-reflectivas, un carné con la siguiente información (nombre, edad, curso, institución educativa, sede, grupo sanguíneo, dato de contacto incluye un nombre y teléfono de contacto, si cuenta con alguna recomendación médica particular (alergias). Todo con una diferencia en diseño de la indumentaria destinada para los guías o monitores y de tallas para niñas y niños.

Así mismo es necesario que a partir del desarrollo de las actividades el contratista diseñe y aplique un manual operativo para el programa de caminos seguros, este documento incluye como base (introducción, objetivo general, equipo necesario para la operación en vía, funciones, esquema de implementación y

apertura de un camino seguro, ejecución del camino seguro, protocolos de atención ante novedades que se puedan presentar antes, durante y después de un camino seguro, ejemplo: lluvias, siniestro vial que involucra a guía(s) y/o nna, que hacer cuando un guía no puede asistir al desarrollo del camino seguro, vulneración de derechos de nna, entre otras situaciones que son derivadas del acompañamiento cotidiano realizado a nna. A partir de lo mencionado es indispensable que el contratista realice todas las gestiones y articulaciones con entidades territoriales de los municipios priorizados y con los enlaces de cada establecimiento educativo seleccionado para el desarrollo de caminos seguros al colegio, establecer un alcance para que las pólizas estudiantiles tengan cobertura de los desplazamientos realizados en el marco de la movilidad escolar es decir las caminatas a pie desde y hacia las instituciones educativas así como de las salidas pedagógicas a implementar en cada IE.

Conforme la ejecución del programa Caminos seguros al Colegio, es necesario que el contratista realicé gestiones y articulaciones con las entidades territoriales departamentales y/o municipales de educación, tránsito y /o movilidad, con el propósito de establecer una estrategia de continuidad y/o proyección del programa, posterior a la finalización de la ejecución de la estrategia integral.

A partir de la ejecución del componente de Caminos Seguros al colegio, se hace necesario la implementación de un sistema de comunicaciones entre el personal que ejecuta acciones en vía de acuerdo con cada municipio priorizado, el equipo del contratista y la supervisión de la ANSV, para el reporte diario que contenga como mínimo (hora de inicio y finalización del recorrido, asistencias de los NNA a la ruta, si hay algún estudiante participante que llega solo al punto de encuentro, si llega al colegio por sus medios, si tiene inasistencia o incapacidad médica, si hay retiro o ingreso de nuevos NNA, eventualidad en el camino seguro, etc.

Se debe contar con el equipamiento mínimo descrito en la siguiente tabla:

EQUIPAMIENTO PARA EJECUCIÓN DE CAMINOS SEGUROS DOTACIÓN PARA ESTUDIANTES BENEFICIARIOS		
No.	Ítem	Características Técnicas
1	Gorras (280 unidades)	Gorras o cachuchas contramarcadas con logos o imagen del programa, indicados por la ANSV, una para cada estudiante

			
	2	Chaquetas o chalecos (280 unidades)	Chaleco o chaqueta con cinta reflectiva y contramarcados con logos o imagen de la estrategia, indicados por la ANSV- impermeables una para cada estudiante beneficiarios.  

	3.	Carné de identificación (280 unidades)	Carnés contramarcados con logos o imagen del programa, indicados por la ANSV 
	4.	280 unidades de Material para la estrategia gamificada de reconocimientos del programa de caminos seguros. (sugerencia - sistema de puntos ganados en juegos de recorridos que se canjean por elementos de reconocimiento como juguetes, elementos de protección, gorras, luces para bici, memoria USB, etc): por 8 caminos seguros.	 
	5.	Material para el sistema de gamificación (Calletones o librillos)	

6.	Material para el sistema de gamificación (hojas de stickers para llenar el librillo - 50 stickers x hoja)	

Tabla 12. Dotación para estudiantes beneficiarios. Elaboración propia ANSV

Para el equipo de Guías Pedagógicos para caminos seguros de peatones, incluir un fortalecimiento técnico, operativo y pedagógico, que incluya temas como: operación en vía, planes de manejo de tráfico, interacción con menores de 18 años, socialización de herramientas de capacitación y de seguridad vial, capacitación para la réplica de juegos y sistema de educación e importante *que el equipo en su totalidad cuenten con certificados e instrucción de primeros auxilios o primer respondiente.*

Sistema de educación para la movilidad segura basado en gamificación o estructuración del plan pedagógico para los acompañamientos con enfoque en gamificación: modelo basado en retos, talleres, reconocimientos y recompensas: insignias/ placas/ medallas/ distintivos de acuerdo a niveles alcanzados, sistemas de retos y talleres temáticos teniendo en cuentas las competencias de educación vial del Documento No. 27 “Saber Moverse” del Ministerio de Educación, sistema de reconocimientos de acuerdo con los niveles alcanzados, esto con el propósito de generar experiencias significativas para los nna en sus desplazamientos cotidianos.

El contratista diseñará y aplicará en la operación en vía un banco de actividades donde se crucen temáticas que desarrollen las competencias para diferentes edades y cursos, enfoque diferencial, reconociendo su practicidad y eficacia en la aplicación en los caminos seguros, todo basado en juegos, aprender en la experiencia y fomentando hábitos seguros. Se aclara que la diversión puede tener un doble filo de no tomar en serio los desplazamientos en las vías, pero también facilita la apropiación y recordación de comportamientos, por tanto, las estrategias y metodología deberán asegurar que pase lo segundo. Ver Anexo 3: “Componentes básicos de programas de caminos seguros a pie”

Los guías pedagógicos tendrán, entre otras funciones, unas elementales de:

- Convocatoria de estudiantes, reuniones de socialización con entidades locales, colegios y sus directivas y padres/madres cabeza de familia, también se encargarán de los permisos y consentimientos de los adultos responsables (acuerdo de corresponsabilidad). Se encargarán de

crear los trazados de los caminos seguros o rutas de confianza, conforme al mapeo de las rutas seguras de acuerdo con los datos de los estudiantes inscritos (dirección de hogar, recorridos y puntos de encuentro).

- Por otra parte, los guías se encargarán de conformar una Red protectora en los caminos seguros con la comunidad vecinal y realizar caminatas, una mensual para cada grupo de ruta, a lugares de interés turístico, histórico, pedagógico o recreativo con una planeación pedagógica relacionada a la vocación del lugar y vinculando siempre la movilidad segura y/o la seguridad vial.
- Importante que se diseñe e implemente todo un sistema de comunicación entre los guías del grupo o ruta de camino seguro y los líderes, así como entre los líderes y directivos, coordinadores y personal que se requiera del contratista. También que se comuniquen con las entidades locales para reportar incidentes o riesgos y activar protocolos a tiempo. El sistema debe incluir a los padres/padres cabeza de familia, acudientes, cuidadores o responsables de las niñas, niños y adolescentes de las rutas con el fin de mantenerles informados de todos los recorridos, de los puntos de llegada, tiempos, salidas, eventualidades, etc.
- Los guías pedagógicos de caminos seguros harán seguimientos telefónicos o por el medio que se considere, con los padres, madres, acudientes o responsables de los estudiantes para comunicarse sobre noticias y eventos de las rutas, los convocarán y además indagarán sobre inasistencias y “llamados de atención de estar faltando a condiciones o a las salidas”.
- Se tendrá que organizar sistema de control de asistencias y reporte de participantes, así como de actividades. En él mantener reglas, protocolos, condiciones y maneras de difusión y posibles sanciones a adultos o estudiantes. (siempre dejar los espacios abiertos para cualquier niña, niño o adolescente. También el sistema debe incluir seguimiento a los guías para el cumplimiento de sus labores en territorio.
- El proceso deberá tener un sistema de evaluación y sistematización de la experiencia en la marcha y definitiva. Ver Anexo 5 “Evaluación integral de la estrategia”

Se recomienda que para los caminos seguros y las diferentes rutas se vincule a los adultos responsables de los estudiantes, a través de estrategias que inviten y faciliten al acompañamiento de estas personas en los recorridos al colegio o en las salidas pedagógicas.

En los períodos de receso académico como el receso de mitad de año en junio y julio (tradicionalmente, aunque pueda cambiar por diferentes eventualidades), en la semana de receso escolar de octubre, diciembre y enero para el final de año, los guías de Caminos seguros al Colegios podrán realizar las siguientes actividades con el ánimo de generar conocimientos y experiencias para la réplica y sostenibilidad del proceso:

Se encargarán de realizar investigaciones con los estudiantes participantes y otros que no participen para comparar las categorías de análisis y de resultados o de evaluación propuestas en Anexo 2.

Realizarán procesos de análisis de resultados y de datos de los recorridos realizados bajo estrategia de evaluación y sistematización con categorías seleccionadas previa aprobación de la supervisión de la ANSV.

Realizarán complemento, creación y diseño de una batería o biblioteca de actividades para los recorridos de caminos seguros y caminatas o salidas pedagógicas.

Se deberán incluir en esta etapa la planeación y ejecución de los eventos finales de socialización o clausura por institución educativa y/o municipio conforme a lo descrito en la última etapa y en acuerdo con la supervisión de la ANSV

NOTA 1. En el proceso de sistematización de las experiencias, además de identificar y hacer control de indicadores de cumplimiento de objetivos, impactos, resultados y aprendizajes, se deberá contar con información detallada de las niñas, niños y adolescentes (con enfoque diferencial) que se vinculen al programa de caminos seguros, en la cual se debe presentar un reporte de cada viaje realizado, para identificar los criterios cuantitativos (llamado a lista de los estudiantes) y cualitativos de dichos acompañamientos pedagógicos, así como el registro fotográfico del inicio y finalización de cada recorrido y permisos requeridos. Todo en acuerdo y aprobación con la ANSV. Revisar Anexo 4. “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”.

NOTA 2: Deberá haber un sistema de selección de los guías con el cual además de revisar criterios profesionales y de experiencia, se deberán hacer pruebas en territorio para determinar la idoneidad y competencias de la persona frente a sus roles y funciones dado el trabajo pedagógico de acompañamiento en vía y de manejo y trabajo con menores de 18 años.

NOTA 3: Respecto de todos los elementos del programa, los utilizados y sobrantes, serán entregados por el contratista en acuerdo con la ANSV, a través del supervisor del contrato, al finalizar los procesos, entre instituciones educativas y organizaciones o entidades locales.

ETAPA 3 – CIERRE, PRODUCTOS FINALES, SISTEMATIZACIÓN Y ESTRATEGIAS DE SOSTENIBILIDAD

Fase 1. Momento final, de seguimiento, evaluación, sistematización y socialización de resultados y estrategias de sostenibilidad con aspectos normativos y operativos para procesos de PME, planes municipales de movilidad escolar y caminos seguros al colegio.

A. La evaluación de los componentes debe contener mediciones antes de la ejecución de las acciones, durante y después. Sobre planes de movilidad escolar institucionales y municipales deben construirse categorías para reconocer logros, resultados, efectividad de los procesos de gestión y educación vial de manera cuantitativa y cualitativa. Tener en cuenta que la apropiación del PME implica autonomía en diferentes gestiones de seguridad vial, participación de los actores

de las comunidades educativas, actividades ejecutadas y su respectivo alcance, y la educación vial inmersa en las dinámicas del PEI, administrativas, directivas o académicas de los establecimientos educativos y de estrategias de seguimiento de entidades locales. Para el componente de herramientas móviles deben evaluarse la apropiación de contenidos, conceptos y variables de medición de percepción, impacto y/o recordación, además análisis cuantitativos y cualitativo de resultados, cantidades de personas impactadas con variables poblacionales. Para el componente de caminos seguros al colegio también debe evaluarse cuantitativa y cualitativamente las actividades ejecutadas, cantidad de personas, variables poblacionales e impactos logrados en los participantes de apropiación de la seguridad vial, mejoramiento de condiciones de desplazamiento, disminución de riesgos, probabilidades de siniestros o de siniestros, posibles gestiones sobre la infraestructura o la sostenibilidad del programa, etc.

B. En esta fase el contratista deberá realizar la Sistematización de:

- La información cuantitativa y cualitativa recopilada durante la ejecución de diagnóstico inicial de movilidad escolar por municipios.
- Las experiencias en la estructuración e implementación de los PME y en la aplicación de la "Guía 2 de Educación para la movilidad segura". Si bien en esta etapa se terminará de construir la sistematización, su proceso debe darse durante toda la implementación de manera que el contratista recopile periódicamente la información necesaria a través de los/as Gestores/as, para hacer efectiva y eficientemente el ejercicio.
- Procesos pedagógicos y operativos de las herramientas móviles de educación vial en territorio para la réplica y sostenibilidad de las actividades tanto en los establecimientos educativos como para las entidades locales.
- La aplicación del programa de caminos seguros al colegio en el cual documentará la experiencia y emitirá sus recomendaciones para réplica y sostenibilidad. También incluir el proceso para la actualización de la Guía 5. "Metodología para la estructuración e implementación de programas de caminos seguros al colegio".
- Tener en cuenta para cada uno de los procesos, indicadores y mediciones en la marcha para extraer conclusiones basadas en evidencia y comparativos de resultados de impacto, de efectividad y/o de proceso o evaluaciones. La evaluación y sistematización debe ser un proceso conjunto y complementario con mediciones iniciales, en la marcha y finales.

Algunas consideraciones sobre la sistematización: La sistematización de experiencias es una metodología que, a partir de un proceso de recolección de información es capaz de hacer una reflexión crítica del aprendizaje de la experiencia. En ese sentido, una sistematización de experiencia no se limita a la recopilación de información, sino que busca recuperar lo sucedido a partir de una reconstrucción histórica para interpretarlo y obtener aprendizajes de la experiencia.

La metodología se puede desplegar con cinco elementos generales que pueden tomar matices particulares dependiendo del interés del investigador. Los tiempos de la sistematización de la experiencia son los

siguientes: (1) tener los registros de la experiencia; (2) definir el objetivo de la sistematización y delimitar el objeto de la investigación así como categorías de análisis; (3) Reconstruir la historia ordenando y clasificando la información; (4) Analizar y sintetizar la experiencia con miras a hacer una interpretación crítica del proceso; (5) formular las conclusiones y comunicar los aprendizajes, logros, resultados y evaluaciones.

Es necesario indicar que una experiencia es sistematizable desde que se encuentre en marcha, y, por ende, no es necesario esperar a que termine de ejecutarse la experiencia para realizar la sistematización. En este sentido, en una sistematización de la experiencia sobre la marcha, los cinco elementos enunciados con anterioridad no son secuenciales, sino que pueden tener distinto orden dependiendo de la necesidad.

C. Finalmente, el contratista deberá estructurar/actualizar una guía técnica y normativa denominada "Guía 6 para la implementación de un reconocimiento a las instituciones educativas que implementen el PME y el programa de caminos seguros". En ella deberán plantearse estrategias de sostenibilidad del reconocimiento a mediano y largo plazo, la cual será construida con los insumos recopilados durante el desarrollo del proceso y dirigida a entidades locales que puedan apropiar o replicar los procesos de la estrategia integral de seguridad vial escolar.
D. Con aprobación de la supervisión de la ANSV, el contratista deberá encargarse de la planeación y ejecución de eventos de clausura y socialización en cada uno de los municipios priorizados y donde se realizaron acciones de la estrategia integral de seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes. En dichos eventos se presentarán los resultados finales de cada uno de los procesos desarrollados, Planes de Movilidad Escolar finales, planes municipales de movilidad escolar, materiales pedagógicos, kits o cajas de herramientas (las cuales deberán acordarse con la supervisión de la ANSV a quién se entregan entre las entidades locales o instituciones educativas conforme a disposición y merecimientos por apoyos, iniciativas realizadas, resultados, etc.), todas las guías desarrolladas en el proceso, instructivos de implementación y demás recomendaciones a las entidades locales (tránsito o movilidad y educación principalmente) y con las que se articuló en la ejecución de los procesos. Importante que el protagonismo esté en los procesos, resultados, y en experiencias significativas de la voz de estudiantes de manera que sean eventos creativos participativos y de alta difusión para medios o redes sociales, en articulación con las entidades locales.

PRODUCTOS

Etapa	Productos	Tiempo de duración
I. Preparación, plan de trabajo, capacitaciones y diagnósticos de la	**Producto 1** **1.1.** Plan de trabajo específico de la estrategia integral y sus componentes que incluye:	Quince (15) días calendarios a partir de la firma del acta de inicio del contrato

Estrategia Integral de Educación Vial	- **Organigrama** de equipos de trabajo, jerarquías, datos de contacto de personal, sistema de actualización de datos y de seguimiento de hojas de vida y de desempeño. - **Cronograma** de actividades del contrato por etapas, fases y entregas de productos. Un (1) informe ejecutivo en formato Word ® y Power Point ® del plan de trabajo a implementar propuesto a las ANSV. - **Planes de trabajo de PME** que incluyen: *Plan de diagnósticos de movilidad escolar por municipios *Plan de estructuración, acompañamiento y seguimiento de los PME. *Plan de implementación de acciones de educación vial por cada PME *Actualización / adaptación de Guía 1 "Metodológica para la Estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar (PME)" y Plan de trabajo de actualización/mejora en la marcha. -**Plan de asistencias técnicas y gestión sobre los Planes Municipales de Movilidad Escolar** (PMME) que incluye: * Estructura básica del Plan Municipal de movilidad escolar por cada municipio en formato digital y con un diseño esquemático, pedagógico y útil, de manera que sirva de apoyo en el proceso de acompañamiento en la estructuración, implementación y seguimiento del PME en cualquier municipio y/o entorno escolar. Incluye intervenciones de educación vial, caminos seguros o diferentes estrategias de promoción de la seguridad vial y movilidad escolar y respectivas articulaciones interinstitucionales.		

	*Plan de aplicación de una Guía 2 de "Educación para la movilidad segura" particular para cada municipio. * Plan de aplicación de la Guía 3 "Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales". **- Planes de trabajo de herramientas móviles de educación vial** que incluyen: * Plan de actualización, diseño, pedagogía, operación, monitoreo, seguimiento y evaluación de las herramientas móviles de educación vial. * Plan de actualización / adaptación de la Guía 4 para la implementación de herramientas móviles de educación vial, dirigida a entidades locales como estrategia de sostenibilidad y réplica. **- Planes de trabajo de caminos seguros al colegio** que incluyen: * Plan de actualización, diseño, pedagogía, operación, monitoreo, seguimiento y avaluación de programa de caminos seguros al colegio caminando. *Plan para la actualización de la Guía 5. Metodología para la estructuración e implementación de programas de caminos seguros al colegio. **1.2. Plan de capacitaciones** que incluye: -Capacitaciones iniciales a equipos mínimos y a equipos por componentes. -Capacitaciones durante la ejecución -Evaluaciones de apropiación, conocimientos, seguimientos, actualizaciones o fortalecimientos técnicos durante toda la ejecución.		
	Producto 2 Capacitación del Personal Mínimo Requerido. Incluye evidencias, análisis y evaluaciones.	Un Mes y quince (15) días calendario a partir	

	Producto 3 Insumos para la Estrategia Integral de Educación Vial que incluye: - Diagnóstico de movilidad Escolar de los municipios priorizados - Gestión territorial inicial - Avance de la ficha de caracterización de cada IE seleccionada para PME, herramientas móviles de educación vial y caminos seguros. - Plantilla de elaboración del PME.	de la firma del acta de inicio del contrato.	
II. Ejecución de la Estrategia integral Educación Vial	**Producto 4** Informes mensuales de avance y entregables de cada componente de la estrategia: PME que incluye PMME, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. - Informe mensual de avance de cada componente (mes 3 de ejecución): PME, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. - Avance de actualización y/o adaptación de la Guía 1 “Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial” - Entregables de PME: Fichas de caracterización de las IE, entregables del paso 1 (comité de movilidad escolar). - Avance de Guía 2 “Educación para la movilidad segura” particular para cada municipio. - Avances de Planes Municipales de movilidad escolar para cada municipio.	Al finalizar el tercer (3) mes de ejecución contractual.	

	- Avance de aplicación Guía 3 “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales”. - Avances de actualización y adaptación de la Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial” - Avances de actualización y adaptación de la Guía 5 “Implementación de caminos seguros al colegio”		
	<u>Producto 5</u> - Informe mensual de avance de cada componente (mes 4 y 5): PME, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. - Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes a: * Paso 2 (Diagnóstico de movilidad escolar) y Paso 3 (Análisis de riesgos) al 4 (Política de movilidad escolar) del PME. - Entregables propios de los componentes de Herramientas móviles de educación vial - Entregables propios del componente de caminos seguros. - Avance de actualización y/o adaptación de la Guía 1 “Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial”	A más tardar al finalizar el quinto (5) mes de ejecución contractual.	

	- Avance de Guía 2 “Educación para la movilidad segura” particular para cada municipio. - Avances de Planes Municipales de movilidad escolar para cada municipio. - Avance de aplicación Guía 3 “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales”. - Avances de actualización y adaptación de la Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial” - Avances de actualización y adaptación de la Guía 5 “Implementación de caminos seguros al colegio”		
	<u>Producto 6</u> - Informe mensual de avance de cada componente (mes 6 y 7): PME, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. - Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes a: * Paso 5 (plan de acción) del PME. - Entregables propios de los componentes de Herramientas móviles de educación vial - Entregables propios del componente de caminos seguros.	A más tardar al finalizar el séptimo (7) mes de ejecución del contrato (Entrega del paso 5 del PME).	

	- Avance de los planes municipales de movilidad escolar.		
	Producto 7 - Informe mensual de avance de cada componente (mes 8) - Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes a: * Paso 6 del PME (Seguimiento y evaluación) - Entrega final de las guías: * Guía 1 “Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial” - Entrega del plan Municipal de movilidad escolar. Como mínimo incluye: * Guía 2 “Educación para la movilidad segura” particular para cada municipio. * Informe de aplicación y sostenibilidad de la Guía 3. “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales”. * Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial” * Guía 5 “Implementación de caminos seguros al colegio”	A más tardar al finalizar el octavo (8) mes de ejecución contractual.	
	Producto 8		

	- Informe mensual de avance de cada componente (mes 9) - Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes a: Paso 7 del PME (Documento final de PME, evidencias y socializaciones)	A más tardar al finalizar el noveno (9) mes de ejecución contractual.
III. Cierre, productos finales y sistematización de la Estrategia Integral con sus componentes	**Producto 9** - Informe mensual de avance de cada componente (mes 10 y 11). - Informes finales de resultados por cada componente. (Documentos finales por componente, evidencias de ejecución, seguimiento, evaluación y sistematización). Incluye Compilación de los (9) informes mensuales. - Socialización de resultados, cierres y/o clausuras y sus respectivas evidencias en municipios y establecimientos educativos.	A más tardar al décimo (10) mes después de la firma del acta de inicio del contrato que se suscriba y se termina al finalizar los 11 meses de ejecución del contrato.

Tabla 13. Productos. Elaboración propia ANSV

NOTA 1: las evidencias de todas las actividades desarrolladas serán parte integral de la entrega de productos, por eso se debe presentar y entregar oportunamente a la ANSV, a través de la supervisión del contrato, todos los soportes conforme a los acuerdos previos de gestión documental y teniendo en cuenta los formatos y procedimientos de la ANSV.

NOTA 2: la ANSV solicitará reportes periódicos cualitativos y/o cuantitativos y audiovisuales de avance de todo el proceso, a lo cual se debe dar respuesta conforme las condiciones del contrato (3 días hábiles), dichos reportes deben contener como mínimo (estar dentro de un formato Excel o según lo establezca la supervisión de la ANSV, incluir información de la operación de las rutas seguras, de personas intervenidas en los procesos de planes de movilidad escolares, educación vial, herramientas móviles de educación vial y caminos seguros). Con relación a los reportes audiovisuales estos deberán ser pequeñas piezas graficas que puedan ser públicas en las redes sociales de la ANSV y/o de las instituciones que participen el proceso (entrevistas, narrativas, parrilla de mensajes para redes, fotografías que puedan evidenciar los procesos

en la comunidad educativa y los estados de las intervenciones – antes/después). Se tendrán que aprobar por el supervisor de la ANSV previa revisión y/o aprobación de las dependencias o entidades necesarias.

Tener en cuenta Anexo 4. Lineamientos para la transversalización del enfoque de género.

NOTA 3: Los productos y entregables deben ser del total o 100% de las IE y municipios priorizados. En caso de imprevistos o eventualidades que lo impidan, el contratista deberá mantener informada a la ANSV, con tiempo prudente, el que se acuerde con la supervisión de la ANSV respecto de reuniones de seguimiento contractuales, sobre las condiciones o situaciones particulares emergentes y entregará un informe detallado donde se dé cuenta de todas las razones por las que los avances no son del 100% de las IE, municipios y/o entornos priorizados. Esto de acuerdo con las etapas del proceso y según condiciones que en territorio se presentan tanto con instituciones educativas o entidades locales, o por situaciones emergentes.

NOTA 4: Los productos o informes requeridos en desarrollo del contrato deberán ser entregados ante el supervisor del contrato diez (10) días calendario anteriores a los tiempos límite de entrega aquí establecidos (ver tabla anterior), para su revisión y ajuste si hay lugar a ello.

DESCRIPCIÓN DE PRODUCTOS

ETAPA I. PREPARACIÓN Y PLAN DE TRABAJO

FASE I.

PRODUCTO 1 – Planes de trabajo por componentes y fases, cronograma de actividades y plan de capacitaciones. Incluye organigrama del equipo de talento humano y los siguientes componentes:

Este producto debe ser entregado por el contratista, 15 días calendario después de suscrita el acta de inicio e incluye lo siguiente:

1.1. Plan de trabajo específico de la estrategia Integral y sus componentes que incluye:

- Organigrama de equipos de trabajo, jerarquías, datos de contacto de personal, sistema de actualización de datos y de seguimiento de hojas de vida.
- Cronograma detallado de actividades del contrato por etapas, fases y entregas de productos. Será entregado en EXCEL® y debe contener como mínimo:

- Desglosado meses y semanas, en el cual se detalle el plan de ejecución del presente contrato.
- Las actividades del contrato que se desarrollarán por parte del equipo de Gestores de Movilidad Escolar, Gestores pedagógicos de herramientas de educación vial, líderes de caminos seguros y guías

pedagógicos de caminos seguros. Estas deberán estar detalladas por etapas, fases, municipios y establecimientos educativos priorizados, teniendo en cuenta hitos de entrega de productos.
- Plan de asistencia técnica a los colegios que emprenderán el proceso de Plan de Movilidad Escolar en territorio, que incluya la gestión para el acercamiento a los colegios y la articulación interinstitucional necesaria para generar el acompañamiento a las acciones del PME correspondiente. Incluye plan de aplicación de educación vial y de construcción, asesoría de planes municipales de movilidad escolar.
*Las visitas de seguimiento que realizarán director/a, coordinadores o líderes a los municipios con el objetivo del alistamiento y desarrollo de la estrategia en territorio, que incluye el monitoreo del alistamiento de la estrategia y de la labor de los/as Gestores/as de Movilidad Escolar Segura (GMES) durante toda la ejecución del contrato. (El perfil de los GMES se describe en el numeral correspondiente a PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO).

- Un (1) informe ejecutivo en formato POWER POINT ®, del plan de trabajo por implementar propuesto a la ANSV.

- Un (1) Documento en Word o Excel ® que describa el plan de trabajo, el cual debe contener como mínimo:

- Descripción de los procesos de cómo se realizará la caracterización institucional de los municipios o mapa de actores, la estructuración del PME, la recolección de datos para la sistematización en la marcha, la formación, acompañamiento, implementación y seguimiento de las actividades de promoción de movilidad escolar segura y educación vial, así como de las labores de gestión en la promoción de la movilidad segura con entidades públicas o privadas. (incluye la entrega de formatos necesarios).
- Deberán estar discriminadas las acciones de acompañamiento para la estructuración del PME en Instituciones Educativas, Planes Municipales de movilidad escolar, las acciones de implementación de la educación vial, con enfoque de género y diferencial en entornos escolares, implementación de herramientas móviles de educación vial y estrategia de implementación de caminos seguros al colegio.
- Plan de monitoreo de todo el proceso de ejecución, describiendo los indicadores necesarios para la medición de resultados, impacto, gestión, personas impactadas, y la evaluación y seguimiento a las actividades por etapas, pasos del PME y general de los procesos de educación vial, herramientas móviles de educación vial, caminos seguros.
- Metodología y el plan por seguir frente a la recolección de la información necesaria para la sistematización en la marcha de la experiencia de cada proceso, que contenga tiempos, categorías, subcategorías, hitos o descriptores de acuerdo con las recomendaciones de la Supervisión del contrato por parte de la ANSV.

- **Plan de Diagnósticos de Movilidad Escolar por Municipios de cada Componente.**

  - La planificación de tiempos, actividades y responsables para realizar el diagnóstico de movilidad escolar donde se conozca la cantidad de colegios públicos y privados de los

municipios priorizados para cada componente, sus ubicaciones, características y las principales problemáticas alrededor de la seguridad vial en los entornos escolares.

- Planear el Mapeo de actores claves y los contactos territoriales. En este punto se debe plantear la articulación interinstitucional necesaria a partir de la socialización de las estrategias con las entidades de gobierno locales y/o entidades público, privadas o de sociedad civil.
- Plantear la selección de instituciones educativas por focalizar en entornos rurales y urbanos. Tener en cuenta que los PME, así como los procesos de caminos seguros y herramientas móviles de educación vial, deben ser diferenciales de acuerdo con estas características de territorio.
- Planear tiempos, metodologías y responsables de la Caracterización de las instituciones educativas seleccionadas: plantear criterios de información, metodologías de recolección de datos y formatos. Se deberán recoger datos como: Nombre de la IE, Nombre del enlace, correo, celular, cantidad de estudiantes, cantidad de sedes, ubicación, caracterización de la situación de movilidad y riesgos en los desplazamientos de la comunidad educativa.
- Tener en cuenta que el diagnóstico debe incluir: Estudio de infraestructura de entornos escolares y puntos críticos para focalizar el programa de caminos seguros. Identificación de las dinámicas socioeconómicas y culturales asociadas a la movilidad escolar, con énfasis en niñas, niños y adolescentes y teniendo en cuenta el enfoque diferencial (enfoque de género, discapacidad, etario, étnico). Identificar aspectos de movilidad de los entornos asociados a los pilares de seguridad vial descritos en el plan nacional de seguridad vial vigente, incluyendo componentes del sistema seguro. Antecedentes de procesos de movilidad segura de las instituciones educativas y de entidades de gobierno locales. Identificar los planes de seguridad vial y los planes de desarrollo local y demás documentos normativos con que cuenta el municipio, para vincular las estrategias o propuestas de las instituciones educativas en los Comités Locales de Seguridad Vial y con entidades público, privadas o de la sociedad civil.
- El diagnóstico debe ser participativo para identificar problemáticas y percepciones de riesgo a partir de trabajo conjunto con la comunidad educativa y/o de entidades locales. Puede planearse tiempos y responsabilidades para recolectar información de fuentes primarias y secundarias.
- Para definir los kilómetros y tiempo que puede y debe caminar una niña, niño o adolescente a pie antes de llegar al colegio, teniendo en cuenta recomendaciones de actividad física promedio, se debe planear el diagnóstico de fuentes primarias y secundarias al respecto con sus respectivos análisis, para determinar tiempos, distancias y calidad de recorridos recomendados, de acuerdo con factores del ambiente y del desarrollo físico y cognitivo de los NNA. Se recomienda la aplicación de instrumentos cualitativos y/o cuantitativos como entrevistas, aforos, grupos focales, revisión de investigaciones y fuentes documentales o los instrumentos que permitan concluir con la suficiente representatividad sobre recomendaciones

de tiempos, distancias, percepciones, factores protectores y de riesgo de caminatas camino al colegio. Esta fase puede articularse con el diagnóstico propio del componente de PME.

- **Planes de trabajo de PME o Plan de estructuración, acompañamiento y seguimiento de los PME con implementación de acciones de educación vial para cada establecimiento de PME, que incluye:**

  - Planificación de cómo se realizarán los pasos del PME con tiempos, cronograma, responsables e hitos de entregas de informes y evidencias de cada paso.
  - Se deben tener en cuenta tiempos y metodologías par el diagnostico de movilidad con mapeo de actores.
  - Plan de sistematización de las experiencias teniendo en cuenta categorías de medición de resultados e información cualitativa y cuantitativa.
  - Planear tiempos y responsabilidades para identificar delegados que tienen que ver movilidad escolar y que puedan participar en los comités de movilidad escolar de las IE (representante de secretarías de tránsito y/o movilidad y Secretaría de educación u otras entidades).
  - Planear las estrategias de implementación de estrategias de educación vial dentro de los planes de acción de los PME.
  - Planear articulación dentro del PME con los demás procesos de herramientas móviles de educación vial y caminos seguros, así como la identificación e implementación de entornos y caminos seguros con redes protectoras.
  - Planear asesoría para la construcción de objetivos y plan de acción con indicadores para el seguimiento y sostenibilidad del proceso en cada IE.
  - Construcción de proyección de réplica y sostenibilidad para articulación con entidades externas y dentro de los planes municipales de movilidad escolar.
  - Batería de acciones para la implementación de la educación vial y propuestas de aplicación con tiempo, modo y escenarios alterativos.
  - Planear acciones de difusión y promoción de la seguridad vial en las IE. Puede incluir plan de medios o manejo de redes, manejo de imagen y grabación de imágenes y experiencias.
  - Sobre las acciones de educación vial, plan con tiempos, cronograma y responsabilidades por institución educativa para la apropiación de un proceso como el PME en instituciones educativas con énfasis en esas acciones de educación vial. Incluir articulaciones interinstitucionales e internas de las IE.
  - Plan para articular acciones de educación vial en la implementación del PME, alineadas con el PEI de las IE, con las estrategias de co-diseño de metodologías para educar en movilidad segura, así como con los demás proyectos institucionales que se acuerden pertinentes y acordes para sintonizar esfuerzos conjuntos.
  - Planeación de metodologías base de educación vial, incluso haciendo uso de la escuela virtual de seguridad vial de la ANSV, para replicar, adaptar e implementar acciones de educación vial.

Tener en cuenta buenas prácticas de las IE, de otras IE o de alternativas pedagógicas para la apropiación del PME y de la educación vial.

- Planear acciones de difusión de las acciones de educación vial dentro de las IE con las entidades de gobierno y/o demás IE haciendo uso de medios de comunicación.

- **Plan de Actualización/adaptación/mejora de Guía 1 Metodológica para la Estructuración e Implementación de Planes de Movilidad Escolar (PME)**

  - Este Plan de actualización/mejora en la marcha, de la "Guía 1 Metodológica para la Estructuración e Implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en Instituciones educativas (IE) rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial y diferencial", tendrá que contemplar lo señalado en el Anexo 4. "Transversalización del enfoque de género".
  - Se entregará también Un (1) documento en PDF ® o en el formato digital que se considere más apropiado, y que será la versión inicial de la "Guía 1 Metodológica para la Estructuración e Implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en Instituciones educativas (IE) rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial". Podrá ser un documento diagramado en un formato virtual interactivo (PDF ®) de acuerdo con parámetros mínimos de compatibilidad establecidos por la ANSV a través del supervisor del contrato y que enlacen a la escuela virtual de seguridad vial de la ANSV.
  - Deberá contar con un diseño esquemático, pedagógico y útil, de manera que sirva de apoyo en el proceso de asistencia técnica para la estructuración e implementación del PME en cualquier municipio y/o entorno escolar. Esta guía también deberá elaborarse orientada a ser una herramienta útil que pueda desarrollarse en cualquier municipio del país, con el fin de que estos puedan generar sus propias acciones de implementación de los PME. La ANSV entregará a la contratista una vez firmada el acta de inicio, documentos asociados a: "Guías Metodológicas para la Estructuración e Implementación del Plan de Movilidad Escolar para instituciones Educativas".
  - La actualización de la Guía deberá atender a los componentes del enfoque de sistema seguro y evaluando la pertinencia de los pasos sugeridos por la ANSV. Los componentes estarán descritos en el **Anexo 1** ***"Mínimos PME y Educación vial"*** y son: Velocidades seguras, vehículos seguros, comportamiento seguro de los actores viales, cumplimiento de normas de seguridad vial, atención integral a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión de conocimiento.
  - La actualización deberá considerar también mejoras que el contratista encuentre oportunas.
  - Debe incluir los formatos necesarios para el desarrollo de cada paso de asistencia técnica descrito en la descripción de etapas y fases del presente documento.

- Se entregará la versión final en formato Word ® y PDF ® o en formato que sea fácilmente consultado y con posibilidad de difusión previa aprobación de la ANSV y de su área de comunicaciones.

- **Plan de asistencias técnicas y gestión sobre los Planes Municipales de Movilidad Escolar (PMME) que incluye:**

- Estructura básica del Plan Municipal de movilidad escolar por cada municipio en formato digital y con un diseño esquemático, pedagógico y útil, de manera que sirva de apoyo en el proceso de acompañamiento en la estructuración, implementación y seguimiento del PME y de los PME en cualquier municipio y/o entorno escolar. Incluye intervenciones de educación vial, caminos seguros o diferentes estrategias de promoción de la seguridad vial y movilidad escolar y respectivas articulaciones interinstitucionales. Tener en cuenta que el Plan Municipal

- Plan de aplicación de una *"Guía 2 de Educación para la movilidad segura"* particular para cada municipio.

- Tener en cuenta que esta guía deberá tener como mínimo las siguientes secciones:

a) Introducción; b) Marco teórico y enfoques metodológicos; c) Descripción detallada del procedimiento para la aplicación de la educación en movilidad segura por municipio y la manera más estratégica en que allí sea efectiva la promoción y seguimiento de la educación vial de manera transversal como lo dice la Ley 1503 de 2011, Ley General de Educación 115 de 1994 y su decreto reglamentario 1860 de 1994. Podrán plantearse diferentes alternativas municipales para el ejercicio de acompañamiento, implementación y seguimiento de la educación en movilidad segura o educación vial por municipio con equipos municipales, departamentales, convenios interadministrativos, apoyos con centros de educación superior, voluntariados, centros de enseñanza automovilística agentes o promotores de tránsito, co-diseño de guías con docentes enlace y delegados por municipio o establecimiento educativo, etc. (hacer uso de diferentes guías que la ANSV ha creado o utilizado y del Anexo 1); d) Normograma sobre educación vial; e) Conceptos básicos en seguridad vial para la educación en movilidad segura; f) Fuentes secundarias con material para formación en conceptos básicos en seguridad vial que puedan ser utilizadas en el fortalecimiento de docentes, incluyendo material audiovisual, material y cursos virtuales gratuitos; g). Estrategia para la implementación de la educación para la movilidad segura según la dinámica de cada IE, su PEI y los acuerdos con docentes y directivos /sea por áreas, proyectos, asignaturas, etc.; h). Proyección de acciones de implementación a corto, mediano y largo plazo con sus respectivos indicadores; i). Modelo de seguimiento y evaluación de las actividades educativas.

El contratista deberá proponer secciones adicionales con el fin de dar cumplimiento al objeto y alcance del presente proceso, sin que esto implique costos adicionales para la ANSV. La guía deberá entregarse a la ANSV en formato editable WORD® y en un (1) formato interactivo (PDF®) que permita navegar por el documento a través de una tabla de contenido, regresar a la portada, diagramado de forma didáctica para personal de las entidades locales y/o docentes.

- **Plan de aplicación de la Guía 3 "Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales".**

- Tener en cuenta que esta guía se entregará por parte de la ANSV y puede ser adaptada o actualizada según el ejercicio que se logre en territorio y con los procesos de articulación institucional por municipio. Debe mantener un diseño esquemático, pedagógico y útil, de manera que sirva de apoyo en el proceso de asistencia técnica para la estructuración e implementación del PME en cualquier municipio y/o entorno escolar. Su propósito es que las entidades de gobierno locales realicen el seguimiento a los PME de forma autónoma y sostenible a largo plazo dentro de sus planes municipales de movilidad escolar.
- En el entendido que aplicación de la guía es lo relevante para los municipios, dicha aplicación o práctica será diferente para cada municipio de acuerdo con los planes municipales de movilidad escolar y las decisiones que se logren pactar o acordar por capacidades institucionales, recursos, personal, disposiciones, articulaciones interinstitucionales o intersectoriales, etc., por eso el plan de aplicación deberá contemplar cronogramas, tiempos por actividades propuestas y acordadas, responsables, metodologías y procedimientos y no olvidar las evaluaciones y sistematización final de procesos, experiencias significativas o exitosas.
- La sistematización de la aplicación de la guía por municipio será el entregable final junto con la guía en su versión final al octavo (8) mes de ejecución del contrato después de la firma de acta de inicio. Tener en cuenta que ya para esa fecha debió haber surtido procesos de entrega, retroalimentación y ajustes según las observaciones correspondientes a cada avance solicitado los meses anteriores.
- Adicionalmente, tanto la sistematización de la aplicación como la guía misma por municipio, deberá ser socializada a las entidades de gobierno para su apropiación, aplicación y sostenibilidad del proceso.
- Los aspectos mínimos de la aplicación de la guía o la sistematización de la aplicación por municipio, debe contener: introducción, conceptos clave, pasos del PME y referencia a la guía de elaboración del PME interactiva, descripción de los procesos/estrategias logradas de acompañamiento, implementación, seguimiento y evaluación de los PME con menciones de procesos significativos, logros, resultados y proyección de sostenibilidad. También mencionar recomendaciones para el uso de los formatos y estructuración del PME, recomendaciones y alternativas de educación para la movilidad segura, instrucciones paso por paso sobre el uso de elementos y formatos de

seguimiento al PME y de acompañamiento a acciones de implementación del PME teniendo en cuenta indicadores, instrumentos de evaluación y recomendaciones para la sostenibilidad de los procesos reconociendo espacios y oportunidades de incluir los procesos en los instrumentos de política pública o normatividad local o propuestas normativas para la reglamentación local en pro de la obligatoriedad de implementar planes de movilidad escolar.

- **Planes de trabajo de Herramientas móviles de educación vial que incluyen:**

- Plan de actualización, diseño, pedagogía, operación, monitoreo, seguimiento y evaluación de las herramientas móviles de educación vial.
- Se deberá planear con tiempos, tareas y responsables la construcción del currículo y matriz de actividades donde se crucen temáticas que desarrollen las competencias de educación en movilidad segura (Documento No. 27 “Saber Moverse” del Ministerio de Educación nacional) para diferentes edades y cursos reconociendo su practicidad y eficacia en la aplicación dentro de las herramientas móviles, todo basado en juegos, lúdica, aprender en la experiencia y fomentando hábitos seguros.
- Planear criterios y categorías de medición de resultados y de sistematización de la experiencia, por eso planear las entregas de informes mensuales de operación, pedagógicos y de datos. Esto será insumo también para sistematización de la experiencia en la marcha. Además de identificar y hacer control de indicadores de cumplimiento de objetivos, impactos, resultados y aprendizajes, se deberá contar con información detallada de los niñas, niños, adolescentes y adultos (con enfoque diferencial) que se vinculen y participen en las actividades, en la cual se espera que se haga un reporte de cada actividad con criterios cuantitativos y cualitativos, así como el registro fotográfico del inicio y finalización de cada actividad. Todo en acuerdo y aprobación con la ANSV y haciendo uso de formatos de permiso de uso de imagen para adultos y menores de 18 años.

- **Plan de Actualización y adaptación de la “Guía 4 para la implementación de herramientas móviles de educación vial” – dirigida a entidades locales como estrategia de sostenibilidad y réplica.**

- El documento será entregado en formato digital y con un diseño esquemático, pedagógico y útil, para recopilar por partes la información, herramientas y tips o recomendaciones necesarias para configurar la guía final que sirva a entidades locales como estrategia de sostenibilidad y réplica con miras a aplicar la educación vial con diferentes alternativas pedagógicas y operativas y teniendo en cuenta factores ambientales, culturales, políticos, financieros, pedagógicos, etc.

- **Planes de trabajo de caminos seguros al colegio que incluyen:**

- Plan de actualización, diseño, pedagogía, operación, monitoreo, seguimiento y evaluación de programa de caminos seguros al colegio caminando, teniendo en cuenta que se entregará por parte de la ANSV la "Guía 5 metodología para la estructuración e implementación de programas de caminos seguros al colegio".

- **Plan para la actualización de la "Guía 5 metodología para la estructuración e implementación de programas de caminos seguros al colegio".**

Sobre el plan para la actualización y diseño tanto del programa, como de la mencionada *Guía 5* tener en cuenta:

- Un (1) Documento que describa plan de estructuración del programa de "caminos seguros al cole" y de la "*Guía 5 metodológica para la Estructuración e Implementación de programas de caminos seguros al colegio*" en formato digital y con un diseño esquemático, pedagógico y útil. Dicho documento debe contener objetivos, alcances y líneas estratégicas del proceso de caminos seguros incluyendo redes protectoras.
- Tener en cuenta que todos los procesos y procedimientos del programa y la guía de caminos seguros también servirá de apoyo en el proceso de asistencia técnica para la estructuración e implementación del PME en cualquier municipio y/o entorno escolar. Esta guía también deberá elaborarse orientada a ser una herramienta útil que pueda desarrollarse en cualquier municipio del país, a fin de que estos puedan generar sus propias acciones de implementación de programas o estrategias de caminos seguros al colegio.
- El plan debe contar con delimitación de contenidos y procedimientos de modo, tiempo, lugar y responsables para hacer los manuales operativos y los documentos que lo componga sean protocolos y formatos de responsabilidad, uso de imagen, emergencias, respuesta ante siniestros, convocatoria, red protectora, metodología pedagógica de gamificación y reconocimiento, etc.
- El plan debe contar con especificaciones para el acercamiento con las instituciones educativas, permitiendo contar con estrategias base para lograr el fortalecimiento de la relación del equipo que aplicará el programa con el colegio.
- Deberá contar con estrategias de presentación y articulación con la comunidad estudiantil, los padres, madres y acudientes para que se vinculen al programa, así como con la comunidad vecinal para la conformación de redes protectoras.
- Diseño base de los elementos que debe contener el diagnóstico de los entornos escolares y de los caminos seguros para definir una zona de influencia (Anexo 4. "Transversalización del enfoque de género") o cuadrante con la mayor cantidad de colegios que quieran incluirse en el programa, especialmente, colegios que han emprendido procesos de Planes de Movilidad Escolar.
- Bases y/o criterios para la selección de los tramos para los caminos de peatones, reconociendo dinámicas de movilidad, del territorio (instituciones de difícil acceso y características físicas -de

infraestructura), así como la identificación de puntos críticos y criterios culturales en entornos rurales o urbanos.

- Propuesta de mapeo de actores e identificación de instancias colaborativas o de articulación interinstitucional en el desarrollo del proceso Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género”.
- Modelo para la formulación de costos y fuentes de financiación en busca de la sostenibilidad.
- Criterios que deben tener los talleres de capacitación a las instituciones educativas en temas de seguridad vial. Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género”.
- Modelo de plan de acción del proceso, junto con sus respectivas recomendaciones para la definición de indicadores de resultados, impacto y de proceso.
- Modelo de cronograma para la ejecución del programa por municipio.
- Modelo del proceso de inscripción de participantes al proceso, con criterios de selección de estudiantes atendiendo a las condiciones del camino diseñado por colegio.
- Insumos que debe contenerse antes, durante y posterior a la puesta en marcha del proceso de caminos seguros. Por ejemplo, pre-test y post test.
- Modelos de guías, informes, matrices, para el seguimiento y sistematización del proceso.

- Tener en cuenta que el diseño del programa de caminos seguros al colegio contendrá como base: estructuración por medio de metodología basada en el ciclo de proyectos incluyendo: idea inicial, identificación de necesidades, oportunidades, actores clave, objetivos, fases o etapas con sus respectivos tiempos, definición de la estrategia, nombre (en conjunto con la ANSV y de acuerdo a manual de imagen de gobierno y aprobaciones), definición de equipos de trabajo, responsables, acciones, distribución de municipios, diagnóstico, reconocimiento de entornos escolares, implementación, indicadores, productos, medios de verificación, seguimiento y evaluación, y sistematización de la experiencia. También se incluyen controles y monitoreos para identificar aspectos por mejorar, correctivos a tiempo, trazabilidad de procesos, acciones y resultados, además de proyecciones y sistematización de la experiencia para llevar la descripción de todos los procesos y análisis de resultados cuantitativos y cualitativos.
- Plan para seguimiento, evaluación y monitoreo del acompañamiento diario a los estudiantes que llegan a la institución educativa caminando, de manera que además de guiarlos por rutas seguras se generan experiencias educativas en los recorridos.
- Se deberá presentar un currículo y matriz de actividades inicial, que se alimente permanentemente durante la ejecución, donde se crucen temáticas que desarrollen las competencias para diferentes edades y cursos, reconociendo su practicidad y eficacia en la aplicación en los caminos seguros, todo basado en juegos, aprender en la experiencia y fomentando hábitos seguros.
- Planear cuáles serán las categorías de análisis, evaluación y sistematización para recoger información durante la ejecución del contrato y al final sea mucho más fácil realizar análisis y conclusiones. Planear cuál será la información, la metodología de recopilación y de reporte sobre toda la ejecución y sobre aspectos por mejorar, así como de riesgos en las rutas que se deberán

informar a la entidad de tránsito y/o movilidad local para gestionar sus trámites directamente o en los Planes Municipales de movilidad escolar o a través de los Comités de Movilidad Escolar dentro de los Planes de Movilidad Escolar de los colegios.

1.2. Plan de capacitaciones que incluye:

- Organización de capacitaciones iniciales a equipos mínimos y a equipos por componentes.
- Plan de capacitaciones durante la ejecución y de refuerzos y estrategias de actualización temática, de contenidos, de metodologías, procedimientos etc.
- Evaluaciones de apropiación, conocimientos, seguimientos, actualizaciones o fortalecimientos técnicos durante toda la ejecución.
- Debe contener un (1) Documento en Word o Excel ® que diferencie las capacitaciones a los perfiles del equipo mínimo y por componentes que incluya:

- Detalle del proceso de capacitación al equipo de trabajo que incluya descripción de las novedades presentadas y dinámicas de contratación, logísticas, operativas, administrativas, de seguimiento y de manejo documental.
- Diferenciación de temáticas para cada rol y proceso: estructuración, implementación y seguimiento de la estrategia Planes de Movilidad Escolar, educación para la movilidad segura e implementación de educación vial para cada colegio, caminos seguros y estrategias de acompañamiento pedagógico.
- Cronograma de actividades compartidas y diferenciales para los diferentes perfiles del equipo de trabajo.
- Metodología para recoger soportes de las actividades de capacitación, a través de listados de asistencia (pdf y transcripción de datos en Excel), registro fotográfico (jpg), registro en video (mp3), audio (wav o wma), según aplique.
- Memorias, presentaciones (materiales de apoyo para replicar la capacitación). Soportes de entrega y/o envío del paquete de documentos técnicos básicos (correos electrónicos, paquete de documentos remitido). Incluye estrategia para que participen todos y cada uno de los gestores, guías y capacitadores.
- Evaluación del Desempeño/conocimientos del personal capacitado.

FASE II.

PRODUCTO 2. Capacitación del personal mínimo requerido - 45 días calendario después de suscrita el acta de inicio

- Capacitación a equipos (debe contemplar lo señalado en el Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género”.

- Evidencias de realización (actas y listados en formato definido por la ANSV), repositorios de material utilizados y por compartir para siguientes capacitaciones de actualización, recapacitación o capacitación al personal que ingresa en diferentes tiempos.
- Informe del detalle de las capacitaciones, temáticas, participantes, compromisos y conclusiones.
- Documento historial de todo el personal mínimo requerido donde conste la participación de todas las capacitaciones y sus respectivas evaluaciones del proceso formativo y apropiación de conocimientos.
- Las capacitaciones deben contener aspectos generales de seguridad vial y administrativos y otros específicos por cada rol de quienes ejecutarán los 3 componentes del contrato.

FASE III.

PRODUCTO 3. Diagnóstico de la movilidad escolar - 45 días calendario después de suscrita el acta de inicio.
Insumos para la Estrategia Integral de Educación Vial que incluye:

- Diagnóstico de movilidad Escolar de los municipios priorizados:
  Todos los elementos requeridos y planteados en la planificación deben entregarse por municipio seleccionado haciendo énfasis en la seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes, entidades y ofertas asociadas.
- Un (1) documento en Word ® que contenga:

  - Información de profundización sobre la focalización y gestión territorial (municipios, instituciones educativas, nombre del gestor, informe de la gestión territorial, qué acciones realizaron, a qué acuerdos llegaron, con qué personas de contacto, así como el mapeo de la oferta institucional.
  - Diagnóstico de movilidad escolar donde se conozca la cantidad de colegios públicos y privados de los municipios priorizados y las principales problemáticas alrededor de la seguridad vial en los entornos escolares.
  - Mapeo de actores claves (entidades u organizaciones locales por municipio) que sean estratégicos para apoyar y gestionar la movilidad segura y la oferta de los mismos que se pueda articular con la seguridad vial escolar. En este punto se debe lograr la articulación interinstitucional necesaria a partir de la socialización de las estrategias con las entidades de gobierno locales y/o entidades público, privadas o de sociedad civil.
  - Selección de instituciones educativas por focalizar en entornos rurales y urbanos. Tener en cuenta que los PME deben ser diferenciales de acuerdo con estas características.
  - Estudio de infraestructura de entornos escolares y puntos críticos para focalizar el programa de caminos seguros.

- Identificación de las dinámicas socioeconómicas y culturales asociadas a la movilidad escolar, con énfasis en niñas, niños y adolescentes y teniendo en cuenta el enfoque diferencial (enfoque de género, discapacidad, etario, étnico).
- Identificar las áreas de seguridad vial descritos en el plan nacional de seguridad vial vigente, incluyendo componentes del sistema seguro.
- Antecedentes de procesos de movilidad segura de las instituciones educativas y de entidades de gobierno locales.
- Identificar los planes de seguridad vial y los planes de desarrollo local y demás documentos normativos con que cuenta el municipio, para vincular las estrategias o propuestas de las instituciones educativas en los Comités Locales de Seguridad Vial y con entidades público, privadas o de la sociedad civil y en los Planes municipales de movilidad escolar.
- El diagnóstico debe ser participativo para identificar problemáticas y percepciones de riesgo a partir de trabajo conjunto con la comunidad educativa y/o de entidades locales. Puede tenerse en cuenta información de fuentes primarias y secundarias.
- Para definir los kilómetros y tiempo que puede y debe caminar una niña, niño o adolescente a pie, antes de llegar al colegio, teniendo en cuenta recomendaciones de actividad física promedio, se solicita realizar un diagnóstico de fuentes primarias y secundarias al respecto con sus respectivos análisis, para determinar tiempos, distancias y calidad de recorridos recomendados, de acuerdo con factores del ambiente y del desarrollo físico y cognitivo de los NNA. Se recomienda la aplicación de instrumentos cualitativos y/o cuantitativos como entrevistas, aforos, grupos focales, revisión de investigaciones y fuentes documentales o los instrumentos que permitan concluir con la suficiente representatividad sobre recomendaciones de tiempos, distancias, percepciones, factores protectores y de riesgo de caminatas camino al colegio.

- Sobre Gestión territorial inicial
  - Reporte de gestión y sus respectivas evidencias con actas y listados (formatos controlados o en acuerdo con la ANSV) donde conste la articulación interinstitucional e intersectorial para cada uno de los 3 componentes de la estrategia integral en cada municipio. Se refiere a todos los acuerdos previos, planeaciones, identificación de actores clave, fechas importantes para cada hito de los componentes, posibles escenarios físicos, virtuales y de política pública para los planes municipales de movilidad escolar y de lo que de ahí se desprende en acompañamientos, implementación y seguimiento de PME, herramientas móviles de educación vial, estrategia de seguimiento de PME y de educación vial transversal, alternativas de promoción de la seguridad vial escolar con planes, proyectos, estrategias, acciones o actividades variadas y sus propuestas de seguimiento, evaluación y sostenibilidad. Debe contener cronogramas de actividades proyectadas por cada uno de los componentes e hitos de ejecución por fases para adelantar gestiones y plantear que se trata de una sola estrategia con múltiples intervenciones y opciones de actividades a corto, mediano y largo plazo.

- Avance de la ficha de caracterización de cada IE seleccionada para PME, herramientas móviles de educación vial y caminos seguros.
  - Contendrá información básica de reconocimiento e identificación de colegios y sus entornos. (Nombre del colegio, barrios, servicios prestados y sedes, contactos, PEI, código DANE, **cantidad de personal y de estudiantes, y demás datos que se consideren de caracterización en acuerdo con la ANSV).**
- Plantilla de elaboración del PME.
  - Un (1) Documento en Word ® para ir diligenciando o trabajando sobre ella a medida del avance en cada uno de los pasos con cada institución educativa. Debe contener los puntos señalados en la Guía 1 junto con aquella información que producto del diagnóstico el contratista haya identificado y/o que la ANSV deba incluir.

ETAPA II. EJECUCIÓN DE LA ESTRATEGIA INTEGRAL DE EDUCACIÓN VIAL

PRODUCTO 4. Informes y avances – al tercer mes de ejecución

- **Informe mensual de avance de cada componente** (mes 3 de ejecución): componente de PME que incluye acciones de educación vial y gestiones de Planes Municipales de Movilidad Escolar (PMME), componente de herramientas móviles de educación vial y componente de programas de caminos seguros al colegio. Cada mes debe entregarse el informe mensual por componente, no obstante, el producto 4 incluye los 3 informes correspondientes a los 3 primeros meses.

  Se entregará un documento WORD ® en el que se diferencie cada componente y en el que se relacione como mínimo lo siguiente:
  - Introducción
  - Antecedentes
  - Reporte de avances por fases y procesos:
    - ✓ **Para PME** tener en cuenta las proyecciones y acciones de educación vial por municipio e instituciones educativas, gestión de diagnósticos de movilidad escolar, de selección de instituciones educativas, gestión territorial y de caracterizaciones institucionales.
  - Tener en cuenta reportes de gestión, compromisos y estructura para los Planes Municipales de Movilidad Escolar por municipio.
  - Relacionar la información de los procedimientos adelantados al momento, discriminando por regiones, departamentos, municipios e Instituciones educativas.
  - Deberá tener un apartado para los avances de los pasos de caracterización de las IE, y paso 1 relacionado con el comité de movilidad escolar de cada establecimiento educativo. Otro apartado diferente para descripción de los avances en la estrategia de educación vial de cada IE y un apartado diferente para el reporte de los avances de gestión, compromisos y estructura para los Planes Municipales de Movilidad Escolar por municipio.

- Para las descripciones cuantitativas se recomienda llevar control y reportes de la cantidad de reuniones o intervenciones y de participantes, discriminando el carácter de los espacios si son reuniones o mesas de trabajo, asistencias técnicas, talleres/capacitaciones, intervenciones, conforme a las orientaciones de la ANSV.
- Sobre las descripciones cualitativas tener en cuenta las categorías propuestas en los procesos previos de planeación con miras a la sistematización en la marcha.
- Incluir avances en desarrollo de procesos de evaluación para la medición de resultados, impacto, efectividad o de proceso.
- Tener en cuenta propuesta de control o monitoreo de avances de los/as Gestores/as en cada IE frente a los entregables de la caracterización de las IE, pasos 1, preparación de los siguientes pasos y avances en la implementación de acciones de educación vial por IE.
- Tener en cuenta reporte de estrategias de difusión y comunicación de las actividades desarrolladas para dar a conocer procesos y resultados a la ANSV, en redes o medios de comunicación diferentes incluso de los colegios o de las entidades locales.

✓ **Sobre herramientas móviles de educación vial,** tener en cuenta los avances de gestión y realización de acciones con sus respectivas fichas metodológicas o pedagógicas de elaboración de actividades lúdicas y basadas en el juego y las competencias para la educación en movilidad segura del ministerio de Educación Nacional, lo anterior por municipio y colegio.

- Incluir documento en el EXCEL que relacione la información de las personas que han hecho uso de las herramientas móviles (niñas, niños, padres, madres /acudientes) (los criterios de caracterización poblacional se entregarán por parte de la ANSV una vez haya iniciado la ejecución del contrato).
- Número de actividades desarrolladas por jornada de implementación de las herramientas (implementación de la herramienta móvil por espacio, sea colegio o espacio público) y la información de las entidades o personas de la comunidad en general que participen en las actividades.
- Incluir avances en desarrollo de procesos de evaluación para la medición de resultados, impacto, efectividad o de proceso.
- Soporte visual (imágenes) que evidencien el desarrollo de las actividades.
- Soporte audiovisual que permita dar cuenta del avance en las intervenciones.
- Reporte de avances en la estrategia de difusión o comunicaciones.
- Presentación en POWER POINT con registros fotográficos y audiovisuales que evidencien la puesta en marcha de las implementaciones de herramientas, así como la participación de la comunidad en el ejercicio.

- ✓ **Sobre el programa de caminos seguros al colegio,** tener en cuenta los avances de gestión, implementación y ejecución por municipio y colegio. Incluir avances de la conformación de redes protectoras.
- Reportar evolución del proceso paso a paso. Evaluación del proceso de implementación del proyecto (antes), otro los resultados inmediatos tras la mejora de entornos escolares (durante) y uno que evalúe el desempeño final del proyecto (después).
- Fortalezas, retos y aprendizajes en la ejecución del proceso.
- Instituciones educativas vinculadas.
- Padres/madres/acudientes de familia vinculados al proceso.
- Padres/madres/acudientes de familia sensibilizados con el proceso (conocen del proceso, pero deciden no vincularse al mismo).
- Comunidad educativa vinculada al proceso.
- Comunidad sensibilizada con el proceso (conocen del proceso, pero deciden no vincularse al mismo).
- Otras instituciones vinculadas al proceso.
- Avance en la estructuración de los caminos seguros.
- Creación del equipo, asignación de roles y cambios presentados en los mismos durante cada mes en cada grupo y ruta.
- Identificación de puntos críticos o de riesgo en las rutas.
- Identificación de rutas de difícil acceso y seleccionadas para las rutas seguras.
- Definición de puntos de encuentro.
- Actividades desarrolladas durante el recorrido.
- Relación de participación de las personas de la comunidad educativa, estudiantes y comunidad en general que participen en redes protectoras.
- Incluir avances en desarrollo de procesos de evaluación para la medición de resultados, impacto, efectividad o de proceso.
- Soporte visual (imágenes) que evidencien el desarrollo de las actividades.
- Soporte audiovisual que permita dar cuenta del avance en las intervenciones. Ver Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género”.
- Reporte de estrategia de seguimiento a guías en el cumplimiento de los recorridos ya sea mediante (informes, matrices, bitácoras, fotografías, uso de herramientas virtuales, etc.).
- Documento en el EXCEL que relacione el número de recorridos realizados en el mes junto con las novedades presentadas en los mismos, duración del recorrido (mañana y tarde) por cada grupo y ruta y observaciones en el recorrido que requieran ser reportadas (niños/as que asistieron, niños/as que no asistieron, padres/madres/acudientes que no llegaron al punto de encuentro, novedades en los recorridos y hallazgos en la infraestructura).

- Presentación en POWER POINT con registros fotográficos y audiovisuales que evidencien la puesta en marcha del proyecto, así como la participación de la comunidad en el ejercicio en los caminos seguros.
- Reporte de avances en la estrategia de difusión o comunicaciones.

Todos los informes contaran con la descripción de los procesos de manera cualitativa con categorías de análisis.

Descripción de resultados cuantitativos con hitos de medición a partir de indicadores de procedimiento y de resultados.

Descripción del avance por componente con porcentaje de avance, debilidades evidenciadas, oportunidades de mejora, fortalezas del proceso, amenazas en la ejecución del proceso, próximas acciones por ejecutar o pendientes, actividades no previstas inicialmente que han sido realizadas o a incorporar en la ejecución del proceso, logros principales y experiencias exitosas o significativas con sus evidencias e incluir anexos que se requieran.

Presentación en POWER POINT con registros fotográficos y audiovisuales que evidencien la puesta en marcha del proyecto por componentes, así como la participación de la comunidad en el ejercicio.

Realizar la sistematización de las experiencias en la estructuración e implementación de las etapas del proceso. Si bien en la etapa final se terminará de construir la sistematización, se debe presentar su estructuración durante toda la implementación, el contratista recopilará periódicamente la información necesaria a través de los/as Gestores/as, para hacer efectiva y eficientemente el ejercicio. Incluir desarrollo de evaluaciones de los procesos para medición de indicadores de resultados como de impacto o de efectividad y/o de proceso.

Los informes tendrán que estar acorde con los tiempos y esquemas de planeación avalados en las entregas previas y determinados para el cumplimiento de los procesos. Además, deben incluir reportes consolidados de informes mensuales solicitados por la supervisión de la ANSV.

- **Avance de actualización y/o adaptación de la Guía 1 “Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial”.**

Un (1) documento en PDF y Word® en formato digital y con un diseño esquemático, pedagógico y útil, de manera que sirva de apoyo en el proceso de asistencia técnica a las instituciones educativas y que cualquiera de ellas la pueda retomar para autónomamente generar sus propios PME con énfasis en instituciones educativas rurales y educación vial. Aspectos de los mínimos técnicos para la guía se tendrán

en el **Anexo 1** ***"Mínimos PME y Educación vial"*** *y en Anexo 4. "Transversalización del enfoque de género".* La ANSV entregará la Guía 1 para su revisión y actualización y/o adaptación teniendo en cuenta actualizaciones normativas o instrucciones de la ANSV.

- **Entregables de PME:** Fichas de caracterización de las IE, entregables del paso 1 (comité de movilidad escolar). Dentro del Informe de Avance en la Estructuración del PME y educación vial, se debe relacionar lo siguiente:

Capítulo de avances PME: debe incluir los avances realizados en la estructuración de los PME en todos los municipios priorizados con referencias de avance por colegio. Se dará cuenta del cumplimiento de la caracterización de las IE, el paso establecido para esta etapa (1 de comités de movilidad escolar y los demás que se logren adelantar), las dificultades o retos encontrados y las oportunidades de ajuste metodológico. Para cada municipio se podrá iniciar resumen de los resultados del diagnóstico y proyección de riesgos para el paso de análisis de riesgos de ser el caso de lograrse gestiones.

También se entregarán los Anexos relacionados con el cumplimiento del paso de esta fase: como anexos integrados a este producto se entregarán para cada institución educativa los siguientes: 1). Actas y listados de gestiones iniciales con los establecimientos educativos; 2). Acta y listado de instalación de Comité de Movilidad Escolar -objetivos, integrantes y funciones; 3). Actas y listados de reuniones de asistencia técnica al Comité de Movilidad Escolar y/o comunidad educativa sobre diagnósticos, riesgos y política y otros pasos y compromisos; 4). Gestiones para la implementación de la educación vial incluida dentro de las dinámicas académicas de los establecimientos educativos para la transversalidad de la educación vial por cada establecimiento. **Tener en cuenta que se deben realizar por lo menos 5 acciones de educación vial por establecimiento educativo.**

Se deberá entregar la ficha de caracterización de cada uno de los Establecimientos Educativos con información básica de reconocimiento de las IE y de sus entornos.

NOTA 1: Por lo menos el 85% de instituciones educativas deben contar con las evidencias propias de los entregables antes relacionados sobre PME. El porcentaje restante se entregará en los tiempos acordados por la supervisión del contrato por parte de la ANSV y el consolidado total en la última etapa del contrato. Las razones por las que no se logra el 100% u 85% deberán ser debidamente argumentadas y evidenciadas ante la supervisión de la ANSV.

- Avance de Guía 2 "Educación para la movilidad segura" particular para cada municipio.

Un (1) documento en PDF y Word ® teniendo en cuenta que se debe cumplir con lo anteriormente requerido de plan de aplicación de la Guía 2 del producto 1.

- Se podrá tomar como soporte y apoyo la "Guía metodológica para el fortalecimiento de docentes en el diseño e implementación de estrategias pedagógicas para la educación vial" (también

denominado énfasis en educación vial en este documento): esta Guía metodológica para el fortalecimiento de docentes será entregada por la ANSV una vez firmada el acta de inicio y el contratista podrá ajustarla o complementarla con miras a generar la mejor estrategia por colegio para la apropiación y aplicación de la "Guía de implementación de la educación para la movilidad segura" de acuerdo con los parámetros mínimos de marco teórico, enfoques metodológicos y lineamientos básicos que se describen en el archivo **Anexo 1** ***"Mínimos PME y Educación vial"*** *ver A*nexo 4 "Transversalización del enfoque de género". Además, tener en cuenta la Guía 2. "Educación para la movilidad segura" que la ANSV entregará para la ejecución del contrato.

- La Guía de educación para la movilidad segura particular para cada municipio tiene como objetivo organizar las acciones más estratégicas que para cada municipio funcionen con el propósito de que se realice acompañamiento, seguimiento y evaluación de acciones para lograr la transversalidad de la educación vial en establecimientos educativos o la aplicación real de las competencias para educar en movilidad segura a través de proyectos pedagógicos conforme a lo estipulado en la Ley 1503 de 2011, Ley 115 de 1994, su decreto reglamentario 1860 de 1994 y Documento No. 27 del Ministerio de Educación "Saber Moverse". Se debe propender porque las gestiones con los organismos locales logren formalizar las acciones estratégicas para que se mantengan a largo plazo. En el sentido de lograr acciones estratégicas municipales, las gestiones deben articularse con los procesos de elaboración del Plan Municipal de Movilidad Escolar.

- Avances de Planes Municipales de movilidad escolar para cada municipio.

Un (1) documento en PDF y Word ® que describa:

- Avances para cada una de las fases y pasos de la Guía 7 de Plan municipal de movilidad escolar o línea estratégica de seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes dentro de la ruta especializada de comportamiento de la guía de planes locales de seguridad vial.
- Independientemente de que la estructura de Plan Municipal de Movilidad Escolar sea una, deberá ser diferente la gestión y avances para cada Plan Municipal teniendo en cuenta las realidades de cada municipio.

- Avance de aplicación Guía 3 "Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales".

Un (1) documento en PDF y Word ® que describa pasos metodológicos y el cómo realizar lo siguiente:

- Tener en cuenta la planeación del producto 1 y todos sus elementos. Adicionalmente, deberá ser socializada a las entidades d**e** gobierno para su apropiación, aplicación y sostenibilidad del proceso.
- Se reportará por municipio los acuerdos y evidencias de gestión de aplicación o implementación de estrategias de seguimiento del PME en diferentes establecimientos educativos teniendo en cuenta recursos, personal, cronogramas, metas, indicadores, equipos encargados, etc.

- Avances de actualización y adaptación de la Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial”.

- Un (1) Documento en PDF y Word ® en formato digital y con un diseño esquemático, pedagógico y útil para que entidades locales puedan replicar y dar sostenibilidad a estrategias de educación vial probadas en el ejercicio de la respectiva etapa de herramientas móviles con el desarrollo de lo planeado en el producto 1.
- La guía debe contener objetivos, recursos, descripción detallada de proceso para llevar a cabo la estrategia, con capítulos pedagógico, financiero, operativo, viabilidad en marco normativo y de política pública, diferentes condiciones culturales, ambientales y de espacio para aplicarlo, propuestas de evaluación, réplica y sostenibilidad.
- Tener en cuenta repertorio de actividades pedagógicas o alternativas para diferentes niveles de la población o grupos de edad.
- Debe estar construida por fases o etapas para que las entidades locales repliquen la estrategia desde un antes, durante y después. Tener en cuenta recomendaciones para identificar o priorizar puntos críticos o instituciones educativas de acuerdo con cifras o casos de siniestralidad, especialmente con niñas, niños y adolescentes o riesgos evidentes en los entornos escolares, por ejemplo, instituciones cerca de vías nacionales o de alto flujo vehicular. Describir recomendaciones para la construcción de equipo humano de trabajo con sus perfiles y funciones, además de posibles métricas de costos de operación. Compartir alternativas pedagógicas con perspectiva de curso de vida. Describir tips operativos y pedagógicos. Describir posibilidad de cronograma de actividades. Compartir aprendizajes, logros y posibles dificultades o riesgos. Describir instructivos para la sistematización de resultados, mediciones y formas de evaluación.

- Avances de actualización y adaptación de la Guía 5 “Implementación de caminos seguros al colegio”.

Un (1) documento en PDF y Word ® como guía que contenga:

- Métodos de i**dentificación y focalización de IE, entornos escolares y caminos seguros.**
- Métodos para el **Diagnóstico de los entornos escolares y de los caminos seguros.**
- Métodos de s**elección de caminos seguros para niños, niñas y caminantes según criterios de flujos peatonales, características de infraestructura, de seguridad y potencialidades de redes protectoras, entre otros.**
- Como mínimo, cuatro (4) de los 8 caminos seguros priorizados debe incluir implementación de la metodología con enfoque género desarrollada en el Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género” (Podría ser como mínimo una (1) ruta en cada uno de los 4 municipios priorizados).

- Métodos para la focalización de estudiantes y comunidad educativa con padres de familia y/o acudientes.
- Manual operativo con formatos, protocolos e instrucciones para cada fase del proceso.
- Estructuración del plan pedagógico para los acompañamientos con enfoq**ue en gamificación.**
- Identificación y construcción de rede**s protectoras y vecinos amigos.**
- Diseño de rutas de confianza.
- Ejecución del programa.
- Mediciones, evaluación y reportes.
- Estrategias de difusión y de comunicaciones.
- Estrategias para reconocer puntos críticos susceptibles de intervenciones de infraestructura para mejorar los caminos seguros.
- Recomendaciones operativas, logísticas, pedagógicas y de financiación.

Nota: todos los avances solicitados del producto requieren una presentación PPT ® resumen que incluya todos los componentes solicitados del producto con resúmenes de los reportes cualitativos y cuantitativos de avance por cada municipio de acuerdos, logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas.

PRODUCTO 5. Informes y avances – al quinto mes de ejecución

- Informe mensual de avance de cada componente (mes 4 y 5): PME que incluye acciones de educación vial y gestiones y estructuración del Plan Municipal de Movilidad Escolar, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. Se reportarán avances de cada mes de acuerdo con la planeación del Producto 1 y avances del producto 4. Deberán tener reportes cualitativos y cualitativos de ejecución por municipio e institución educativa con sus respectivas evidencias de gestión, de acciones implementadas y evaluadas con indicadores de valuación de efectividad y resultados, así como logros, debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas.
- Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes al Paso 2 (Diagnóstico de movilidad escolar), Paso 3 (Análisis de riesgos) y al 4 (Política de movilidad escolar) del PME.
- Dar cuenta del cumplimiento del paso 2 de diagnóstico de movilidad escolar), las dificultades o retos encontrados y las oportunidades de ajuste metodológico. Para cada municipio se reportará un resumen de los resultados del diagnóstico y proyección de riesgos para el paso de análisis de riesgos del paso 3.
- Debe incluir los avances realizados en la estructuración de los PME en todos los municipios priorizados con referencias de avance por colegio. Se dará cuenta del cumplimiento del paso 2 de diagnóstico de movilidad escolar), las dificultades o retos encontrados y las oportunidades de ajuste metodológico. Para cada municipio se reportará un resumen de los resultados del diagnóstico y proyección de riesgos para el paso de análisis de riesgos del paso 3.

También se entregarán los Anexos relacionados con el cumplimiento de los pasos de esta etapa: como anexos integrados a este producto se entregarán para cada institución educativa los siguientes: 1). Acta y listado de instalación de Comité de Movilidad Escolar -objetivos, integrantes y funciones; 2). Actas y listados de reuniones de asistencia técnica al Comité de Movilidad Escolar y/o comunidad educativa sobre diagnósticos, riesgos y política. 3). Encuestas en versión final si son ajustadas por el contratista y evidencias de su aplicación; 4). Base de datos consolidada de las encuestas aplicadas y respectivos análisis de resultados. 5). Otros formatos de diagnósticos de entorno e infraestructura y/o cartografía social que es opcional por colegio y organizados por municipios.

Se deberá entregar la ficha de caracterización de las IE con información básica de reconocimiento de las IE y de sus entornos, teniendo en cuenta que los avances de las fichas se entregaron en el PRODUCTO 2.

- Matriz de riesgos y priorización por IE con aspectos comunes y diferenciales por región o municipio.
- Política de movilidad escolar por cada IE en articulación con los PEI y diferentes proyectos institucionales.
- Actas, listados, fotos, documentos o informes de evidencia de la aplicación y evaluación de la implementación para la enseñanza de la movilidad segura conforme a lo planeado y acordado con los establecimientos para la transversalización de la educación vial.
- Actas, listados, fotos, documentos o informes de evidencia de acciones de implementación de la educación en movilidad segura, para cada Institución Educativa priorizada (por lo menos cinco acciones por IE).
- También se entregarán los Anexos relacionados con el cumplimiento de los pasos de esta etapa: como anexos integrados a este prod**ucto** se entregarán para cada institución educativa los siguientes: 1). Encuestas en versión final si son ajustadas por el contratista y evidencias de su aplicación; 2). Base de datos consolidada de las encuestas aplicadas y respectivos análisis de resultados. 3). Otros formatos de diagnósticos de entorno e infraestructura y/o cartografía social que es opcional por colegio y organizados por municipios. 4). matrices de riesgo y evidencias de su ejecución, 5). Evidencias de anexos o gestiones de política de movilidad escolar.

NOTA 1: Por lo menos el 85% de instituciones educativas deben contar con las evidencias propias de los entregables antes relacionados sobre PME. El porcentaje restante se entregará en los tiempos acordados por la supervisión del contrato por parte de la ANSV y el consolidado total en la última etapa del contrato. Las razones por las que no se logra el 100% u 85% deberán ser debidamente argumentadas y evidenciadas ante la supervisión de la ANSV.

NOTA 2: De las acciones de implementación de la educación en movilidad segura, se deben desarrollar por colegio mínimo 5 acciones con enfoque de género, de acuerdo con lo descrito en el Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género”.

NOTA 3: Toda la información recolectada a través de la encuesta deberá reposar en una base de datos Microsoft SQL Server y estar conforme con la Política de Tratamiento y Protección de Datos Personales de la ANSV.

- Entregables propios de los componentes de Herramientas móviles de educación vial.

Se refiere a reportes de avance consolidados por mes, municipios y establecimientos educativos en donde conste descripción de acciones ejecutadas, costos, alcances en población de manera cuantitativa y cualitativa con logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas. Incluir la evaluación de efectividad de las actividades y las categorías definidas pueden ser de recordación, apropiación de conocimientos, conceptos o prácticas, disminución de siniestros, y demás indicadores de resultado.

- Entregables propios del componente de caminos seguros.

Se refiere a reportes de avance consolidados por mes, municipios y establecimientos educativos en donde conste descripción de acciones ejecutadas, costos, alcances en población de manera cuantitativa y cualitativa con logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas. Incluir la evaluación de efectividad de las actividades y las categorías definidas pueden ser de recordación, apropiación de conocimientos, conceptos o prácticas, disminución de siniestros, vinculación de redes protectoras y de la comunidad, mejoramiento de entornos, rendimientos académicos y de convivencia, etc., y demás indicadores de resultado.

- Avance de actualización y/o adaptación de la Guía 1 “Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial”.
  Se refiere al cumplimiento del plan de trabajo del producto 1 y en coherencia con los avances reportados en productos e informes previos entregados a la ANSV. La guía podrá tener modificaciones solicitadas por la ANSV ante ajustes en la metodología de PME o dependiendo de avances o reglamentaciones locales.
- Avance de Guía 2 “Educación para la movilidad segura” particular para cada municipio.
  Se refiere al cumplimiento del plan de trabajo del producto 1 y en coherencia con los avances reportados en productos e informes previos entregados a la ANSV. La guía debe estar pensada para entregar, socializar y aplicar de parte de cada municipio de manera que puedan dar sostenibilidad a acompañamientos, implementación y evaluación de la educación vial de manera transversal como estrategia local y/o de los planes municipales de movilidad escolar.
- Avances de Planes Municipales de movilidad escolar para cada municipio.

Se refiere a avance del mismo Plan Municipal de movilidad Escolar en cumplimiento de la planeación del producto 1 y avances entregados previamente, con sus respectivas evidencias de gestiones por municipio. Incluir reportes cualitativos y cuantitativos de avance por cada municipio de acuerdos, logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas.

- Avance de aplicación Guía 3 “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales”.
  Se refiere al cumplimiento del plan de trabajo del producto 1 y en coherencia con los avances reportados en productos e informes previos entregados a la ANSV. Se entregarán reportes de avance tanto de la aplicación de la guía, así como también si se realizaron actualizaciones, ajustes o adaptaciones a la guía de acuerdo con las necesidades y oportunidades de los municipios. La guía podrá tener modificaciones solicitadas por la ANSV ante ajustes en la metodología de PME o dependiendo de avances o reglamentaciones locales. Los reportes de avances tendrán sus respectivas evidencias de gestiones por municipio. Incluir reportes cualitativos y cuantitativos de avance por cada municipio de acuerdos, logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas.

- Avances de actualización y adaptación de la Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial”.
  Se refiere al cumplimiento del plan de trabajo del producto 1 y en coherencia con los avances reportados en productos e informes previos entregados a la ANSV. La entrega es la misma guía con avance en la realización, actualización o adaptación de la Guía de acuerdo con las necesidades y oportunidades de los municipios. La guía podrá tener modificaciones solicitadas por la ANSV ante ajustes en la metodología de PME o dependiendo de avances o reglamentaciones locales y de la aplicación de las actividades lúdico-pedagógicas que el contratista realice. Podrá incluir reportes de avances de gestión para que la guía efectivamente se aplique autónomamente desde el municipio en coherencia con toda la gestión y acuerdos de los planes municipales de movilidad escolar.

- Avances de actualización y adaptación de la Guía 5 “Implementación de caminos seguros al colegio”.
  Se refiere al cumplimiento del plan de trabajo del producto 1 y en coherencia con los avances reportados en productos e informes previos entregados a la ANSV. La entrega es la misma guía con avance en la realización, actualización o adaptación de la Guía de acuerdo con las necesidades y oportunidades de los municipios. La guía podrá tener modificaciones solicitadas por la ANSV ante ajustes en la metodología de PME o dependiendo de avances o reglamentaciones locales y de la aplicación de las actividades lúdico-pedagógicas que el contratista realice. Podrá incluir reportes de avances de gestión para que la guía efectivamente se aplique autónomamente

desde el municipio en coherencia con toda la gestión y acuerdos de los planes municipales de movilidad escolar.

NOTA: todos los avances solicitados del producto 5, requieren una presentación PPT ® resumen que incluya todos los componentes solicitados del producto con resúmenes de los reportes cualitativos y cuantitativos de avance por cada municipio de acuerdos, logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas.

PRODUCTO 6. Informes y avances – al séptimo mes de ejecución

- Informe mensual de avance de cada componente (mes 6 y 7): PME que incluye acciones de educación vial y gestiones y estructuración del Plan Municipal de Movilidad Escolar, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. Se reportarán avances de cada mes de acuerdo con la planeación del Producto 1 y avances del producto 4. Deberán tener reportes cualitativos y cualitativos de ejecución por municipio e institución educativa con sus respectivas evidencias de gestión, de acciones implementadas y evaluadas con indicadores de valuación de efectividad y resultados, así como logros, debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas.
- Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes a: Paso 5 (plan de acción) del PME.

Dentro del Informe de Avanc**e en la Estructuración del PME y educación vial, de debe relacionar lo siguiente:**

- Anexos relacionados con los pasos de los PME: Los anexos incluyen: 1). Acta y listados de reuniones de asistencia técnica al comité de movilidad escolar y/o comunidad educativa y de apoyo a acciones e iniciativas para la implementación del PME; 2). Acta y listados de reuniones de articulación y apoyo a iniciativas de las Instituciones Educativas priorizadas con entidades territoriales o con oferta para promocionar la movilidad segura en comunidad educativa; 3). Actas, listados, fotos, informes de evidencia de aplicación y evaluación de la implementación para la enseñanza de la movilidad segura conforme a los Lineamientos básicos para tener en cuenta en la construcción de la Metodología y las proyecciones anteriormente definidas; 4). Planes de acción y actas y listados para lograr dichos planes, donde se identifiquen por lo menos, objetivos, compilado de riesgos, acciones, metas o indicadores, tiempos de cumplimiento y responsables. 5). Evidencias de las acciones de implementación de la educación en movilidad segura para cada Institución Educativa priorizada (por lo menos cinco acciones por IE); 6). Evidencias de la socialización del PME o acciones de difusión y de sus acciones de implementación del plan de acción, internamente, a través de los canales con que cuentan las instituciones educativas priorizadas.

- Otros Anexos relacionados: deben incluir: 1). Ficha de seguimiento diligenciada de las acciones del PME si se avanzó a ese paso al momento de entrega del producto; 2). Actas y listados de reuniones de articulación y apoyo a iniciativas de las Instituciones Educativas priorizadas con entidades territoriales o con oferta para promocionar la movilidad segura en comunidad educativa; 4). Actas, listados, fotos y evidencia de aplicación y evaluación de la implementación de acciones en cumplimiento de los planes de acción de los PME (por lo menos tres acciones por IE); 5). Documento de avance de la sistematización de las acciones de implementación realizadas por colegio y 6). Planes de movilidad escolar de cada IE en sus versiones preliminares antes de la entrega final.

- En los anexos incluir una Sección de buenas prácticas de educación vial o promoción de la educación vial o de la seguridad vial.

NOTA 1: Por lo menos el 85% de instituciones educativas deben contar con las evidencias propias de los entregables antes relacionados sobre PME. El porcentaje restante se entregará en los tiempos acordados por la supervisión del contrato por parte de la ANSV y el consolidado total en la última etapa del contrato. Las razones por las que no se logra el 100% u 85% deberán ser debidamente argumentadas y evidenciadas ante la supervisión de la ANSV.

- Entregables propios de los componentes de Herramientas móviles de educación vial.
  Se refiere a reportes de avance consolidados por mes, municipios y establecimientos educativos en donde conste descripción de acciones ejecutadas, costos, alcances en población de manera cuantitativa y cualitativa con logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas. Incluir la evaluación de efectividad de las actividades y las categorías definidas pueden ser de recordación, apropiación de conocimientos, conceptos o prácticas, disminución de siniestros, y demás indicadores de resultado.
- Entregables propios del componente de caminos seguros.
  Se refiere a reportes de avance consolidados por mes, municipios y establecimientos educativos en donde conste descripción de acciones ejecutadas, costos, alcances en población de manera cuantitativa y cualitativa con logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas. Incluir la evaluación de efectividad de las actividades y las categorías definidas pueden ser de recordación, apropiación de conocimientos, conceptos o prácticas, disminución de siniestros, vinculación de redes protectoras y de la comunidad, mejoramiento de entornos, rendimientos académicos y de convivencia, etc., y demás indicadores de resultado.

- Avance de los planes municipales de movilidad escolar.
  Se refiere a avance del mismo Plan Municipal de movilidad Escolar en cumplimiento de la planeación del producto 1 y avances entregados previamente, con sus respectivas evidencias de

gestiones por municipio. Incluir reportes cualitativos y cuantitativos de avance por cada municipio de acuerdos, logros, dificultades, oportunidades, fortalezas, amenazas.

PRODUCTO 7. Informes, avances, entregas finales de guías. - al octavo mes de ejecución contractual

- Informe mensual de avance de cada componente (mes 8):
  PME que incluye acciones de educación vial y gestiones y estructuración del Plan Municipal de Movilidad Escolar, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. Se reportarán avances de cada mes de acuerdo con la planeación del Producto 1 y avances del producto 4. Deberán tener reportes cualitativos y cualitativos de ejecución por municipio e institución educativa con sus respectivas evidencias de gestión, de acciones implementadas y evaluadas con indicadores de valuación de efectividad y resultados, así como logros, debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas.

- Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes a Paso 6 del PME (Seguimiento y evaluación) .

- Anexos relacionados con los pasos de esta etapa y las previas según los faltantes: Los anexos incluyen: 1). Acta y listados de reuniones de asistencia técnica al comité de movilidad escolar y/o comunidad educativa y de apoyo a acciones e iniciativas para la implementación del PME; 2). Acta y listados de reuniones de articulación y apoyo a iniciativas de las Instituciones Educativas priorizadas con entidades territoriales o con oferta para promocionar la movilidad segura en comunidad educativa; 3). Actas, listados, fotos, informes de evidencia de aplicación y evaluación de la implementación para la enseñanza de la movilidad segura conforme a los Lineamientos básicos para tener en cuenta en la construcción de la Metodología y las proyecciones anteriormente definidas; 4). Planes de acción y actas y listados para lograr dichos planes, donde se identifiquen por lo menos, objetivos, compilado de riesgos, acciones, metas o indicadores, tiempos de cumplimiento y responsables. 5). Evidencias de las acciones de implementación de la educación en movilidad segura para cada Institución Educativa priorizada (por lo menos cinco acciones por IE); 6). Evidencias de la socialización del PME o acciones de difusión y de sus acciones de implementación del plan de acción, internamente, a través de los canales con que cuentan las instituciones educativas priorizadas.7). Evidencias de los instrumentos de seguimiento de los planes de acción donde se controle la ejecución de indicadores y cumplimiento de acciones planteadas, esto es fichas de seguimiento por establecimiento educativo.

- Anexos relacionados: deben incluir: 1). Ficha de seguimiento diligenciada de las acciones del PME; 2). Actas y listados de reuniones de articulación y apoyo a iniciativas de las Instituciones Educativas priorizadas con entidades territoriales o con oferta para promocionar la movilidad segura en comunidad educativa; 4). Actas, listados, fotos y evidencia de aplicación y evaluación de la

implementación de acciones en cumplimiento de los planes de acción de los PME (por lo menos tres acciones por IE); 5). Documento de avance de la sistematización de las acciones de implementación realizadas por colegio y 6). Planes de movilidad escolar de cada IE en sus versiones preliminares antes de la entrega final.

- En los anexos incluir una Sección de buenas prácticas de educación vial o promoción de la educación vial o de la seguridad vial.

- Entrega final de las guías:

- Guía 1 “Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial”. Con todos los elementos definidos desde la planeación y en entregas previas.
- Entrega del plan Municipal de movilidad escolar con etapas y fases definidas en la planeación y entregas previas de conformidad con anexo 7 y guía 7. Incluye gestiones de socialización final de los planes con las entidades locales.

- Guía 2 “Educación para la movilidad segura” particular para cada municipio. Con todos los elementos definidos desde la planeación y en entregas previas.

- Informe de aplicación y sostenibilidad de la Guía 3. “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales”. Y guías actualizadas o adaptadas de ser el caso por municipio.

- Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial”. Con todos los elementos definidos desde la planeación y en entregas previas.

- Guía 5 “Implementación de caminos seguros al colegio”. Con todos los elementos definidos desde la planeación y en entregas previas.

NOTA 1: Por lo menos el 85% de instituciones educativas deben contar con las evidencias propias de los entregables antes relacionados sobre PME. El porcentaje restante se entregará en los tiempos acordados por la supervisión del contrato por parte de la ANSV y el consolidado total en la última etapa del contrato. Las razones por las que no se logra el 100% u 85% deberán ser debidamente argumentadas y evidenciadas ante la supervisión de la ANSV.

PRODUCTO 8

- Informe mensual de avance de cada componente (mes 9)

PME que incluye acciones de educación vial y gestiones y estructuración del Plan Municipal de Movilidad Escolar, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. Se reportarán avances de cada mes de acuerdo con la planeación del Producto 1 y avances del producto 4. Deberán tener reportes cualitativos y cualitativos de ejecución por municipio e institución educativa con sus respectivas evidencias de gestión, de acciones implementadas y evaluadas con indicadores de valuación de efectividad y resultados, así como logros, debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas.

- Entregables propios de la asistencia técnica en planes de movilidad escolar (PME) correspondientes al Paso 7 del PME (Documento final de PME, evidencias y socializaciones)

- Anexos relacionados con los pasos de esta etapa y las previas según los faltantes: Los anexos incluyen: 1). Acta y listados de reuniones de asistencia técnica al comité de movilidad escolar y/o comunidad educativa y de apoyo a acciones e iniciativas para la implementación del PME; 2). Acta y listados de reuniones de articulación y apoyo a iniciativas de las Instituciones Educativas priorizadas con entidades territoriales o con oferta para promocionar la movilidad segura en comunidad educativa; 3). Actas, listados, fotos, informes de evidencia de aplicación y evaluación de la implementación para la enseñanza de la movilidad segura conforme a los Lineamientos básicos para tener en cuenta en la construcción de la Metodología y las proyecciones anteriormente definidas; 4). Planes de acción y actas y listados para lograr dichos planes, donde se identifiquen por lo menos, objetivos, compilado de riesgos, acciones, metas o indicadores, tiempos de cumplimiento y responsables. 5). Evidencias de las acciones de implementación de la educación en movilidad segura para cada Institución Educativa priorizada (por lo menos cinco acciones por IE); 6). Evidencias de la socialización del PME o acciones de difusión y de sus acciones de implementación del plan de acción, internamente, a través de los canales con que cuentan las instituciones educativas priorizadas.7). Evidencias de los instrumentos de seguimiento de los planes de acción donde se controle la ejecución de indicadores y cumplimiento de acciones planteadas, esto es fichas de seguimiento por establecimiento educativo. 8). PME finales de cada establecimiento educativo, Evidencias de todo el proceso de acompañamiento, implementación y seguimiento (incluyen acciones de educación vial - mínimo 5 por colegio y de implementación de los planes de acción - mínimo 3 por colegio). Incluye evidencia de las implementaciones de los PME y de todo el proceso con orden documental para entrega a los establecimientos educativos y gestiones para las socializaciones finales en colegios y con las entidades locales.
- Anexos relacionados: deben incluir: 1). Ficha de seguimiento diligenciada de las acciones del PME; 2). Actas y listados de reuniones de articulación y apoyo a iniciativas de las Instituciones Educativas priorizadas con entidades territoriales o con oferta para promocionar la movilidad segura en comunidad educativa; 4). Actas, listados, fotos y evidencia de aplicación y evaluación de la implementación de acciones en cumplimiento de los planes de acción de los PME (por lo menos tres acciones por IE); 5). Documento de avance de la sistematización de las acciones de

implementación realizadas por colegio y 6). Planes de movilidad escolar de cada IE en sus versiones preliminares antes de la entrega final.7) evidencias de gestión documental y socializaciones de PME y PMME).

- En los anexos incluir una Sección de buenas prácticas de educación vial o promoción de la educación vial o de la seguridad vial.

PRODUCTO 9. El producto final deberá entregarse al finalizar el décimo (10) mes de ejecución después de la firma del acta de inicio.

- Informe mensual de avance de cada componente (mes 10 y 11).
  PME que incluye acciones de educación vial y gestiones y estructuración del Plan Municipal de Movilidad Escolar, herramientas móviles de educación vial y programas de caminos seguros. Se reportarán avances de cada mes de acuerdo con la planeación del Producto 1 y avances del producto 4. Deberán tener reportes cualitativos y cualitativos de ejecución por municipio e institución educativa con sus respectivas evidencias de gestión, de acciones implementadas y evaluadas con indicadores de valuación de efectividad y resultados, así como logros, debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas.

- Informes finales de resultados por cada componente. (Documentos finales por componente, evidencias de ejecución, seguimiento, evaluación y sistematización). Incluye Compilación de los informes mensuales.

- Documentos finales del PME con sus Planes de acción definitivos y fichas de seguimiento. Incluye reporte cualitativo y cuantitativo de las experiencias significativas o buenas prácticas de implementación y estructuración del PME.

- Carpeta: Planes de Movilidad Escolar definitivos de cada IE
- Carpeta: Plan de acción de **los PME de cada IE**
- Carpeta: ficha de seguimiento de cada PME
- Carpeta de buenas prácticas
- Carpeta con las guías de PME y educación vial por municipio e IE
- Carpeta de las demás evidencias de asistencias técnicas, seguimientos y acciones implementadas por PME y educación vial y demás gestiones de las áreas de acción del sistema seguro.
- Carpetas de Planes Municipales de movilidad escolar y guías 2 de educación vial por municipios y 3 de seguimiento al PME.

- Un (1) documento en Word- PDF® que exponga las estrategias de sostenibilidad operativa y normativa para los territorios de las estrategias objeto del contrato: Planes de Movilidad Escolar

con énfasis rural, en educación vial y transversalización del enfoque de género; ejecución de la estrategia de rutas móviles o similar con la cual aplicar en los territorios las herramientas móviles para la educación vial, y finalmente estrategia de caminos seguros al colegio.

- Un (1) documento en Word – PDF® n las recomendaciones municipales para aplicar los Planes Municipales de movilidad Escolar y acciones que propuestas de aplicación de las Guías 2, 3, 4, 5 e incluso “Guía 6 para la implementación de un reconocimiento a las instituciones educativas que implementen el PME y el programa de caminos seguros”.

- **Informes finales de sistematización de procesos.** Sistematización de experiencias de la implementación del PME y de las acciones de educación para la movilidad segura, de planes municipales, de herramientas móviles y de caminos seguros al colegio. Incluye modelo o recomendaciones para hacer evaluación y seguimiento de los PME con categorías e indicadores de resultado, impacto, efectividad o proceso.

  Esta sección, en WORD®, se deberán tener en cuenta las aclaraciones incluidas previamente por la ANSV. Este documento deberá incluir como mínimo las siguientes secciones: a) Introducción; b) Metodología utilizada para la sistematización de experiencias; c) Experiencias sistematizadas en todos los municipios priorizados; d) Recomendaciones para implementaciones futuras acciones de sostenibilidad o réplica por componentes y municipios.

✓ Un (1) documento en WORD ® y/o EXCEL que demuestre resultados de la ejecución del contrato, en el que se diferencie la sistematización de los tres procesos (PME, herramientas móviles, caminos seguros)

✓ Un (1) documento en word, PDF y excel® actualizada con los indicadores, metas, avances, seguimiento, evaluación y monitorio final del proceso, teniendo en cuenta el Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género” y demás anexos.

Recordar que la sistematización además de ser un proceso de reportes de avances, de seguimiento y de control de mediciones en el desarrollo de los procesos, requiere un ejercicio de recolección de información en la marcha para determinar avances cuantitativos y cualitativos de los procesos, niveles de apropiación, conocimientos logrados, resultados, experiencias significativas, buenas prácticas, percepciones y demás categorías que el contratista construya teniendo en cuenta la planeación inicial y los posibles resultados e indicadores de efectividad, impacto o los que se definan estudiar para reconocer logros, aprendizajes y experiencias durante la marcha y finalización de los procesos. Revisar anexo de sistematización.

- **Compilación de los informes mensuales**

- Un (1) documento en WORD ® durante la ejecución del contrato, se deberán entregar los siguientes productos:

Análisis de resultados finales y avance de todos los procesos del contrato: Planes de Movilidad Escolar con estrategias de educación vial y planes municipales de movilidad escolar, herramientas móviles de educación vial, programas de caminos seguros y estrategias de sostenibilidad con las características propias (incluida el material audio visual y fotográfico)

- Un (1) documento en EXCEL® durante la ejecución del contrato, deberán integrar lo siguiente: Incluye informe final cuantitativo de avance de todos los procesos del contrato: Planes de Movilidad Escolar con estrategias de educación vial, herramientas móviles de educación vial, programas de caminos seguros y estrategias de sostenibilidad.

- Informe de transversalización de enfoque de género contemplando el (Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género”).
- Evidencias de clausura y socialización en territorio de todos los procesos adelantados, por cada Municipio. Incluir socialización de resultados a la ANSV. Planes de movilidad escolar institucionales, municipales, herramientas móviles y caminos seguros.

Incluye conclusiones, evidencias y resultados de los eventos municipales de clausura y socialización donde se presenten los resultados, buenas prácticas y experiencias significativas en desarrollo del objetivo del contrato (Planes de movilidad escolar finales, educación vial, planes municipales de movilidad escolar, logros de caminos seguros y de herramientas móviles de educación vial). Además, donde se entreguen las guías y demás elementos que las entidades locales podrán tener para replicar procesos y donde se generen compromisos de dicha réplica o adaptación de las estrategias.

- Informe final de la estrategia de herramientas móviles de educación vial.

✓ Un documento en WORD que contenga como mínimo:

- Evolución del proceso de implementación del proyecto**:** evaluando (antes) de las acciones, los resultados inmediatos tras la aplicación de la estrategia de herramientas móviles de educación vial (durante) y uno que evalúe el desempeño final del proyecto (después), que atienda a la compilación de los informes trimestrales. Incluir evaluación de resultados, impactos, efectividad y/o proceso.
- Fortalezas, retos y aprendizajes en la ejecución del proceso
- Información de actividades desarrolladas (Plan de estudios con ejes temáticos, descripción de acciones por sesiones, recursos utilizados, tiempos y responsables.
- Recomendaciones a la ejecución del proceso (Anexos con información teórica, conceptual y metodológica necesaria y con los recursos complementarios que se requieran.
- Recomendaciones para articular con otras entidades.
- **Sistematización de la experiencia** incluyendo estrategias y herramientas pedagógicas para la educación vial en los niveles de preescolar, básica primaria y básica secundaria. Incluye acciones en espacio público o con comunidad y con adultos.

✓ Documento en el EXCEL que relacione la información de las personas que han hecho uso de las herramientas móviles (menores y padres/acudientes) (los datos de caracterización poblacional se entregarán por parte de la ANSV una vez se haya iniciado la ejecución del contrato).

- ✓ Presentación en POWER POINT con registros fotográficos y audiovisuales que evidencien la puesta en marcha del proyecto, así como la participación de la comunidad en el ejercicio.

- Informe final de la implementación del programa de “caminos seguros al cole” que incluya:
- ✓ Un (1) documento en word ® que describa las acciones implementadas en este proyecto, incluyendo las dificultades, retos, oportunidades, beneficios y casos de éxito encontrados durante la implementación. También se incluirán recomendaciones logísticas, pedagógicas y generales para futuras implementaciones, así como una sección dedicada a hacer un resumen consolidado de los resultados y análisis de las experiencias significativas. Deberá detallar las diferentes etapas que debe tener el proceso: (diseño de la aplicación de la estrategia, construcción de ese recorrido lógico que atiende al entorno, evidencias del cumplimiento, recomendaciones, sistematización de la experiencia)
- Evidencias de la ejecución de proceso.
- Sistematización de la experiencia incluyendo estrategias y herramientas pedagógicas para la educación vial en los niveles de preescolar, básica primaria y básica secundaria. Incluye evaluación del proceso con indicadores de resultado, impacto, efectividad y/o proceso, contemplando el Anexo 4. “Transversalización del enfoque de género”.
- ✓ Documento en el EXCEL que relacione el número de recorridos realizados en el trimestre junto con las novedades presentadas en los mismos, duración del recorrido (mañana y tarde) por cada grupo y ruta y observaciones en el recorrido que requieran ser reportadas (niños que asistieron, niños que no asistieron, padres/madres y/o acudientes que no llegaron al punto de encuentro, novedades en los recorridos y hallazgos en la infraestructura)
- ✓ Presentación en POWER POINT con registros fotográficos y audiovisuales que evidencien la puesta en marcha del proyecto, así como la participación de la comunidad en el ejercicio tanto de los caminos seguros.
- ✓ Soporte visual (imágenes) que evidencien el desarrollo de las actividades
- ✓ Soporte audiovisual que permita dar cuenta del avance a lo largo de todo el proyecto.
- ✓ Reporte final de la estrategia de difusión o comunicaciones

- Eventos de clausura, presentación y socialización de resultados - Socialización de resultados, cierres y/o clausuras y sus respectivas evidencias en municipios y establecimientos educativos: documentos de planeación y/o realización de eventos municipales de clausura donde se presenten los resultados, buenas prácticas y experiencias significativas en desarrollo del objetivo del contrato. Además, donde se entreguen las guías y demás elementos que las entidades locales podrán tener para replicar procesos y donde se generen compromisos de dicha réplica o adaptación de las estrategias. También donde se entreguen planes municipales de movilidad escolar con sus respectivas firmas de compromiso de cumplimiento de los planes. Incluye

cronogramas, articulación interinstitucional, gestión con entidades locales, con la ANSV y demás entidades para la creación de estrategias de difusión en medios.

NOTA: Se deberán entregar anexos de documentos, elementos y herramientas que en la ejecución hicieron parte integral de la estrategia en acuerdo con la supervisión de la ANSV, para definir principalmente los modos y periodicidad:

- Diseños audiovisuales y gráficos de la marca “Estrategia Educación vial o de la seleccionada para este proyecto”
- Imágenes, videos resultados de la ejecución del contrato.
- Productos adicionales que surgieron en la ejecución del contrato.
- Planes de Movilidad Escolar:
  - Fichas pedagógicas de acciones en campo
  - Diseño del instrumento de evaluación y actas de su aplicación.
  - Informes de análisis de efectos y resultados asociados al componente de Planes de Movilidad Escolar (PME) y Planes Municipales de Movilidad Escolar (PMME).
  - Bases de datos de asistencias técnicas y beneficiarios tanto de PME como de PMME
  - Bases de datos de acciones de formación y beneficiarios
- Caminos Seguros al Colegio
  - Bases de beneficiarios
  - Bases de asistencias y viajes por colegio
  - Actas de corresponsabilidad
  - Fichas de las salidas pedagógicas
  - Evaluaciones de las salidas pedagógicas
  - Informes y diseños de urbanismo táctico de las instituciones educativas priorizadas
  - Actas de asistencia técnicas
  - Implementación y resultados del pre test y post test
  - Actas de reunión de días sin clase y receso escolar.
  - Banco de juego
  - Diagnóstico de fuentes primarias y secundarias al respecto con sus respectivos análisis, para determinar tiempos, distancias y calidad de recorridos recomendados, de acuerdo con factores del ambiente y del desarrollo físico y cognitivo de los NNA.
  - Formato de Consentimiento informado
  - Formato de uso de imagen
  - Informes de análisis de efectos y resultados asociados al componente de caminos seguros
- Herramientas móviles de educación vial
  - Actas de intervenciones espacio público
  - Actas de intervenciones para gestiones territoriales
  - Actas de gestiones en instituciones educativas

- Diseño de los juegos de pequeño, mediano o gran formato
- Bases de beneficiarios
- Bases de conteo masivo
- Informes de análisis de efectos y resultados asociados al componente de Herramientas móviles de educación vial

Especificaciones Ambientales requeridas

No se permitirá el uso de elementos de plásticos de un solo uso (por ejemplo: agitadores para bebidas, pitillos, cubiertos, vasos o platos desechables). Identificar y cumplir la normatividad ambiental colombiana aplicable a las actividades contratadas. Reportar cualquier emergencia ambiental, fuga, aspecto ambiental, acto o condición subestándar identificado que pueda generar un impacto ambiental negativo. Asegurar que el empaque y/o embalaje de los elementos entregados, presenten cualidades, características o atributos, reciclables o biodegradables.

Dado que el objeto contractual está relacionado con desarrollar una estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros al colegio, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial escolar, se deben considerar beneficios ambientales y sociales para cada uno de sus tres componentes. Por un lado, se pretende que los municipios priorizados cuenten con instrumentos de planeación municipal de la movilidad escolar como sombrilla amplia donde queden incluidas metas, recursos, personal e indicadores específicos y a largo plazo para desarrollar de manera sostenible procesos que redunden en el objetivo de reducir fatalidades y lesiones por siniestros viales en la población escolar y conformar una cultura vial segura en niñas, niños y adolescentes así como en la demás comunidad educativa. Estos planes municipales de movilidad escolar sumados a los planes de movilidad institucionales de cada institución educativa y a sus proyectos educativos transversales de educación vial podrán tener incidencia directa en la gestión directiva, administrativa y académica de los establecimientos educativos y unificar esfuerzos para articular proyectos ambientales, con beneficios social y directamente relacionados con la protección de la vida como son los de seguridad vial. Dependiendo de cada municipio y/o colegio los proyectos y conexiones con beneficios ambientales serán diferentes no solo por vincularse a estrategias o modalidades de transporte escolar eficientes y ambientalmente sostenibles, sino también por la vinculación y participación comunitaria, la eficiencia energética y de economía en recursos. Por otra parte, el componente de herramientas de educación vial ligado a la pedagogía para la movilidad segura, la convivencia pacífica, la promoción de alternativas seguras y activas para la movilidad escolar, el respeto por el espacio e inmobiliario público y diferentes formas de vida con enfoque de género y diferencial representa un impacto ambiental relevante e incuestionable para conciencias y prácticas que ojalá pueda medirse a corto, mediano. Y largo plazo. Finalmente, sobre el componente de caminos seguros al colegio para estudiantes peatones, se pretende que sea una alternativa para proteger desplazamientos a pie que su eficiencia energética y huella de carbono es menor que utilizando vehículos motorizados y además para reemplazar el uso de vernáculos a combustión o la motocicleta que además de que está en aumento,

también está incrementado su exposición al riesgo y mayores fatalidades y lesionados en menores de 18 años.

Especificaciones en Seguridad y salud en el trabajo

a) Disponer del personal que le ayudará en la ejecución del objeto contractual, por lo tanto, debe cumplir con todas las normas laborales y de seguridad social y no existirá solidaridad entre el contratista y la Entidad por las obligaciones del contratista con sus empleados. b) Garantizar la disposición de los elementos requeridos por el personal prestador del servicio, que permitan garantizar el control de los riesgos asociados con la ejecución de las actividades propias del servicio objeto del contrato. c) Debe pagar los salarios y prestaciones sociales en forma oportuna a todo el personal que utilice durante la ejecución del Contrato y en general, dar estricto cumplimiento a la totalidad de obligaciones con el Sistema General de Seguridad Social y Parafiscales, d) Cumplir y estar alineado con las normas, procedimientos, estándares e instrucciones de Seguridad y Salud en el Trabajo e) Presentar listado con nombre, cédula y cargo del personal asignado para la ejecución de actividades

En el entendido que la ejecución de la estrategia integral de seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes que se pretende contratar está relacionada con instrumentos de planeación asociados a los sistemas de seguridad y salud en el trabajo para diferentes tipos de organizaciones, específicamente instituciones de educación preescolar, básica y media, los Planes de Movilidad Escolar (PME) deben estar alineados con lo requerido para este tema de SG-SST del Decreto 1072 de 2015 SGSST y además debe considerarse la resolución 40595 de 2022 sobre Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) de conformidad con el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, donde se establece que las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte (Resolución 40595 de 2022).

Lo anterior significa que hay diferentes sistemas de gestión para abordar la seguridad vial y todas deben articularse dependiendo de los tipos de organizaciones o establecimientos educativos, aspecto que debe considerarse previamente a identificar, seleccionar colegios y a trabajar los PME más acorde a sus condiciones y a la normatividad vigente relacionada. La no articulación de los sistemas de gestión podrá configurarse como posibles riesgos a la ejecución y cumplimiento del objetivo de consolidar una cultura vial segura para establecimientos educativos de preescolar, básica y media sobre todo en municipios apartados que no han desarrollado la seguridad vial escolar de manera integral.

La contratación por adelantar se encuentra contenida en el plan de acción y en el plan anual de adquisiciones para la correspondiente vigencia, la cual se puede ubicar con los siguientes códigos UNSPSC:

Clasificación UNSPSC	Segmento	Familia	Clase
81102200	81- Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología	10- Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura.	22- Ingeniería de transporte.
81131500	81- servicios basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología	13- estadística	15- Metodología y Análisis
86121700	86- Servicios Educativos y de formación	12- Instituciones educativas	17– Universidades y Politécnicos
86101700	86- Servicios Educativos y de formación	10- Formación profesional	17- Servicios de capacitación vocacional no-científica
86111600	86- Servicios Educativos y de formación	11- Sistemas educativos alternativos	16 - Educación de adultos
86121500	86 - Servicios Educativos y de formación	12 - Instituciones educativas	15 - Escuelas elementales y secundarias
86131700	86- Servicios Educativos y de formación	13- Servicios educativos especializados	17– Conducción de vehículos. Buques y aeronaves
93141500	93 - Servicios Políticos y de asuntos cívicos	14 - Servicios comunitarios y sociales	15- Desarrollo y servicios sociales

93141700	93 – Servicios políticos y de asuntos cívicos	14 - Servicios Comunitarios o sociales	17 – Cultura

Tabla 14. códigos UNSPSC. Elaboración propia ANSV

Lo anterior teniendo en cuenta que el servicio por contratar se refiere a diferentes niveles de gestión, implementación, seguimiento, evaluación y creación de productos asociados a una estrategia integral de seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes que incluye articulación interinstitucional, creación de documentos de planeación, acciones pedagógicas con diferentes grupos poblacionales y alternativas seguras de transporte escolar.

CONDICIONES CONTRACTUALES:

Obligaciones de las partes

Obligaciones generales del Contratista

1. Realizar por su cuenta y riesgo, todas las actividades necesarias para cumplir con las obligaciones derivadas del contrato, de acuerdo con las mejores prácticas técnicas y administrativas, con la calidad propia de los proyectos de esta naturaleza.
2. Cubrir los costos, constituir y mantener vigentes las garantías, en los plazos y montos establecidos en el Contrato.
3. Obrar con lealtad y buena fe en el desarrollo del presente Contrato evitando dilaciones y trabas.
4. Allegar oportunamente la documentación necesaria para suscribir y legalizar el contrato.
5. Constituir las garantías en los términos establecidos en este documento y mantenerlas vigentes durante el término de ejecución y liquidación del contrato por los valores y con los amparos previstos en el mismo
6. Presentar para aprobación del Supervisor del contrato, los documentos que den cuenta del cumplimiento de los requisitos de formación académica y experiencia del personal mínimo requerido para la ejecución del contrato, de acuerdo con lo solicitado en el presente documento, así como los soportes de su afiliación al Sistema General de Seguridad Social (salud, pensión y ARL), y copia de libreta militar (Cuando aplique) y/o registro que haga sus veces del Comando de Reclutamiento y Control de Reservas.
7. Suscribir el acta de inicio en los términos indicados en el presente contrato.
8. Ejecutar con pleno conocimiento, autonomía técnica y administrativa el objeto contractual, cumpliendo con la normativa vigente, las especificaciones señaladas en el estudio previo, los Términos de Referencia, modificaciones, las estipulaciones de la matriz de riegos, las demás condiciones de los documentos del proceso, y la propuesta presentada por el contratista, dentro de los plazos pactados en el contrato y en la propuesta, teniendo en cuenta los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. Sin perjuicio de esta

autonomía, atenderá las recomendaciones y lineamientos que durante el desarrollo del contrato le imparta el supervisor.

9. Abstenerse de suministrar, entregar y/o publicar, sin la autorización previa de la entidad, información que NO sea considerada pública, tales como la relativa a documentos que se encuentren en construcción que contengan información preliminar y no definitiva.

10. Mantener estricta reserva y confidencialidad sobre la información que conozca por causa o con ocasión de la ejecución del objeto contractual.

11. Rechazar peticiones y no acceder a amenazas de quienes actúen por fuera de la ley y dar aviso de tales circunstancias a la entidad y a las autoridades competentes.

12. Vincular al personal y hacerse responsable de cualquier contingencia que con referencia a dicho personal se pueda presentar durante la ejecución del contrato.

13. Garantizar que todo el personal utilizado para la ejecución del contrato se encuentre vinculado laboral o contractualmente, y esté afiliado al Sistema de Seguridad Social Integral de acuerdo con la normativa vigente que regule la materia. Asimismo, pagar por su cuenta y riesgo exclusivo y de forma oportuna, los honorarios, salarios y prestaciones a que haya lugar. Esto deberá acreditarlo con los respectivos soportes de pago.

14. Acreditar que el personal dispuesto para la ejecución del contrato cumpla con el perfil y requisitos establecidos en los estudios previos y en la oferta presentada.

15. Vincular y mantener al frente de los trabajos todos los recursos necesarios (equipo, elementos, herramientas, insumos y personal) para el normal y completo desarrollo del objeto contractual, y de todas las obligaciones del contrato, de conformidad con lo establecido en los estudios previos y demás documentos que hagan parte integral del contrato, así como en su oferta.

16. Informar periódicamente a la ANSV la composición del capital social de la persona jurídica; la existencia de pactos o acuerdos de accionistas; su pertenencia o no a un grupo empresarial, si se trata de una matriz, subordinada, o sucursal de sociedad extranjera, así como la información relevante de índole jurídica, comercial o financiera, de la persona jurídica o de sus representantes legales, socios o accionistas, cuando haya lugar a ello.

17. Informar a la ANSV la ocurrencia de situaciones que impliquen modificaciones del estado de los riesgos existente al momento de proponer o de celebrar el contrato, como sería el caso de la existencia de investigaciones, medidas de aseguramiento o condenas proferidas en Colombia o en el extranjero.

18. Conocer y acatar las obligaciones contractuales descritas en el Manual Unificado de Contratación de la ANSV.

19. Tener en cuenta los lineamientos y parámetros establecidos en el Decreto No. 199 de 2024, por el cual se establece el Plan de Austeridad del Gasto para las Entidades que hacen parte del Presupuesto General de la Nación y las circulares expedidas por el Gobierno Nacional y los lineamientos expedidos por la ANSV.

20. Responder ante terceros por los daños que se ocasionen y que provengan de causas que le sean imputables, en desarrollo del contrato, así como mantener indemne a la ANSV de cualquier reclamación judicial o extrajudicial promovida por terceros que tenga como causa el contrato celebrado. Las demás que se deriven de la naturaleza del contrato y que sean pertinentes para la óptima ejecución del mismo y todas aquellas emanadas de la naturaleza y esencia del contrato, de acuerdo con las normas legales vigentes y la propuesta presentada, los cuales harán parte integral del futuro contrato.
21. Advertir al supervisor de manera inmediata, cualquier contradicción u omisión que encuentre entre las normas, guías, instructivos o instrucciones de la entidad, o cualquier documento del proceso, cuando estas supongan la imposibilidad de cumplir con los resultados previstos en el contrato y proponer por escrito las modificaciones necesarias, para ser sometidas a la aprobación de la entidad.
22. Implementar y dar cumplimiento a las directrices del Decreto 1072 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo*" y demás normas vigentes de higiene y salud y seguridad en el trabajo, así como las de ambiente que correspondan. Será responsabilidad del CONTRATISTA tanto la vinculación del personal como cualquier contingencia que con referencia a dicho personal se pueda presentar durante la ejecución del contrato.
23. Adoptar todas las medidas de seguridad industrial que prevengan la ocurrencia de accidentes durante la ejecución del objeto contractual. El CONTRATISTA deberá dotar a sus empleados de los elementos de seguridad industrial y de protección personal necesarios para la ejecución de las labores propias del contrato.
24. Adoptar todas las medidas de sanidad que mitiguen el riesgo de propagación de enfermedades durante la ejecución del objeto contractual. El CONTRATISTA deberá dotar a sus empleados de los elementos de protección personal y de las herramientas necesarias para la ejecución de las labores propias del contrato.
25. Obtener las aprobaciones de los productos y/o informes de actividades y las demás que se requieran por parte del supervisor, dentro del plazo de ejecución del contrato.
26. Suscribir en conjunto con el supervisor las actas y los demás documentos necesarios para la ejecución y liquidación del contrato.
27. Presentar a la entidad todos los productos, informes, formatos, actas y demás documentos debidamente diligenciados en los términos exigidos en el contrato, documentos del proceso y Manuales de la ANSV vigentes durante la ejecución del mismo.
28. Preparar, participar y documentar las reuniones de seguimiento o de socialización que sean convocadas por la ANSV con el fin de difundir entre su personal u otros asistentes, los productos y demás aspectos del proyecto, de acuerdo con las instrucciones de la ANSV
29. Facturar en debida forma las actividades ejecutadas, de conformidad con la forma de pago establecida para el contrato.

30. Cumplir con los ofrecimientos efectuados en su propuesta y sostener el precio ofertado durante la ejecución del contrato.
31. Cumplir con toda la normatividad ambiental vigente.
32. Mantener actualizada la dirección comercial durante la vigencia del contrato y hasta la liquidación del mismo y presentarse a la ANSV en el momento que sea requerido por la misma para la suscripción de la correspondiente acta de liquidación.
33. En caso de cualquier novedad, reportar la situación de forma inmediata al supervisor del contrato de manera escrita.
34. Acatar las disposiciones 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", y demás disposiciones concordantes o complementarias.
35. Abstenerse de ejecutar actividades no contempladas en el contrato, sin la suscripción previa del documento contractual correspondiente.
36. Las demás que se deriven de la naturaleza y esencia del contrato y que sean pertinentes para la óptima ejecución del mismo, de acuerdo con las normas legales vigentes, la propuesta presentada y los estudios previos, los cuales harán parte integral del contrato.
37. Cumplir con la política de Seguridad y Privacidad de la información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual puede consultarse en https://sig-mipg.co:7443/index.php#!.

Obligaciones Específicas del contratista:

1. Desarrollar y atender todas las actividades indicadas en las especificaciones señaladas en los estudios previos, Anexos Técnicos, Apéndices y demás documentos contractuales, además de los ofrecimientos adicionales plasmados en la propuesta, que sean requeridas para cumplir en tiempo y forma cabalmente con el objeto del contrato.
2. Presentar dentro de un máximo de **diez (10) días hábiles** a la firma del acta de inicio los documentos y requisitos exigidos al PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO.
3. Entregar ante la supervisión del contrato los soportes que acrediten el cumplimiento de sus actividades, productos solicitados y recibidos a entera satisfacción con las especificaciones, demás requisitos señalados en la forma de pago y dentro de los términos establecidos. Adicionalmente, los productos deberán entregarse con mínimo diez **(10) días calendario de anterioridad a la fecha estipulada para efectos de revisiones y aprobaciones.**
4. Realizar la entrega oportuna de los informes de avances y demás documentos descritos en cada uno de los productos en medio físico y/o digital, según corresponda, atendiendo el "Procedimiento de Organización y Archivo de Gestión" vigente de la entidad.
5. Realizar, previa aprobación de la supervisión del contrato, el cambio de Municipio o Establecimiento Educativo por uno(a) de similares características cuando, por circunstancias no

imputables al Contratista o la Agencia, no puedan realizarse las actividades que incluye el contrato**.**

6. Presentar los reportes que requiera el supervisor del contrato con máximo tres (3) días hábiles de plazo a la solicitud realizada.
7. Informar oportunamente al supervisor del contrato sobre cualquier dificultad en el desarrollo de las actividades descritas en el ALCANCE del presente documento.
8. Informar oportunamente a la Supervisión del contrato, los cambios que por razones justificadas deba realizar en el equipo de trabajo mínimo, caso en el cual deberá observar lo que sobre el particular se determina en el presente documento.
9. Realizar la gestión territorial necesaria para coordinar con cada municipio e institución educativa las acciones requeridas para implementar todas las actividades del proceso. Así mismo, deberá presentar los objetivos y resultados de todos los procesos ante las autoridades locales.
10. Realizar las presentaciones periódicas sobre los avances en la implementación de las actividades que sean requeridas por la ANSV.
11. Contar con el almacenaje de seguridad de la información, por medio de las respectivas copias de respaldo, de la información generada en el marco de la ejecución contractual.
12. Entregar todos los informes solicitados en el contrato, apéndices y anexos del mismo, en el medio indicado en los documentos contractuales (medio magnético editable, PDF, físico, entre otros), así como los informes que adicionalmente requiera la ANSV.
13. Contar con la aprobación de la Oficina Asesora de Comunicaciones de la ANSV, quien a su vez seguirá las indicaciones de la línea Institucional y de gobierno en términos de comunicación, para producir y entregar las piezas comunicativas (volantes de convocatoria, afiches, entre otros) a la comunidad según los lineamientos establecidos por la ANSV.
14. Contar con la autorización explícita previa de las personas participantes en las diferentes actividades y presentar ante la Supervisión del contrato, las evidencias correspondientes de tal autorización o consentimiento. Para el efecto, establecerá un formato de consentimiento que deberá ser diligenciado y suscrito por cada uno de los participantes en donde se manifieste por parte de estos que conocen, aceptan y asumen los riesgos asociados a la realización de las actividades, uso de datos y de imagen. Este formato de consentimiento y asentimientos para menores de edad serán suscrito por el Representante Legal de los NNA y aprobados por parte de la supervisión de ANSV y deberán socializarse cada vez que se vaya a realizar cualquiera de las metodologías del presente proceso, este formato para menores de edad debe estar firmado por parte de padre, madre o representante legal del NNA.
15. Mantener un balance de género (no menor de 40% ni mayor de 60% de representación de cada sexo) en el equipo vinculado directa y/o indirectamente con el proyecto, de conformidad con lo exigido en el Anexo No. 4, lo cual deberá acreditarse ante el supervisor del contrato.

16. Mantener un archivo ordenado cronológicamente de los documentos del contrato, correspondencia producida y actas de reuniones, junto con los documentos soporte, y entregarlo como parte del Informe Final en medio magnético.
17. Asistir a todos los comités técnicos y reuniones convocadas, en la modalidad que la ANSV estime conveniente, para el seguimiento y desarrollo del contrato.
18. Adelantar las actividades de socialización con la comunidad, entes territoriales, administradores viales y demás actores requeridos contractualmente, conforme a los lineamientos de la ANSV en los documentos contractuales.
19. Suministrar estrategias de articulación entre la comunidad educativa, autoridades locales y la ANSV
20. Respetar los principios de equidad e igualdad de género en la ejecución de los servicios contratados. No permitirá ni promoverá la discriminación basada en el género u otros motivos protegidos por la ley y asistirá a los programas de capacitación o formación específicos sobre igualdad de género y prevención de discriminación que le ofrezca la entidad.
21. Cumplir a cabalidad con el protocolo para la prevención, atención y medidas de protección de todas las formas de violencia contra las mujeres y basada en género, actos de racismo y/o discriminación por razón de raza, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual o discapacidad o demás razones de discriminación en el ámbito laboral y contractual del sector público, ello de conformidad con lo estipulado en la Directiva Presidencial N°001 del 8 de marzo de 2023.
22. Legalizar ante la oficina de Almacén e Inventarios el ingreso de los elementos físicos adquiridos (si aplica), cumpliendo con los procedimientos internos de codificación y marcación de la Entidad. El CONTRATISTA será responsable de los bienes hasta que se formalice su recibo a satisfacción mediante el acta de ingreso definitiva al almacén, si hay lugar a ello.
23. Registrar ante la Oficina de Registro de la Dirección Nacional de Derechos de Autor de Colombia, todas las producciones intelectuales que se desarrollen en el marco del proyecto, así como adelantar el registro de las transferencias de derechos patrimoniales a que haya lugar (si aplica). Todos los contenidos que se creen en el marco del objeto contractual, incluyendo informes y productos generados durante la ejecución el mismo, serán de propiedad y de libre utilización por parte de la ANSV de conformidad con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 1450 de 2011, que modificó el artículo 20 de la Ley 23 de 1982, para cualquier fin que esta entidad considere, bajo los lineamientos de austeridad del gasto, emitidos por la Presidencia de la República. Adicionalmente, con la firma del contrato, se acepta la cesión de derechos patrimoniales de autor a la ANSV, respecto de informes, productos o materiales que se generen en el marco del contrato, como lo son, entre otros, documentos, imágenes, registros, videos, contenidos virtuales, bases de datos y demás reportes, etc.

PARÁGRAFO 1 - PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA IMAGEN DE MENORES DE EDAD: Para la publicación, divulgación o cualquier otro uso de material fotográfico, videográfico o audiovisual en el que

aparezcan menores de edad, el contratista deberá obtener, de manera previa, explícita y por escrito, la autorización de los padres, madres o tutores legales de cada menor. Aun contando con dicha autorización, toda publicación deberá realizarse de forma que se proteja y respete en todo momento la dignidad, la honra, la intimidad y el buen nombre del menor, evitando cualquier tipo de exposición que pueda vulnerar sus derechos. El contratista deberá mantener un archivo organizado con todos los soportes de autorización y ponerlo a disposición del supervisor del contrato siempre que sea requerido. Esta obligación se establece en concordancia con lo dispuesto en la Ley 1098 de 2006 (Código de la Infancia y la Adolescencia) y las normas vigentes sobre protección de datos personales.

PARÁGRAFO 2 – CONFIDENCIALIDAD, PROPIEDAD Y RESERVA: Los estudios, análisis, informes, textos, documentos, aplicaciones, bases de datos, software, hardware, marcas, reseñas, nombres comerciales, modelos y dibujos industriales, patentes, Know How, secretos industriales, invenciones, descubrimientos, y demás información considerada como propiedad intelectual protegida, a la cual el contratista tenga acceso en virtud del desarrollo del objeto de este contrato y del proceso de selección, serán de propiedad exclusiva de la ANSV.

El contratista indemnizará integralmente todos los perjuicios que sean causados a la ANSV, sus asociados o clientes, por la divulgación, uso indebido o no autorizado, aprovechamiento, etc., de la información confidencial o por cualquier conducta violatoria sobre la misma información, sea originada directamente por el contratista, por cualquier persona que actúe en nombre de él o que haya obtenido la información del contratista directa o indirectamente, o por cualquier otra causa imputable al contratista. La vigencia de las obligaciones de confidencialidad asumidas en el contrato será igual a la del término del contrato y en todo caso se mantendrán con posterioridad a su terminación. Para todos los efectos legales la información entregada por la ANSV al contratista se califica como un secreto empresarial. Las restricciones respecto de la confidencialidad de la información no se aplicarán a la información:

1. Que sea recibida legalmente de otra fuente, libre de cualquier restricción y sin violación de la Ley y/o del contrato.
2. Que esté disponible generalmente al público, sin violación de este documento por el contratista.
3. Que sea divulgada por el contratista para cumplir con un requerimiento legal de una autoridad competente, siempre y cuando informe de tal hecho a la ANSV antes de la divulgación de la información, con una antelación de cinco (5) días hábiles o en el menor tiempo posible en caso de que se trate de una orden judicial o administrativa de inmediato cumplimiento, de tal forma que ANSV tenga la oportunidad de defenderla, limitarla o protegerla, y siempre y cuando el contratista divulgue solamente aquella información que sea legalmente requerida.
4. Que la ANSV informe al contratista por escrito: que la información está libre de tales restricciones.

Obligaciones de la ANSV

1. Disponer de los recursos y la información que garanticen la ejecución del Contrato y de las demás actividades que desarrolle.
2. Realizar el seguimiento y control de las actividades del contratista, revisando los informes de avance y proporcionando retroalimentación oportuna sobre el progreso del contrato.
3. Aprobar los productos entregados por el contratista, siempre y cuando cumplan con los criterios de calidad, plazos y especificaciones técnicas establecidos.
4. Gestionar los pagos al contratista de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el contrato, previa verificación de cumplimiento de las obligaciones.
5. Verificar que los productos entregados, cumplan con los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial y las necesidades de financiamiento de los territorios.
6. Disponer de los recursos financieros o presupuestales que garanticen la ejecución del Contrato
7. Designar el Supervisor del Contrato para el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones el contratista.
8. Suministrar oportunamente la información disponible para el desarrollo de las actividades u obligaciones contractuales.
9. Verificar que el contratista realice el pago de aportes al sistema de seguridad social integral, parafiscales, ICBF, SENA y cajas de compensación familiar (cuando a ello haya lugar), en las condiciones establecidas por la normativa vigente.
10. Las demás establecidas en la normativa vigente y en el presente estudio previo.

2.3. La modalidad de selección y su justificación incluyendo los fundamentos jurídicos

El proceso se realizará de manera directa de conformidad con el siguiente fundamento legal y normativo:

Sea lo primero indicar que la presente contratación se rige por los principios de la Constitución Política de Colombia y atiende los fines estatales previstos en el artículo 2º de la Constitución Política en especial con “Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (…)”

El Artículo 209 de la Constitución Política de Colombia señala que, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, delegación y desconcentración de funciones. Así mismo, en el artículo 113 constitucional, se establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines.

La Ley 489 de 1998, establece en su artículo 6, que:

"En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares"

Para efectos de contratación estatal, el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, específicamente en el Artículo 2 de la Ley 80 de 1993, enlista como entidades estatales:

"a) La Nación, las regiones, los departamentos, las provincias, el Distrito Capital y los distritos especiales, las áreas metropolitanas, las asociaciones de municipios, los territorios indígenas y los municipios; los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), así como las entidades descentralizadas indirectas y las demás personas jurídicas en las que exista dicha participación pública mayoritaria, cualquiera sea la denominación que ellas adopten, en todos los órdenes y niveles.

b) El Senado de la República, la Cámara de Representantes, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, la Contraloría General de la República, las contralorías departamentales, distritales y municipales, la Procuraduría General de la Nación, la Registraduría Nacional del Estado Civil, los ministerios, los departamentos administrativos, las superintendencias, las unidades administrativas especiales y, en general, los organismos o dependencias del Estado a los que la ley otorgue capacidad para celebrar contratos."

Por su parte el artículo 32, ibidem, indica que serán contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad.

Así, se categorizan como contratos interadministrativos aquellos actos jurídicos generadores de obligaciones celebrados entre entidades denominadas estatales, al tenor del Artículo 2 de la Ley 80 de 1993.

En coherencia con lo expuesto, el Manual Unificado de Contratación de la ANSV, expedido en observancia del parágrafo del Artículo 7 de la Ley 1702 de 2013, en su Numeral 4.3.2.3. Literal l. prevé la causal de Contratación Directa Privada que atiende a "*Convenios y contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos*", causal que específicamente comprende "la posibilidad jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de efectuar erogaciones presupuestales con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en

cuyos eventos el patrimonio autónomo actuará como pagador acorde con las instrucciones que realice la Agencia de Seguridad Vial en su condición de fideicomitente." Lo anterior corresponde a la autorización que se da a la ANSV de destinar recursos de inversión del Fondo Nacional de Seguridad Vial para la celebración de contratos o convenios interadministrativos en que aquella, dada su naturaleza de entidad estatal, debe actuar como contratante y a los que le aplicará la normatividad del régimen público de contratación.

Mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con ponencia del consejero Álvaro Namén Vargas, Rad N° 2257 del 2016, se consideró:

"(…) la Sala quiere enfatizar que un contrato interadministrativo es aquel negocio jurídico celebrado entre dos entidades públicas, mediante el cual una de las dos partes se obliga para con la otra a una prestación (suministro de un bien, realización de una obra o prestación de un servicio), por la que, una vez cumplida, obtendrá una remuneración o precio. (…)

a. Los contratos interadministrativos, en todos los casos (contratación directa y aún en los eventos en que se ordene que sean el resultado de una licitación pública o selección abreviada), deben tener relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos, los cuales, naturalmente, están sometidos a la ley (literal c, numeral 4, inciso primero del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007). Esta exigencia significa que la entidad estatal ejecutora (contratista) posee la capacidad jurídica y financiera, el soporte técnico y operativo y la experiencia acreditada para ejecutar ella misma el objeto contractual (…)

"(…) Las entidades públicas, para el cumplimiento de los fines del Estado, la satisfacción de los intereses y necesidades colectivas, la prestación de servicios públicos y la realización de actividades administrativas e incluso industriales y comerciales, requieren el aprovisionamiento de bienes y servicios y la realización de obras, lo cual consiguen con la colaboración de los particulares o de otras entidades que integran la administración pública, mediante la celebración de contratos por los que, regularmente, deben pagar un precio o remuneración.""(...)

De manera que debe entenderse que el contrato interadministrativo, cuyo objeto bien podría ser ejecutado por los particulares, genera obligaciones recíprocas y patrimoniales a ambas entidades contrayentes, dado que concurren a su formación con intereses disímiles o contrapuestos, pues, aunque la entidad que resulta contratista es de carácter público, tiene intereses propios derivados de su actividad.

De este modo, los contratos interadministrativos comportan el pago de una remuneración, dentro del cumplimiento de un fin estatal que para el caso está radicado en la entidad estatal contratante, en tanto que la entidad estatal contratista actúa en su propio interés, bajo el amparo de una relación jurídica de carácter patrimonial que, en definitiva, incide sobre los derechos subjetivos de las partes, a diferencia de los convenios interadministrativos que, como se puntualizará más adelante, son acuerdos que permite la autonomía de la voluntad celebrados entre entidades estatales para el cumplimiento de fines que les son propios (fines

estatales) y que no involucran una relación negocial fundada en un carácter patrimonial ni tampoco una contraposición de intereses. (...)

La Corte Constitucional en sentencia C-671 del 28 de octubre de 2015, con ponencia del Magistrado Alberto Rojas Ríos, al analizar la constitucionalidad del Decreto 1773 de 2015 "Por el cual se autoriza la celebración de convenios administrativos para la ejecución de recursos públicos por parte de algunas entidades territoriales", frente a la figura del convenio interadministrativo, señaló:

"(…) Lo que hace interadministrativo a un convenio o acuerdo específico o convenio no es el procedimiento de selección aplicable, sino la calidad de los sujetos contratantes, esto es que las dos partes de la relación jurídica contractual formen parte de la administración pública (…)".

Según lo dispuesto por la Ley 1150 de 2007, en el artículo 2: "La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa", y fija las reglas para cada modalidad.

Respecto a la Modalidad de Selección de Contratación Directa, de conformidad con lo previsto en el Numeral 4° Artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, la misma se encuentra permitida de forma exclusiva para los asuntos allí enlistados, en los que se incluye: (...) c) Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas de los mismos tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la Ley o en sus Reglamentos (...)".

El Inciso 1 del Literal c) del Numeral 4° del Artículo 2° de la Ley 1150 de 2007 modificado por el Artículo 92 de la Ley 1474 de 2011 fue reglamentado por el Artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015, que señala:

"Artículo 2.2.1.2.1.4.4. Convenios o contratos interadministrativos. La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto. (...)"

El Honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección tercera, Radicado No. 11001032600020090007000, sentencia del 7 de marzo de 2011, Consejero Ponente Enrique Gil Botero, se pronunció frente a los contratos interadministrativos, en los siguientes términos:

"La razón por la que el legislador obró así es bastante clara. Buscó ordenar las modalidades de selección, empezando por su nombre, pero sobre todo para homogeneizar las causales que contenían –cuando este era el caso-, de allí que se denominaran conforme a su finalidad y propósito. Por esto llamó contratación directa a aquella forma de escoger al contratista donde no es necesario que la administración obtenga dos o más ofertas, toda vez que es la única manera de entender que de verdad la contratación es directa. Si necesitara varias

propuestas, la modalidad no sería esta, ya que la expresión contratación directa debe dar la idea de que la contratación se realiza con quien la entidad escoja libremente, de no ser así no sería directa. Este fue el problema nominal que tuvo la ley 80, como quiera que recogía bajo este nombre muchas causales donde se exigían varias ofertas –incluso hasta 10, como en la menor cuantía-, por ello nada tenía de directa la elección.

(...) Pero no sólo de aquí se deduce lo que se viene expresando. Del articulado mismo de la ley 1150 se desprende que las causales de contratación directa no requieren de la obtención de un número plural de ofertas. Por el contrario, la escoge libremente, bien pidiendo una sola oferta o incluso ninguna, pudiendo pasarse -en este último caso- a suscribir directamente el contrato."

En igual sentido, el Honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, Consejero ponente: MAURICIO F AJARDO GÓMEZ, Radicación número: 66001-23-31-000-1998-00261-01(17860), frente a la naturaleza de los contratos interadministrativos ha precisado:

"(...) En atención a lo anterior y en relación específicamente con lo que interesa para el caso concreto, se puede señalar que los convenios o contratos interadministrativos tienen como características principales las siguientes:

(i) constituyen verdaderos contratos en los términos del Código de Comercio cuando su objetivo lo constituyen obligaciones patrimoniales;(ii) tienen como fuente la autonomía contractual;(iii) son contratos nominados puesto que están mencionados en la ley;(iv) son contratos atípicos desde la perspectiva legal dado que se advierte la ausencia de unas normas que de manera detallada los disciplinen, los expliquen y los desarrollen, como sí las tienen los contratos típicos, por ejemplo compra venta, arrendamiento, mandato, etc. (v) la normatividad a la cual se encuentran sujetos en principio es la del Estatuto General de Contratación, en atención a que las partes que los celebran son entidades estatales y, por consiguiente, también se obligan a las disposiciones que resulten pertinentes del Código Civil y del Código de Comercio; (vi) dan lugar a la creación de obligaciones jurídicamente exigibles; (vii) persiguen una finalidad común a través de la realización de intereses compartidos entre las entidades vinculadas; (viii) la acción mediante la cual se deben ventilar las diferencias que sobre el particular surjan es la de controversias contractuales. (…)"

Ahora bien, el Manual Unificado de Contratación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el Numeral 4.1.4.1.1. explica los convenios y contratos interadministrativos en los siguientes términos:

"Los Convenios y Contratos Interadministrativos son aquellos que se suscriben entre entidades públicas, de acuerdo con la normatividad vigente, para lo cual la ANSV debe verificar la naturaleza de la parte conveniente o contratante.

La diferencia entre los convenios y contratos de esta naturaleza radica en que los convenios se suscriben para aunar esfuerzos y no implican contraprestaciones mutuas, por otro lado, las dos partes intervinientes acuden para satisfacer un mismo interés; al contrato, en los contratos se pretende el intercambio de prestaciones de contenido económico y la satisfacción de necesidades opuestas. (…)".

A su vez, el Manual Unificado de Contratación de la ANSV, respecto del régimen público aplicable cuando esta entidad estatal obra como contratante, como en este asunto, contempla la modalidad de contratación directa y las causales en las que opera:

"(…) Esta modalidad permite seleccionar el contratista sin adelantar convocatoria pública y sin la necesidad de recibir varias cotizaciones. Constituye un mecanismo excepcional y de interpretación restrictiva, por lo que su procedencia se dará sólo si se configura alguna de las causales definidas en el numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, o la norma que la modifique, adiciona, complemente o sustituya y son las siguientes:

a. Urgencia Manifiesta.
b. Contratación de Empréstitos.
c. Convenios y Contratos Interadministrativos.
d. Contratos para el desarrollo de actividades científicas y tecnológicas.
e. Cuando no exista pluralidad de oferentes en el mercado.
f. Prestación de servicios profesionales (con personas naturales o jurídicas), de apoyo a la gestión o ejecución de trabajos artísticos encomendados a personas naturales.
g. Arrendamiento y adquisición de bienes.

Con miras a adelantar este procedimiento, se requiere la elaboración de estudios previos y un acto administrativo (a excepción de prestación de servicios profesionales y apoyo a la gestión; y empréstitos) donde se justifique la contratación por esta modalidad, dicho acto debe contener tal acto las razones de hecho y derecho que fundamentan la decisión. Finalmente, no se requiere elaborar pliegos de condiciones.

En los casos de la Urgencia Manifiesta, el acto de declaratoria de la misma hará las veces de acto administrativo de justificación.

Para llevar este proceso se deberá seguir lo establecido en el Procedimiento correspondiente en el Sistema de Gestión de Calidad de la Entidad."

Teniendo en cuenta los antecedentes normativos y jurisprudenciales expuestos, se tiene entonces que la modalidad de selección para el presente proceso será la contenida en el Numeral 4.3.2.3. literal I. del Manual Unificado de Contratación de la ANSV que atiende: "Convenios y contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos", en la que dada la naturaleza pública de dichos actos jurídicos y de las

partes que lo celebran, se otorga la facultad a la ANSV de efectuar erogaciones con cargo a los recursos de inversión del Fondo Nacional de Seguridad Vial, aplicándose las normas que corresponden al régimen público de contratación.

De conformidad con el Acuerdo No. 01 -008 del 10 de abril del 2019, "*por el cual se adopta una reforma al Estatuto General de Unidades Tecnologías de Santander*" esta institución de educación superior constituida como establecimiento público de orden departamental, creada por la Asamblea Departamental, mediante la ordenanza No. 90 de 1963, cuenta con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio independiente, en virtud de la ordenanza No. 21 del 15 de diciembre del 1981 y en lo referente a las políticas y a la planeación del sector educativo señaladas y orientadas por el Ministerio de Educación Nacional. Asimismo, se establece dentro de estos estatutos, que esta es una institución que, para la ejecución de actividades académicas, de investigación, asesoría y extensión, la institución podrá participar con empresas, corporaciones mixtas u otras formas organizativas, para dar cumplimiento a sus objetivos y funciones del establecimiento educativo.

Bajo ese supuesto, se cumplen los requisitos mínimos a saber:

a) La ANSV y Unidades Tecnologías de Santander son entidades públicas según lo indicado en el Artículo 2 de la Ley 80 de 1993.

b) La misionalidad de Unidades Tecnologías de Santander permite satisfacer la necesidad identificada y justificada en el presente instrumento, pues dentro de su misionalidad establece: Las Unidades Tecnológicas de Santander, son una Institución de Educación Superior que desde sus inicios han alcanzado reconocimiento en la región por la calidad de sus servicios educativos y por contribuir con la formación del talento humano requerido para el desarrollo tecnológico del país. Fue creada oficialmente el 23 de diciembre de 1963 mediante la ordenanza número 90 e inició labores académicas el año siguiente; su denominación fue Instituto Tecnológico Santandereano. Sin embargo, su historia no parte del día en que se ordenó su creación o cuando empezó a funcionar; su proceso histórico inició en 1988 con la instauración de la Escuela de Artes y Oficios de Bucaramanga, la cual materializó la intención de dotar a la región de un Instituto de formación técnica destinada a instruir conocimientos teóricos y prácticos de las artes y los oficios; confiriendo al personal capacitado grados de maestro, oficial y obrero.

c) El objeto contractual se encuentra en armonía con la misión y visión de Unidades Tecnológicas de Santander, en la medida en que ha desempeñado un papel destacado en el apoyo a diversas entidades del Estado mediante la implementación y gestión de proyectos educativos. Esta experiencia se puede justificar a través de diversos aspectos clave que destacan su capacidad para contribuir significativamente al desarrollo educativo del país.

d) La naturaleza académica, científica y tecnológica de Unidades Tecnológicas de Santander, así como su trayectoria en proyectos de análisis de datos, movilidad y seguridad vial, las posiciona como una entidad idónea para la ejecución del objeto propuesto, consistente en "***Desarrollar una estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial de la población escolar en los municipios priorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial",.***

e) De esta manera, la vinculación de Unidades Tecnológicas de Santander resulta coherente con los fines misionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se ajusta a lo dispuesto en el artículo 355 de la Constitución Política y el artículo 2.2.15.1.4 del Decreto 1082 de 2015, en cuanto se trata de un contrato interadministrativo celebrado con una institución pública de educación superior para el desarrollo de actividades de ciencia, tecnología e innovación que fortalecen las políticas públicas en materia de seguridad vial.

Por lo tanto, dado que se trata de la celebración de un Contrato Interadministrativo, la selección del contratista se determina a partir de su naturaleza jurídica y objeto social, relacionado con el objeto del contrato interadministrativo que se pretende suscribir. En este orden de ideas y en virtud de los mencionados artículos 209 de la Constitución Política de Colombia, Ley 489 de 1998 y la Ley 1702 de 2013, la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, han identificado la necesidad de establecer un vínculo con la Unidad Tecnológicas de Santander a fin de garantizar la colaboración armónica y subsidiaria para poder conseguir los fines del Estado en las materias de su competencia y contribuye a fortalecer los principios de la función administrativa.

En consecuencia, la modalidad para el presente proceso de contratación es un contrato interadministrativo, de conformidad con lo dispuesto los artículos 355 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 06 de la Ley 489 de 1998, el cual se ajusta en su totalidad a las directrices impartidas por la Procuraduría General de la Nación, Contraloría General de la República y Auditoría General de la República, en la Circular Conjunta 014 del 1 de junio de 2011.

Vale la pena indicar que, la suscripción de un Contrato Interadministrativo permitirá a la ANSV adelantar sus funciones misionales, mediante la investigación, recolección de datos, análisis que permiten evaluar la siniestralidad vial y la importancia de salvar vidas en la vía, basados en el enfoque de "sistema seguro" previsto en la Ley 2251 de 2022.

En consonancia con los fundamentos anteriormente expuestos y en procura de la satisfacción de las necesidades planteadas oportuna y eficazmente, es procedente suscribir un contrato interadministrativo entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Unidades Tecnológicas de Santander, en virtud del principio de coordinación y colaboración para garantizar la armonía

en el ejercicio de sus respectivas funciones administrativas y la consecución de los cometidos estatales.

Lo anterior, toda vez que Unidades Tecnológicas de Santander es una Institución de Educación Superior que desde sus inicios han alcanzado reconocimiento en la región por la calidad de sus servicios educativos y por contribuir con la formación del talento humano requerido para el desarrollo tecnológico del país. Unidades Tecnológicas de Santander fue creada mediante Ordenanza Departamental No. 90 de 1963 como una Institución Pública de Educación Superior (IES), con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, conforme a los estatutos.

Por su naturaleza pública, está comprendida dentro de las entidades estatales definidas en el artículo 2 de la Ley 80 de 1993, y por tanto puede celebrar contratos interadministrativos con otras entidades del Estado (como la ANSV), conforme al artículo 355 de la Constitución Política. Asimismo, de conformidad con el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011 y el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, las entidades estatales pueden celebrar contratos interadministrativos con instituciones de educación superior públicas cuando el objeto esté relacionado con sus funciones misionales. En virtud de sus estatutos, Unidades Tecnológicas de Santander tiene competencia para desarrollar una estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial de la población escolar en los municipios priorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, lo cual guarda correspondencia directa con el objeto del presente contrato.

Los estatutos y antecedentes contractuales evidencian que Unidades Tecnológicas de Santander tiene competencia jurídica para desarrollar una estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial de la población escolar en los municipios priorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, vinculadas a la gestión pública y desarrollo territorial. Además de tener experiencia comprobada en la suscripción de convenios interadministrativos y de cooperación con múltiples entidades estatales, ejecutando proyectos con componentes técnicos, administrativos y financieros complejos.

Unidades Tecnológicas de Santander tiene competencia en la realización de proyectos educativos, con competencia académica y técnica, pues ha establecido alianzas estratégicas con diversas entidades del Estado, incluyendo ministerios, gobiernos locales, y otras instituciones educativas.

Para ello, se encuentra el siguiente cuadro que da cuenta de la experiencia: existe amplia experiencia en la ejecución de contratos relacionados con el objeto a contratar que demuestran la efectividad de las UTS en la colaboración con entidades estatales. Algunos ejemplos incluyen:

- ZASCA: Iniciativa del Gobierno Nacional en la cual las UTS es el operador del ZASCA Santander en el cual se fortalecen procesos de desarrollo productivo sostenible, desarrollo del ser y desarrollo comunitario.
- Proyectos de Educación Rural: Intervenciones en zonas rurales para mejorar la calidad educativa y reducir el abandono escolar.
- Capacitación de líderes en diferentes áreas del conocimiento que permiten mejorar las condiciones de vida de sus regiones

Numero contrato / Convenio	Entidad aliada	Objeto	Valor	Fecha de inicio	Techa de terminación
CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No. CO1.PCCNTR.5348494	SERVICIOS NACIONAL DE APRENDIZAJE SENA – FONDO EMPRENDER	CONTRATAR LOS SERVICIOS DE GESTIÓN Y, ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS PARA LA OPERACIÓN DE LA RUTA DE CREACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LOS PROYECTOS DEL FONDO EMPRENDER, CONFORME AL MODELO 4K DEL EMPRENDIMIENTO, LOS LINEAMIENTOS DEL FONDO EMPRENDER Y DEL SENA, BRINDANDO SOPORTE TÉCNICO, ADMINISTRATIVO, JURÍDICO, FINANCIERO Y RECUPERACIÓN DE CARTERA.	$186.336.071.000	22/09/2023	1/04/2027
CONVENIO COOPERACION 001-18	ECOPETROL EMPRESA COLOMBIANA DE PETROLEOS ICP	AUNAR ESFUERZOS PARA EL DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO CONJUNTO DE CAPACIDADES TECNOLÓGICAS Y DE HERRAMIENTAS DE SISTEMAS DE GESTIÓN PARA EL SECTOR OIL & GAS MEDIANTE ACTIVIDADES DE DESARROLLO Y TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA	$4.098.677.994	03/12/2018	02/04/20-20

CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 0879 -2017	GOBERNACIÓN DE SANTANDER	APOYAR EL DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO DENOMINADO INNOVACION POR UNA CULTURA CIUDADANA PARTICIPATIVA MEDIANTE LA INVESTIGACION DEL COMPORTAMIENTO SOCIAL APOYADO EN TIC EN EL AREA METRÓPOLITANA DE BUCARAMANGA Y BARRANCABERMEJA.	$3.471.080.647	17/05/2017	16/05/2020
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 00254-2017	CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE SANTANDER –CAS-	FORTALECER LA EDUCACION AMBIENTAL FORMANDO LIDERES AMBIENTALES EN LOS 74 MUNICIPIOS DEL AREA DE JURISDICCION DE LA CORPORACION AUTONOMA DE SANTANDER	$1.014.819.480	30/06/2017	29/12/2017
CONVENIO DE COOPERACIÓN No. 026-2023	FIDUCIARIA COLOMBIANA DE COMERCIO EXTERIOR S.A. FIDUCOLDEX, COMO VOCERA Y ADMINISTRADORA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO INNPULSA COLOMBIA	AUNAR ESFUERZOS TECNICOS ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS ENTRE UNIDADES TECNOLOGICAS DE SANTANDER EL INSTITUTO MUNICIPAL DE EMPLEO Y FOMENTO EMPRESARIAL DE BUCARAMANGA IMEBU LA CAMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA E INNPULSA COLOMBIA CON EL FIN DE PONER EN MARCHA EL CENTRO DE REINDUSTRIALIZACION ZASCA EN LA CIUDAD DE BUCARAMANGA QUE PERMITA INCREMENTAR LA PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DE MIPYMES YO UNIDADES PRODUCTIVAS FORMALES E INFORMALES DEL TERRITORIO PARA FORTALECER	$1.755.730.277	19/07/2023	20/01/2025

		PROCESOS DE DESARROLLO PRODUCTIVO SOSTENIBLE DESARROLLO DEL SER Y DESARROLLO COMUNITARIO A TRAVES DE ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TECNICA ENFOCADO EN ATENDER ESPECIFICAMENTE EL SECTOR DEL SISTEMA MODA CONFECCION Y CALZADO			
CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No. 1905	GOBERNACIÓN DE SANTANDER	IMPLEMENTACION Y SOSTENIMIENTO DEL PLAN INSTITUCIONAL DE CAPACITACION PARA LA GOBERNACION DE SANTANDER 2017, DE ACUERDO CON LA RESOLUCIÓN NO. 02216 DEL 24 DE FEBRERO DE 2016	$249.237.000	14/09/2017	13/12/2017
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No.270-2017	ALCALDIA DE BUCARAMANGA	AUNAR ESFUERZOS PARA EL DESARROLLO Y LA EJECUCION DEL DIPLOMADO DE PARTICIPACION COMUNITARIA EN SALUD Y AMBIENTE DIRIGIDO A LIDERES COMUNITARIOS DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA PARA FORTALECER LA ATENCION PRIMARIA EN SALUD	$170.000.000	15/09/2017	14/12/2017
CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No. 002- 2017	INSTITUTO DE LA JUVENTUD EL DEPORTE Y LA RECREACIÓN DE BUCARAMANGA – INDERBU-	AUNAR ESFUERZOS PARA LA EJECUCION DE LAS CAPACITACIONES Y FORMACION INTEGRAL EN AREAS AFINES A LA ACTIVIDAD FÍSICA, LA RECREACIÓN Y EL DEPORTE DIRIGIDO A LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA Y PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS COMPETENCIAS EN EL DISEÑO Y MEJORAMIENTO DE LOS PROYECTOS DE VIDA ALTERNATIVOS, QUE	$144.866.000	22/11/2017	08/02/2018

		ENRIQUEZCAN SUS COMPETENCIAS PARA LOGRARLO			
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 235-2022	ALCALDIA DE BUCARAMANGA	ANUAR ESFUERZOS PARA DIAGNOSTICO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE ASEO Y LA CARACTERIZACION DE LOS RESIDUOS SOLDIOS EN LA FUENTE DEL SECTOR RURAL EN MUNICIPIO DE BUCARAMANGA COMO ACCIONES ENMARCADAS EN EL PLAN DE GESTION INTEGRAL DE RESIDUOS SOLIDOSPGIRS 2022 - 2033	$274.586.788	27/09/2022	18/04/2023
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 221-2016	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL –PROSPERIDAD SOCIAL – FIP, EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER Y LAS UNIDADES TECNOLÓGICAS DE SANTANDER –UTS- PARA EJECUTAR EL PROGRAMA: MI NEGOCIO	$2.200.000.000	18/08/2016	22/08/2019
CONVENIO DE ASOCIACIÓN NO. 1174-2017	MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS Y FINANCIEROS ENTRE EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL Y LA INSTITUCIÓN UNIDADES TECNOLÓGICAS DE SANTANDER PARA EL DISEÑO Y DESARROLLO CURRICULAR DE UNA OFERTA EDUCATIVA PERTINENTE Y DE CALIDAD BASADA EN CUALIFICACIONES, A TRAVÉS DE LA CARACTERIZACIÓN Y EL ALISTAMIENTO DE 4 EJES DE MODELO DE	$130.666.667	01/09/2017	31/12/2017

		FORTALECIMIENTO Y DESARROLLO INSTITUCIONAL PARA LOS OFERENTES DE LA EDUCACIÓN TÉCNICA Y TECNOLÓGICA.			
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 11196-8	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL PARA LA DEFENSA DE LA MESETA DE BUCARAMANGA –CDMB-	AUNAR ESFUERZOS INTERINSTITUCIONALES ENTRE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL PARA LA DEFENSA DE LA MESETA DE BUCARAMANGA –CDMB- Y LAS UNIDADES TECNOLÓGICAS DE SANTANDER –UTS- CON EL FIN DE REALIZAR UN ESTUDIO QUE CONTEMPLE LOS PROGRAMAS A EJECUTAR, POR PARTE DE LOS USUARIOS, ENTES MUNICIPALES, REGIONALES Y NACIONALES, PARA EL MANEJO Y CONSERVACIÓN DE LAS 28 MICROCUENCAS PRIORIZADAS	$450.000.000	06/12/2017	27/12/2018
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO N°CO1.PCCNTR.2622066 DE 2021	GOBERNACIÓN DE SANTANDER	AUNAR ESFUERZOS CON UNIDADES TECNOLOGICAS DE SANTANDER UTS PARA EL “FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACION SUPERIOR GENERACION DIAMANTE INCENTIVOS EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER”	$2.303.123.196	29/06/2021	30/07/2021
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO N° 138 -2017	GOBERNACIÓN DE SANTANDER	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER Y LAS UNIDADES TECNOLOGICAS DE SANTANDER PARA LA IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA LUMBRERAS PARA BACHILLERES DESTACADOS DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER	$2.247.367.216	13/02/2017	25/12/2017

CONVENIO INTERADMINISTRATIVO N° 316-2021	ALCALDIA DE BUCARAMANGA	AUNAR ESFUERZOS ACCIONES CAPACIDADES RECURSOS Y CONOCIMIENTOS JUNTO CON LAS UNIDADES TECNOLOGICAS DE SANTANDER PARA PROMOVER EL PROYECTO DE MASIFICACION DE LA EDUCACION SUPERIOR EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$1.288.799.692	13/01/2021	28/12/2021
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO N° 353-2022	ALCALDIA DE BUCARAMANGA	AUNAR ESFUERZOS ACCIONES CAPACIDADES RECURSOS Y CONOCIMIENTOS JUNTO CON LAS UNIDADES TECNOLOGICAS DE SANTANDER PARA PROMOVER EL PROYECTO DE MASIFICACION DE LA EDUCACION SUPERIOR EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$1.187.700.000	23/01/2023	28/12/2023
CONTRATO INTERADMINISTRATIVO N° ANSV 009-2024	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	DESARROLLAR UNA ESTRATEGIA INTEGRAL DE PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR, EDUCACIÓN VIAL Y CAMINOS SEGUROS, ORIENTADA AL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POBLACIÓN ESCOLAR EN LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	$13.044.032.459		
CONTRATO INTERADMINISTRATIVO N° ANSV	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	"DISEÑAR, ORGANIZAR Y EJECUTAR UN DIPLOMADO Y UN FORO ORIENTADOS A LA PREVENCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, CON EL FIN DE FORTALECER LAS CAPACIDADES TÉCNICAS, ACADÉMICAS Y PRÁCTICAS DE LOS PARTICIPANTES EN			

		TORNO A LA SEGURIDAD VIAL.			

En ese orden de ideas, puede evidenciarse que Unidades Tecnológicas de Santander demuestra amplia experiencia en desarrollar una estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial de la población escolar.

Así las cosas, puede evidenciarse que, la experiencia técnica y académica de Unidades Tecnológicas de Santander se articula con el enfoque del contrato, el cual es: desarrollar una estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial de la población escolar; pues cuenta con equipos interdisciplinarios, soporte tecnológico y antecedentes en proyectos de similar naturaleza.

La selección de Unidades Tecnológicas de Santander obedece además de la presentación de la propuesta, a su idoneidad técnica y a que comparte la naturaleza jurídica pública, sin fines de lucro, y competencias legales para ejecutar el objeto. En este sentido, se configura la ejecución de una función pública coordinada entre entidades estatales, con fundamento en los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad previstos en la Constitución y la Ley 489 de 1998.

Así entonces, Unidades Tecnológicas de Santander acredita experiencia institucional y técnica en desarrollo de estrategia integral de planes de movilidad escolar, educación vial y caminos seguros, orientada al fortalecimiento de la seguridad vial de la población escolar, lo cual es coherente con el objeto contractual, conforme a los principios de transparencia, economía y responsabilidad establecidos en la Ley 80 de 1993.

Con base en lo anterior, se considera que el presente estudio previo cumple con los criterios de idoneidad jurídica, técnica, financiera y misional requeridos, por lo que se recomienda adelantar la suscripción del contrato interadministrativo con las Unidades Tecnológicas de Santander, en concordancia con los principios de transparencia, economía y responsabilidad establecidos en la Ley 80 de 1993 y las disposiciones aplicables del Decreto 1082 de 2015.

Finalmente, es preciso indicar que, de acuerdo con la reciente postura del Consejo de Estado —particularmente en la sentencia expedida por la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del 17 de octubre de 2025, en los autos del 4 de octubre de 2024 y del 6 de noviembre de 2025, mediante los cuales se declaró la nulidad parcial, se suspendió

parcialmente el numeral 16.2 de la Circular Externa Única de 2022 de Colombia Compra Eficiente y del inciso cuarto del numeral 16.2 de la Circular Externa Única, versión 3 del 27 de diciembre de 2023, respectivamente — la prohibición del parágrafo del artículo 38 no se extiende a los contratos interadministrativos, independientemente de su objeto. En tal sentido, dos entidades públicas pueden suscribir válidamente contratos interadministrativos durante los periodos de restricción electoral, incluidos los cuatro (4) meses previos a las elecciones presidenciales, siempre que la figura no corresponda materialmente a un convenio interadministrativo para la ejecución de recursos públicos, que sí está prohibido para los sujetos territoriales mencionados en la norma.

En consecuencia, conforme al tenor literal del parágrafo 1 del artículo 38 de la Ley 996 de 2005 y a la interpretación fijada por el Consejo de Estado y acatada por Colombia Compra Eficiente, la prohibición allí prevista se circunscribe a los convenios interadministrativos para la ejecución de recursos públicos y no resulta aplicable a los contratos interadministrativos. la verificación, en cada caso concreto, de la naturaleza jurídica del instrumento a suscribir.

2.4. El valor estimado del contrato y la justificación de este.

Valor estimado del contrato:

Teniendo en cuenta lo anterior, la ANSV estima para la presente contratación un presupuesto por la suma de **NUEVE MIL DOSCIENTOS SETENTA MILLONES DOSCIENTOS NUEVE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS M/L ($ 9.270.209.499).**
El valor del contrato incluye costos directos e indirectos del contrato, tasas e impuestos, contribuciones, pólizas, retenciones y demás cargos que generen la prestación del servicio.

Los valores unitarios obedecen a la oferta de menor valor de la muestra seleccionada (valores más cercanos y acordes a precios del mercado), la cual fue presentada por la Institución Educativa **UNIDADES TECNOLOGICAS DE SANTANDER**, quien cuenta con amplia experiencia en el sector y garantiza el adecuado el complimiento de las actividades del contrato.

Nota: De conformidad a la Ley 30 de 1992, en su artículo 92 ***"****Las instituciones de educación superior, los colegios de bachillerato, y las instituciones de educación no formal, no son responsables del IVA. Adicionalmente, las instituciones estatales u oficiales de educación superior tendrán derecho a la devolución del IVA que paguen por los bienes, insumos y servicios que adquieran, mediante liquidaciones periódicas que se realicen en los términos que señale el reglamento".*

En caso de terminación anticipada, cesión o suspensión del contrato, sólo habrá lugar al pago proporcional de los servicios efectivamente prestados. El presupuesto se encuentra amparado por la verificación de objeto expedidos por el Grupo de Recursos Financieros.

El valor estimado del contrato se encuentra respaldado en la disponibilidad presupuestal CVI No. 48-26 de 15/01/2026 y CDR No. 002-2026 (ver imagen 1 y 2) y del proyecto de inversión BPIN 202300000000223, con fuente de recursos de inversión.



CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD DE RECURSOS CDR No. 002-2026

LA SOCIEDAD FIDUCIARIA DE DESARROLLO AGROPECUARIO S.A. FIDUAGRARIA S.A. EN CALIDAD DE VOCERA Y ADMINISTRADORA DEL PATRIMONIO AUTONOMO FSV FIDUAGRARIA

CERTIFICA:

1. Que en fecha 15 de diciembre de 2022 se suscribió el contrato de fiducia mercantil No. 076 de 2022 entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV y la Sociedad Fiduciaria de Desarrollo Agropecuario S.A. para la constitución del fideicomiso denominado "Patrimonio Autónomo FSV Fiduagraria".
2. Que de acuerdo con la información financiera del Patrimonio Autónomo FSV Fiduagraria, a la fecha existe disponibilidad de recursos para atender la solicitud de CDR requerida mediante FORMATO SOLICITUD DE EXPEDICIÓN, MODIFICACIÓN Y/O ANULACIÓN DE CERTIFICADOS DE DISPONIBILIDAD DE RECURSOS – CDR del 16 enero del 2026 CVI 48-26 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial por NUEVE MIL DOSCIENTOS SETENTA MILLONES DOSCIENTOS NUEVE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS M/CTE. ($9.270.209.499,00) debidamente suscrito por los funcionarios autorizados de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así:

3. Que conforme lo indicado anteriormente, se expide el presente CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD DE RECURSOS por valor de valor por NUEVE MIL DOSCIENTOS SETENTA MILLONES DOSCIENTOS NUEVE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS M/CTE. ($9.270.209.499,00) para atender el gasto señalado en la solicitud.
4. Que la ejecución de pagos correspondientes al presente CDR está sujeta a la disponibilidad efectiva de recursos de cada vigencia.
5. Que ni Fiduagraria S.A. ni el Patrimonio Autónomo FSV Fiduagraria asumen responsabilidad alguna por la celebración y ejecución de los compromisos que se efectúen con cargo al presente certificado de disponibilidad de recursos.
6. Para el presente CDR no aplican los vistos buenos por parte del Grupo de Gestión Contractual

Dado en Bogotá D.C. a los (16) días del mes de enero de dos mil veintiséis (2026). El presente certificado tiene una vigencia de seis (6) meses calendario a partir de la fecha de expedición.

Atentamente,

NORBEY ABRIL BELLO
Firmado digitalmente por NORBEY ABRIL BELLO
Fecha: 2026.01.16
NORBEY ABRIL BELLO
Vicepresidente de Negocios (E)
FIDUAGRARIA S.A.
Actuando como vocera del Patrimonio Autónomo FSV Fiduagraria

Disponibilidad de Recursos: Los recursos destinados para el presente proceso de selección corresponden a la vigencia 2026 imputados así: CVI No. 48-26 de 15/01/2026 CDR No. 002-2026.

La disponibilidad de los recursos para la presente contratación se encuentra certificada por el Grupo de Gestión Financiera de la ANSV, de conformidad con el Formato de verificación del objeto del contrato respecto al plan de acción y a los proyectos de inversión, que se adjunta al presente estudio previo.

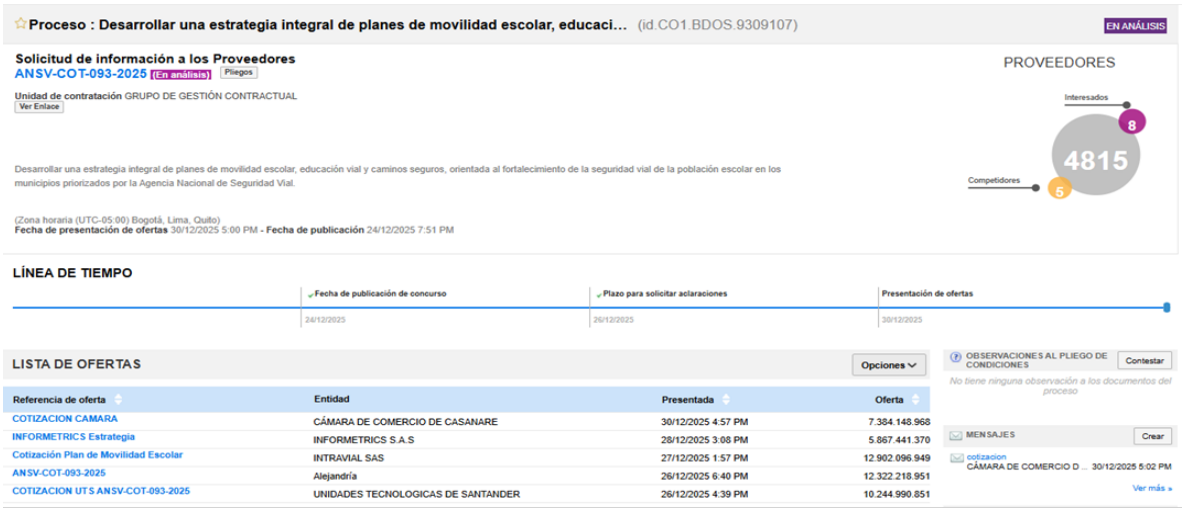
Variables consideradas para calcular el valor.

De conformidad con lo dispuesto en la Estrategia Nacional de Lucha contra la Corrupción, adoptada mediante el Decreto 1600 de 2024, la ANSV ha llevado a cabo un riguroso proceso para la fijación del presupuesto. El artículo 2.1.4.3.2.1 de dicho decreto establece la obligación de "*Fortalecer los análisis de mercado para la fijación objetiva de precios",* exigiendo para ello "estudios públicos y abiertos, que permitan un análisis comparativo de los precios de referencia para alcanzar valores de mercado favorables y mayor eficiencia en el gasto".

En cumplimiento de este mandato, y con el fin de mitigar sobrecostos, se realizó una consulta abierta en la plataforma SECOP II, y se procedió a verificar "la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades de las

empresas que coticen". A continuación, se detalla el proceso y la verificación realizada a las empresas que presentaron su cotización.

La ANSV realizó un estudio de mercado de acuerdo con las necesidades del servicio a contratar según el objeto señalado en el presente documento, para lo cual se consideraron como fuentes de información para la estructuración del presupuesto oficial las cotizaciones allegadas ante las solicitudes realizadas por la Entidad. La ANSV realizó solicitud vía SECOP II bajo referencia ANSV-COT-093-2025 en el mes de diciembre, desde el 24 al 30 de diciembre de 2025, en la cual se recibieron cinco (5) cotizaciones.



Una vez recibida las cotizaciones y de conformidad con lo consignado en el Decreto 1600 de 2024 en su artículo 2.1.4.3.2.1. Prevención de corrupción en la contratación pública el cual enuncia:

"(...)

> *Fortalecer los análisis de mercado para la fijación objetiva de precios. En la elaboración del análisis de mercado para fijar los precios, deberán realizarse estudios públicos y abiertos, que permitan un análisis comparativo de los precios de referencia para alcanzar valores de mercado favorables y mayor eficiencia en el gasto. En esa medida, y con el fin de mitigar sobrecostos, en la definición de presupuestos a partir de cotizaciones no se podrán realizar consultas cerradas ni direccionadas a grupos reducidos de empresas y se verificará la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades de las empresas que coticen. En todo caso, en los documentos del proceso debe quedar constancia del proceso que permitió la determinación del precio, el mecanismo seleccionado para fijarlo y la justificación de esa elección."*

Se procedió a verificar los datos consignados en el SECOP II de cada una de las empresas que remitieron cotización, arrojando los resultados que se observan en el **Anexo Estudio de Mercado.**

PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN: Posteriormente se realizó el procesamiento de datos y análisis mediante herramientas de estadística descriptiva, tales como la media aritmética, la desviación estándar, coeficiente de variación y nivel de confianza. Estas herramientas, nos permiten determinar si hay un nivel de confiabilidad adecuado entre los precios de referencia logrados, lo cual se determina por el nivel de dispersión de estos con respecto al promedio; entre menor sea el nivel de dispersión, mayor confiabilidad hay en la muestra. Para el análisis de precios se utilizaron las siguientes herramientas de estadística descriptiva:

PROMEDIO: El promedio o también media aritmética es la sumatoria de los valores de la muestra, que para este caso es la sumatoria de los precios obtenidos en las cotizaciones y precios unitarios, dividido por el número de precios que se cotizan por ítem. Para calcular el promedio se sumaron todos los precios cotizados, este valor se divide por la cantidad de precios de cada ítem.

DESVIACIÓN ESTÁNDAR: La desviación estándar o desviación típica, es una medida de centralización o dispersión para variables de razón y de intervalo, de gran utilidad en la estadística descriptiva. Se define como la raíz cuadrada de la varianza. Junto con este valor, la desviación típica es una medida (cuadrática) que informa la distancia que tienen los precios respecto de su media aritmética, expresada en las mismas unidades que la variable. Para conocer los precios de las diferentes cotizaciones, no basta con conocer las medidas de tendencia central, sino que es necesario conocer la desviación que presentan los precios en su distribución respecto de la media aritmética de dicha distribución, con objeto de tener una visión acorde con la realidad al momento de describirlos e interpretarlos para la toma de decisiones en la unidad y así analizar si se encuentra sobre los rangos normales.

COEFICIENTE DE VARIACIÓN: En estadística, cuando se desea hacer referencia a la relación entre el tamaño de la media y la variabilidad de la variable, se utiliza el coeficiente de variación. Su fórmula expresa la desviación estándar como porcentaje de la media aritmética, mostrando una mejor interpretación porcentual del grado de variabilidad de la desviación típica o estándar. Por ello es importante hacer su uso en el análisis de precios del estudio de mercado, puesto que permite dar un porcentaje de error que pueden tener los precios sobre el valor promedio y el mercado. A mayor valor del coeficiente de variación mayor heterogeneidad de los valores de la variable; y a menor valor, mayor homogeneidad en los valores de la variable.

MARGEN DE CONFIABILIDAD: El nivel de confianza se indica por 1-α y habitualmente se da en porcentaje (1-α) %. Ya que, una vez extraída las demás ayudas estadísticas, permite saber que tan confiables son los precios de mercado y que margen de error pueden tener, Los valores que se suelen utilizar para el nivel de confianza son el 95%, 99% y 99,9%. Pero para fines de calidad del estudio se utiliza mayor al 70%.

VALOR MINIMO Y VALOR MAXIMO: El valor mínimo es el valor más pequeño dentro de un conjunto de datos, mientras que el valor máximo es el valor más alto. Estos valores son útiles para entender la dispersión de los datos y para calcular el rango, que es la diferencia entre el máximo y el mínimo.

Una vez aplicado la limpieza de datos se lograron que los valores de los ítems de las cotizaciones sean homogéneos y qué, en cada uno de sus ítems el resultado de confiabilidad es alto. (Ver Anexo 2. Consolidación de Cotizaciones)

Disposiciones Generales

Las áreas estructuradoras tienen el deber de realizar estudios de mercado como parte de los análisis del sector, en los que se justifiquen los precios estimados y el presupuesto oficial de los Procesos de Contratación de la Entidad, sin limitarse a los análisis históricos, empleando para tal efecto las variables de los contratos de concesión u otras formas (cuando apliquen), listas de precios de referencia, bases de datos especializadas, precios regulados, experiencias de otras entidades del sector transporte u otros sectores administrativos y, se deberán realizar solicitudes de información a proveedores a través de la plataforma transaccional SECOP II.

Lo anterior en cumplimiento de lo previsto en el Decreto 1600 de 2024, que modificó el Decreto 1082 de 2015, que indica lo siguiente:

> “Artículo 2.1.4.3.2.1. Prevención de corrupción en la contratación pública. Las entidades mencionadas en el artículo 2.1.4.3.1.2 del presente decreto, sin perjuicio de las demás obligaciones legales y reglamentarias, deberán garantizar las siguientes acciones en el desarrollo y la gestión contractual a su cargo:
>
> (…)
>
> c) Fortalecer los análisis de mercado para la fijación objetiva de precios. En la elaboración del análisis de mercado para fijar los precios, deberán realizarse estudios públicos y abiertos, que permitan un análisis comparativo de los precios de referencia para alcanzar valores de mercado favorables y mayor eficiencia en el gasto. En esa medida, y con el fin de mitigar sobrecostos, en la definición de presupuestos a partir de cotizaciones no se podrán realizar consultas cerradas ni direccionadas a grupos reducidos de empresas y se verificará la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades de las empresas que coticen. En todo caso, en los

documentos del proceso debe quedar constancia del proceso que permitió la determinación del precio, el mecanismo seleccionado para fijarlo y la justificación de esa elección]

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO:

PRESUPUESTO ESTIMADO DEL PROCESO

El presupuesto oficial para el presente proceso se determina a través de la aplicación de las herramientas estadísticas citadas anteriormente y correspondientes a la muestra de cotizaciones, en esta se evidenció los valores homogéneos. Por consiguiente, se procede a realizar la estimación del presupuesto utilizando el método de mínimos, como herramienta técnica de referencia requerida. La muestra tenida en cuenta para dicho análisis corresponde a los valores más cercanos y acordes con precios de mercado.

En el estudio de mercado se identificaron proveedores con capacidad técnica y jurídica para desarrollar una investigación aplicada que genere conocimiento para la gestión de la movilidad escolar segura en los municipios priorizados por la ANSV, mediante el uso de metodologías estadísticas y geoespaciales que permitan plantear soluciones de política pública. La propuesta más favorable fue presentada por **UNIDADES TECNOLOGICAS DE SANTANDER**, teniendo en cuenta que la universidad cuenta con experticia en educación/capacitación a diferentes grupos poblacionales incluyendo gestión operativa, apoyo logístico, trabajo con comunidad; experiencia en educación y formación integral con enfoque en competencias y diferencial para la participación, el liderazgo, actividad física, recreación y deporte; experiencia en investigación y articulación interinstitucional; en investigación en cultura ciudadana y comportamiento social urbano; experiencia en diferentes territorios del país y con diferentes entidades como Ministerio de Educación, Ecopetrol, la misma Agencia Nacional de Seguridad Vial y entidades de gobierno locales, entre otros. De igual forma, de la verificación realizada a la documentación aportada, se evidenció la ejecución de proyectos y/o contratos de cuantías que en su sumatoria superan ampliamente el presupuesto que se pretende disponer para la presente contratación, generando experticia en el manejo de ejecución de proyectos de relevancia significativa. Por lo tanto, la entidad en mención cuenta con la idoneidad necesaria para dar cumplimiento a las metas propuestas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, a través de la materialización de los productos e informes requeridos dentro del objeto a contratar.

Una vez aplicado las herramientas estadísticas correspondientes a la muestra de cotizaciones, se toman las cantidades requeridas por el área para cada ítem y se procede a calcular los precios base, techo, promedios, desviación estándar por cada elemento requerido, como se evidencia en el **Anexo Estudio de Mercado.**

FORMA DE PAGO:

De acuerdo con el estudio de la ANSV a través de la Fiduciaria pagará al Contratista / transferirá los recursos de la siguiente manera:

El valor del contrato por la suma de **NUEVE MIL DOSCIENTOS SETENTA MILLONES DOSCIENTOS NUEVE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS M/L ($ 9.270.209.499)**, será pagado de la siguiente forma:

1) Un primer pago correspondiente al 15% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción el **Producto No. 1** a cargo del contratista, por parte del supervisor.

2) Un segundo pago correspondiente al 10% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción los **Productos 2 y 3,** por parte del supervisor.

3) Un tercer pago correspondiente al 10% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción el **Producto No. 4** a cargo del contratista, por parte del supervisor.

4) Un cuarto pago correspondiente al 15% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción el **Producto No. 5** a cargo del contratista, por parte del supervisor.

5) Un quinto pago correspondiente al 15% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción el **Producto No. 6** a cargo del contratista, por parte del supervisor.

6) Un sexto pago correspondiente al 15% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción el **Producto No. 7** a cargo del contratista, por parte del supervisor.

7) Un séptimo pago correspondiente al 10% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción el **Producto No. 8** a cargo del contratista, por parte del supervisor.

8) Un pago final correspondiente al 10% del valor total del contrato, una vez se haya aprobado o recibido a satisfacción el **Producto No. 9** a cargo del contratista, por parte del supervisor.

NOTA 1: De acuerdo con las actividades desarrolladas en virtud de la ejecución del contrato, la ANSV aplicará las retenciones a que haya lugar.

Requisitos para el pago

El contratista debe presentar la respectiva documentación de pago ante la Agencia, quien será la encargada de revisar, verificar y, de encontrarlo procedente, ordenar el pago en las oportunidades indicadas en el presente documento. El PATRIMONIO AUTÓNOMO solo realizará pagos al CONTRATISTA si previamente ha recibido instrucción en tal sentido por parte de la AGENCIA, la cual debe venir acompañada del Visto Bueno del SUPERVISOR del contrato. Para cada pago se hace necesario que El CONTRATISTA presente la siguiente documentación:

- Cuenta de cobro y/o Factura Electrónica de Venta (cuando a ello hubiere lugar), a nombre del PATRIMONIO AUTÓNOMO DE LA SOCIEDAD FIDUCIARIA DE DESARROLLO AGROPECUARIO S.A - PATROMONIOS AUTÓNOMOS FIDUAGRARIA S.A. (Nit 830.053.630-9), dando estricto cumplimiento a las exigencias legales que establece el artículo 617 del Estatuto Tributario, incluyendo en la misma el

número del contrato, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 358 de 5 de marzo 2020, en concordancia con la Resolución No. 000165 del 1 de noviembre de 2023, modificada por la Resolución 000202 del 31 de marzo de 2025, en caso de estar obligado, el Contratista deberá presentar la factura electrónica validada previamente por la DIAN.

- Certificado de cumplimiento a satisfacción expedido por el supervisor del contrato.

- Acta de aprobación de los productos expedido por el supervisor del contrato

- Certificación del cumplimiento por parte del contratista de sus obligaciones ante el Sistema de Seguridad Social Integral en Salud y Pensión, aportes parafiscales: Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda y administradora de Riesgos Laborales.

- Productos Entregables a cargo del contratista, con los correspondientes soportes. Los mismos, conforme a los requerimientos descritos en el apartado Productos para Entregar del presente documento. Deberá incluir el informe financiero del contrato y del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el mismo.

PARÁGRAFO 1: El sistema de pago se establece de conformidad al avance y entrega a satisfacción de los productos especificados en los estudios previos. En consecuencia, el presupuesto oficial incluye costos directos e indirectos del contrato, tasas e impuestos, contribuciones, pólizas, retenciones y demás cargos que generen la prestación del servicio y en general, todos los costos en los que deba incurrir el contratista para el cabal cumplimiento de ejecución del contrato. La ANSV no reconocerá, por consiguiente, ningún reajuste realizado por el contratista en relación con los costos, gastos o actividades adicionales que aquel requiera para la ejecución del contrato y que fueron previsibles al momento de la presentación de la cotización presentada mediante SECOP II”

2.5. Los criterios para seleccionar la oferta más favorable.

N/A

2.6 El análisis de Riesgo y la forma de mitigarlo.

Riegos Asociados al Proceso

Identificación y análisis de riesgos.

Se encuentra dentro de la matriz de riesgo anexa

2.7 Matriz para el Análisis de Riesgos previsibles.

Posteriormente, se identifican y describen los riesgos, según el tipo y la etapa del proceso de contratación en la que ocurre. Luego, se evalúan los riesgos teniendo en cuenta su impacto y su probabilidad de ocurrencia y finalmente, se establece un orden de prioridad teniendo en cuenta los controles existentes y el contexto de estos. Ver Anexo **ANSV-CON-FO-53 Formato Matriz de Riesgos.**

2.8. Las garantías que la Entidad Estatal contempla exigir en el Proceso de Contratación.

Garantías del Proceso

Garantía única de cumplimiento

En atención al Artículo 2.2.1.2.1.4.5. del Decreto 1082 de 2015, el contratista deberá constituir una garantía que avalará el cumplimiento de las obligaciones surgidas de este contrato, a favor de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, identificada con NIT 900.852.998-5, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al perfeccionamiento de este contrato, expedida por una compañía de seguros o entidad bancaria legalmente autorizada para ello, con el fin de respaldar todas las obligaciones que surjan de la relación contractual, con los siguiente amparos y vigencias:

AMPAROS	% DE AMPARO	VIGENCIA
Cumplimiento	20% del valor del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y seis (6) meses más.
Calidad del servicio	20% del valor del contrato	Vigente por el término de ejecución del contrato y seis (6) meses más.
Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales	10% del valor del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más.

Las vigencias de todos los amparos deberán ajustarse a las fechas del acta de inicio del contrato, igualmente deberán ajustarse al suscribir cualquier tipo de modificación del contrato, como las actas de suspensión, reinicio, adiciones, prórrogas y liquidación; en todo caso, se deberán ajustar los amparos de la póliza al valor final y a la fecha de liquidación del contrato. El Contratista deberá cargar la Garantía Única y la RC en la sección correspondiente en la Plataforma SECOP II, con el fin de impartir la respectiva aprobación por parte de la ANSV. En el evento que haya modificación del plazo y el valor del contrato, el Contratista deberá ampliar la garantía para conservar el monto porcentual y la vigencia aquí pactada; también lo hará cuando se haga efectivo total o parcialmente la garantía por cualquiera de los riesgos. En todo caso el contratista se obliga a ampliar la Garantía hasta por el terminó de liquidación del contrato.

De conformidad con el Artículo 2.2.1.2.3.1.17. del Decreto 1082 de 2015, el contratista deberá constituir a favor de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, identificada con NIT 900.852.998-5 en calidad de asegurado y beneficiario, SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL expedido

por una compañía de seguros legalmente establecida en Colombia por un valor de **QUINIENTOS (500) SMMLV**, cuya vigencia deberá ser igual al período de ejecución del contrato.

PARÁGRAFO 1: El amparo de Responsabilidad Civil Extracontractual debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Modalidad de ocurrencia. La compañía de seguros debe expedir el amparo en la modalidad de ocurrencia. En consecuencia, el contrato de seguro no puede establecer términos para presentar la reclamación, inferiores a los términos de prescripción previstos en la ley para la acción de responsabilidad correspondiente. 2. Intervinientes. La Agencia Nacional de Seguridad Vial y el contratista deben tener la calidad de asegurado respecto de los daños producidos por el contratista con ocasión de la ejecución del contrato amparado, y serán beneficiarios tanto el Patrimonio Autónomo – Fondo de Seguridad Vial como los terceros que puedan resultar afectados por la responsabilidad del contratista o sus subcontratistas.

3. Amparos. El amparo de responsabilidad civil extracontractual debe contener además de la cobertura básica de predios, labores y operaciones, mínimo los siguientes amparos:

1.1. Cobertura expresa de perjuicios por daño emergente y lucro cesante.
1.2. Cobertura expresa de perjuicios extrapatrimoniales.
1.3. Cobertura expresa de la responsabilidad surgida por actos de contratistas y subcontratistas, salvo que el subcontratista tenga su propio seguro de responsabilidad extracontractual, con los mismos amparos aquí requeridos.
1.4. Cobertura expresa de amparo patronal.
1.5. Cobertura expresa de vehículos propios y no propios. En caso de que la garantía sea una póliza de seguro, el contratista deberá anexar el respectivo recibo de pago de prima.

En caso de que la garantía sea una póliza de seguro, el contratista deberá anexar el respectivo recibo de pago de **prima.**

PARÁGRAFO 2: EL contratista deberá restablecer el valor de la garantía cuando éste se haya visto reducido por razón de las reclamaciones efectuadas por la entidad contratante. De igual manera, en cualquier evento actualizar las garantías, cuando inicie, aumente o adicione el valor del contrato o se prorrogue su término o se suspenda o se surta cualquier otra modificación al contrato, es necesario que el contratista amplié el valor y/o el plazo de la garantía otorgada o ampliar su vigencia, o dejar las respectivas anotaciones en la garantía, según el caso. En caso de que la garantía sea una póliza de seguro, el contratista deberá anexar el respectivo recibo de pago de prima.

2.9. La indicación de si el Proceso de Contratación está cobijado por un Acuerdo Comercial.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, la presente contratación NO está cobijada por un Acuerdo Internacional o un Tratado de Libre Comercio para el Estado Colombiano, de acuerdo con el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación emitido por la Agencia Colombia Compra Eficiente, el cual señala que: *"Las*

Entidades Estatales no deben hacer este análisis para los Procesos de Contratación adelantados por la modalidad de selección de contratación directa", razón por la cual en este caso, por tratarse de esa modalidad, el análisis no se presenta.

3. OTROS ASPECTOS:

Plazo de ejecución: Once (11) meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución correspondientes.

De conformidad con lo anterior, la suscripción del acta de inicio del contrato está condicionada a la verificación de los siguientes requisitos previos: a) Perfeccionamiento del contrato, y b) Aprobación por parte del AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV de las garantías otorgadas por EL CONTRATISTA.

Los costos asociados a cualquier prórroga atribuible al contratista serán asumidos por este y por ende la ANSV no reconocerá ningún tipo de ajuste al presupuesto.

Lugar de Ejecución

Teniendo en cuenta que el presente proceso tiene tres (3) componentes, a continuación, se exponen los departamentos y municipios priorizados por siniestralidad para el componente de Planes de Movilidad Escolar y el componente de Herramientas Móviles de Educación vial.



Se aclara que para el **componente uno (1) de** Planes de Movilidad Escolar y **componente dos (2)** de Herramientas Móviles de Educación vial (HMEV) respectivamente, los municipios seleccionados son los siguientes, teniendo en cuenta que se dividirá la gestión en cinco (5) regionales y que en cada municipio hay un mínimo de establecimientos educativos propuestos para intervención.

Municipios y cantidad de instituciones educativas por priorizar

REGIONAL	DEPARTAMENTO	MUN	Colegios
1	ANTIOQUIA	CHIGORODO	5
	ANTIOQUIA	CAREPA	5
	CALDAS	LA DORADA	3
	TOLIMA	ARMERO	2
	QUINDIO	FILANDIA	5
	HUILA	ISNOS	3
	HUILA	TIMANA	2
2	BOYACA	PAIPA	5
	CUNDINAMARCA	MOSQUERA	3
	CUNDINAMARCA	FUNZA	2
	CUNDINAMARCA	CAJICA	3
	CUNDINAMARCA	CHIA	2
	CUNDINAMARCA	CHOCONTA	3
	CUNDINAMARCA	SESQUILE	2
	CUNDINAMARCA	NEMOCON	3
	CUNDINAMARCA	PACHO	2
	CUNDINAMARCA	GUADUAS	3
	CUNDINAMARCA	CAPARRAPI	2
	CUNDINAMARCA	EL COLEGIO	3
	CUNDINAMARCA	SOACHA	2
3	BOLIVAR	SANTA ROSA DEL SUR	5
	CÓRDOBA COLOMBIA	CIENAGA DE ORO	5
	SUCRE	SINCELEJO	5
	NORTE SANTANDER	LOS PATIOS	5
4	CAQUETA	PUERTO RICO	5
	PUTUMAYO	MOCOA	5
	GUAINIA	INIRIDA	5
	VALLE DEL CAUCA	CARTAGO	5
	VALLE DEL CAUCA	ZARZAL	3
	VALLE DEL CAUCA	VERSALLES	2
5	CASANARE	AGUAZUL	1
	CASANARE	MANI	1
	CASANARE	MONTERREY	1
TOTAL	**16**	**33**	**108**

Para el **componente tres (3)** de Caminos seguros, los municipios seleccionados también bajo criterios de siniestralidad por el total de víctimas niñas, niños y adolescentes en todo el año 2024 son:

Municipios y cantidad de Caminos seguros por ejecutar

Departamento	Municipio	No. de establecimientos educativos (E.E)	No. de Establecimientos Educativos
Santander	**Bucaramanga**	**2**	**2**
Huila	**Neiva**	**2**	**2**
Boyacá	**Tunja**	**2**	**2**
Risaralda	**Pereira**	**2**	**2**
4	**4**	**8 E.E**	**8 C.S**

Establecimientos Educativos Focalizados

La Focalización de las Instituciones Educativas corresponderá a una gestión territorial que deberá emprender el contratista en los municipios priorizados en una etapa de alistamiento, para definir junto con las entidades locales de Educación y de Tránsito, Transporte o Movilidad, los establecimientos educativos que estarían en disposición de iniciar el proceso, implementar la educación para la movilidad segura y que presentan conflictos asociados a la seguridad vial en su entorno.

Para dicha focalización de Establecimientos Educativos se deberán tener en cuenta además de la disposición institucional y necesidades de seguridad vial, los procesos previos que ha adelantado la ANSV con las Instituciones Educativas (IE), en el acompañamiento a la elaboración e implementación de sus Planes Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Escolar (PME) con énfasis en educación vial, para no repetir instituciones.

Solo en el caso de no obtener acuerdos o respuestas, luego de surtir las correspondientes gestiones y acercamientos en las entidades de gobierno locales y en las posibles Instituciones Educativas, el contratista podrá seleccionar otros municipios o IE, previo acuerdo con las entidades de Gobierno correspondientes y la ANSV, pero sin disminuir la cantidad propuesta de establecimientos educativos.

En definitiva, se propone que los procesos de acompañamiento en la estructuración de los PME en Instituciones Educativas sin PME, se den en por lo menos 33 municipios y en por lo menos 108 establecimientos Educativos de educación básica y media. Adicionalmente, los procesos de educación vial en los establecimientos educativos se deben dar en las mismas instituciones educativas priorizadas de los 33 municipios planteados, no obstante, de plantearse más actividades en otras instituciones se deberá acordar previamente con la supervisión de la ANSV.

Para el componente 2 de herramientas móviles de educación vial se requiere llegar al total de estudiantes de las instituciones educativas seleccionadas con PME, con posibilidad de realizar actividades con las

demás personas de la comunidad educativa y con otras poblaciones en época de recesos escolares sobre seguridad vial de niñas, niños y adolescentes.

Finalmente, las IE por priorizar para el proceso de Caminos Seguros al Colegio serán ocho (8) en los 4 municipios planteados con mayor accidentalidad en menores de 18 años, preferiblemente en IE con procesos de PME. Se seleccionará una (1) o dos (2) Instituciones Educativas por municipio, que estén dispuestas a aceptar el programa y en donde se pueda cumplir con la meta de por lo menos dos (2) grupos de no más de 30 estudiantes y no menor de 15 estudiantes, teniendo en cuenta el calendario escolar de cada IE, así como las edades y cursos que están más dispuestos a recibir e implementar el programa.

Domicilio contractual: Para todos los efectos, el domicilio contractual será la Ciudad de Bogotá D.C., correspondiente al domicilio de la ANSV, Avenida Calle 24 No. 60-50 Piso 9.

El contratista debe tener presente que las reuniones, presentación de informes, radicación de cuentas, entre otros, se deberán realizar en la sede de la ANSV ubicada en la Ciudad de Bogotá D.C.

Derechos de Autor: En relación con los derechos de autor de las publicaciones científicas, toda publicación nacional de los resultados totales o parciales objeto de los trabajos realizados en conjunto por la Unidades Tecnológicas de Santander y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, objeto del Contrato, se sujetarán a las leyes 23 de 1982 y 44 de 1993 (Derecho de Autor) o a las normas que lo adicionen o modifiquen. Así mismo, se sujetarán a las demás condiciones que de él se deriven y a lo preceptuado en el artículo 01 de la Ley 23 de 1982, y su publicación será decidida en acta suscrita conjuntamente.

En actas se acordará la manera de usufructuar los derechos patrimoniales si a ello hubiere lugar. Para cada Contrato o contrato derivado contendrán las cláusulas que sean necesarias para regular lo relativo a la propiedad de los derechos de autor, de los derechos patrimoniales, de los materiales y productos que se obtengan y lo concerniente a la propiedad de los derechos de tipo industrial que pudieran llegar a derivarse de las acciones realizadas en el marco del presente instrumento.

Propiedad Intelectual en Contrato de Prestación con Persona Jurídica: De conformidad con lo establecido en el artículo 183 de la Ley 23 de 1982, el CONTRATISTA cede a favor de EL CONTRATANTE- los derechos patrimoniales sobre LA(S) OBRA(S) desarrolladas en la ejecución del presente contrato. De acuerdo con lo anterior, queda entendido entre las partes que la plena y absoluta titularidad de los derechos patrimoniales de autor, le corresponderán en exclusiva a la CONTRATANTE, quien podrá usarlos, explotarlos por cualquier forma o medio, y/o cederlos a terceros total o parcialmente cuando así lo estime conveniente, sin ningún límite territorial y por el término de duración de la protección establecida por la Ley de Derecho de Autor de Colombia. Los derechos patrimoniales transferidos al Contratante a que se refiere esta cláusula, descritos de forma enunciativa y no exclusiva, incluyen el derecho de reproducción, edición, publicación, comunicación y puesta a disposición al público y

distribución de LA(S) OBRA(S) en medios escritos, análogos, digitales o en cualquier medio o tecnología, así como el derecho de transformación.

EL CONTRATISTA se compromete a suscribir y entregar a la entidad CONTRATANTE, todos los documentos que soporten la titularidad o uso exclusivo de los derechos patrimoniales sobre cada OBRA entregada en cumplimiento de este Contrato, de manera que se pueda garantizar la cesión a la que se refiere la presente cláusula.

EL CONTRATISTA declara que, en su calidad de titular, no ha cedido, ni autorizado el uso sobre LA(S) OBRA(S), de manera que puedan limitar el ejercicio de los derechos patrimoniales que mediante esta cláusula se ceden.

Como consecuencia de lo anterior, EL CONTRATISTA, responderá, mantendrá indemne e indemnizará a EL CONTRATANTE por cualquier reclamación judicial o extrajudicial de terceros por el contenido de LA(S) OBRA(S) y los materiales encomendados.

EL CONTRATISTA deberá obtener igualmente de cada uno de los autores, la autorización para que EL CONTRATANTE pueda gestionar y adelantar el registro de Derecho de Autor de todas LA(S) OBRA(S) que se entreguen en virtud de este contrato.

En todos los demás aspectos, se deberá atender lo señalado en relación con este en la Sección de Disposiciones Generales del Manual Unificado de Contratación.

Confidencialidad: Durante la ejecución del contrato, **LA ENTIDAD PÚBLICA** se compromete a: **1.** No divulgar la información que le sea suministrada por la entidad o que tenga en desarrollo del objeto contractual y/o de los servicios prestados, sin previo consentimiento escrito por parte de la entidad. **2.** Guardar secreto profesional. **3.** No comunicar ni divulgar, ni aportar, ni utilizar indebidamente los secretos que se le hayan confiado o la información que haya conocido en virtud de los asuntos materia del servicio, a ningún título frente a terceros ni en provecho propio. **4.** Abstenerse de dar información en medios de comunicación, a menos que haya recibido autorización de la **ANSV**. Estas obligaciones se prolongarán incluso después de finalizado y por el término de dos (2) años.
En caso de que exista información sujeta a alguna reserva legal, las partes deben mantener la confidencialidad de esta información. Para ello, debe comunicar a la otra parte que la información suministrada tiene el carácter de confidencia.

Exclusión de la relación laboral: La Entidad Pública ejecutará el presente contrato/convenio con sus propios medios y con autonomía técnica y administrativa. En consecuencia, no existirá vínculo laboral alguno entre las partes, por lo que **LA ANSV** sólo responderá por los emolumentos pactados en el contrato /convenio.

Autorización de Uso de logo / Publicaciones: Toda la información y documentos entregados con ocasión del contrato/convenio que se suscriba y que sean susceptibles de publicación, requerirán la autorización escrita de la otra parte y la mención explícita de la **ANSV**. Cada parte se compromete a no publicar o divulgar de cualquier modo la información científica o técnica, de la cual pudiera tener conocimiento con ocasión o por efecto de este contrato, siempre que dicha información no sea del dominio público.

Las partes se comprometen a hacer uso adecuado y respetar la imagen institucional de las mismas y que se requieran para el desarrollo del presente contrato. La utilización de logotipos se realizará conforme a las orientaciones de las dos entidades tanto en publicaciones, materiales impresos, comunicados de prensa, y actividades llevadas a cabo en el marco del objeto del presente contrato. Salvo autorización expresa y escrita de las partes.

Indemnidad: Cada una de las partes mantendrá indemne a la otra de todo reclamo, demanda, acción y costos que puedan surgir por reclamaciones de cualquier índole relacionadas con el presente contratos. En caso de promoverse un reclamo, demanda, o acción legal contra cualquiera de las partes por este concepto, serán notificadas por la otra parte para que por su cuenta adopte las medidas previstas por la ley para mantener indemne a la **ANSV** y a la **ENTIDAD PÚBLICA** y adelante las gestiones pertinentes.

Supervisión: La supervisión del contrato será ejercida por el Director de Comportamiento o por quien para este aspecto comunique la Coordinadora del Grupo de Gestión Contractual, con el fin de realizar el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable y jurídico del Contrato y podrá tener apoyo(s) en la supervisión. El supervisor y su apoyo(s) ejercerán sus obligaciones conforme a lo establecido en el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011 y en el Manual Unificado de Contratación de la ANSV.

Para tal fin deberán cumplir con las facultades y deberes establecidos en la referida Ley y las demás normas concordantes vigentes. En ningún caso el supervisor del contrato podrá delegar la supervisión en un tercero

Liquidación: El presente contrato será objeto de liquidación, de conformidad con lo previsto en los artículos 217 del Decreto Ley 19 de 2012 y 11 de la Ley 1150 de 2007.

Autorizaciones, permisos y licencias requeridos para la ejecución del contrato: Los permisos, licencias, certificaciones y autorizaciones que se requieran para la ejecución del contrato, deben ser tramitados y obtenidos por el contratista, será su responsabilidad realizar el trámite correspondiente sin que esto cause costos a la ANSV. Esto incluirá permisos, autorizaciones, consentimientos o notificaciones para la toma de información en campo, autorizaciones para la realización de las actividades que así lo requieran, entre otras que puedan resultar necesarias para la ejecución del contrato. Los

permisos y autorizaciones de entidades territoriales (si hay lugar a ello) para la ejecución de las actividades, deben ser tramitados con la debida anterioridad y sus soportes entregados al supervisor del contrato.

Las autorizaciones para toma de fotografías y videos, manejo de datos personales y en general de captura de información en la aplicación de cada uno de instrumentos, estarán a cargo del contratista y deberán cumplir con las normas y regulaciones para el tratamiento de datos personales, así como las disposiciones expedidas por la ANSV (Formatos definidos para tal fin) Todos los programas de software, material educativo y demás elementos utilizados en la ejecución del contrato, deben haber sido obtenidos de manera legal y los elementos producidos en el marco del desarrollo del objeto contractual deben cumplir con toda la normativa relacionada con derechos de autor.

ANÁLISIS DE SECTOR. (ARTÍCULO 2.2.1.1.1.6.1 DECRETO 1082 DE 2015)

La ANSV hace costar que durante la etapa de Planeación se hizo el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de Análisis de Riesgo, así como el conocimiento de los posibles oferentes.

Firma:

DARIO RINCON JARAMILLO
Firmado digitalmente por DARIO RINCON JARAMILLO

DARÍO RINCÓN JARAMILLO
Director de Comportamiento ANSV

Estructuradoras Técnicas:

Laura Vega, Contratista ANSV Laura Vega González — Firmado digitalmente por Laura Vega González
Cindy Morales, Contratista ANSV Cindy Morales — Firmado digitalmente por Cindy Morales

Revisó: Nelson Suarez, Contratista ANSV

Anexos:
Anexo 1: “Mínimos PME y Educación vial”.
Anexo 2: “Recursos para herramientas móviles de educación vial”
Anexo 3: “Componentes básicos de programas de caminos seguros a pie”
Anexo 4: “Lineamientos para la transversalización del enfoque de género”
Anexo 5 “Evaluación integral de la estrategia”
Anexo 6 “Plantilla PME”
Anexo 7. “Ruta de movilidad escolar en PLSV”
Anexo 8. “Modelo Ficha salida pedagógica Caminos seguros al Colegio”

Guías:

Guía 1 “Metodología para la estructuración e implementación de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en instituciones educativas rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial”
Guía 2. “Educación para la movilidad segura”
Guía 3 “Guía de seguimiento al Plan de Movilidad Escolar para entidades de gobierno locales”
Guía 4 “Implementación de herramientas móviles de educación vial”
Guía 5 “Metodología para la estructuración e implementación de programas de caminos seguros al colegio”
Guía 6. “Implementación de un reconocimiento a las instituciones educativas que implementen el Plan de Movilidad escolar y el programa de caminos seguros al colegio”
Guía 7. “Plan de Movilidad Escolar Municipal - Documento estándar Elaboración de Rutas Especializadas mov. Escolar"