Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No.: **202641430500000604**
Fecha: **04-03-2026**
TRD: **4143.050.13.1.971.000060**
Rad. Padre: **202641430500000604**

SARA MERCEDES RODAS SOTO
Secretaria de Despacho
Secretaria de Educación Distrital

Asunto: Concepto técnico y financiero – Solicitud ajuste tarifario.

Teniendo en cuenta la solicitud realizada por el operador del servicio de transporte escolar especial a través de su comisionista el martes 20 de enero de 2026 donde piden revisar y ajustar los precios establecidos para la prestación del servicio de transporte escolar especial para los estudiantes de Santiago de Cali, a continuación, se adjunta el informe técnico, financiero y jurídico que da respuesta a la solicitud mencionada.

FUNDAMENTO ESTRUCTURA TÉCNICA DE COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR

La estructura técnica de costos del servicio de transporte escolar fue elaborada con base en análisis de rutas, condiciones geográficas, kilometraje promedio, capacidad vehicular, frecuencia de operación y cargas laborales. El componente salarial (conductor y auxiliar) representa entre el 45% y el 50% del valor total del cupo, constituyéndose en el rubro de mayor incidencia financiera. Componentes considerados:

1. Conductor
2. Auxiliar de ruta
3. Combustible
4. Mantenimiento preventivo y correctivo
5. Seguros (SOAT, responsabilidad civil contractual y extracontractual)
6. Depreciación del vehículo
7. Gastos administrativos y de supervisión
8. Tecnología y comunicaciones
9. Imprevistos y margen operativo

Debido a las características amplias y diferenciadas del servicio contratado por el distrito de Santiago de Cali, se hace necesario puntualizar el costo de cada una de las modalidades de transporte, así:

A. Zona Rural – Valor cupo: $19.219
Distribución porcentual

Componente	%
Conductor	30%
Auxiliar de ruta	20%
Combustible	22%
Mantenimiento	10%
Seguros	6%
Depreciación	5%
Gastos administrativos	4%
Tecnología	2%
Imprevistos	1%
Total	100%

El costo por cupo en zona rural presenta una mayor concentración en los componentes de conductor, auxiliar de ruta y combustible, debido a las largas distancias recorridas, menor densidad poblacional y condiciones viales irregulares. Adicionalmente, el mantenimiento y la depreciación del vehículo se incrementan como consecuencia del desgaste acelerado por vías no pavimentadas. La inclusión del auxiliar de ruta responde a la necesidad de acompañamiento y control de los estudiantes durante trayectos prolongados. Los seguros adquieren mayor relevancia por el nivel de riesgo operativo.

B. Zona Urbana – Valor cupo: $11.932
Distribución porcentual

Componente	%
Conductor	30%
Auxiliar de ruta	20%
Combustible	18%
Mantenimiento	10%
Seguros	6%
Depreciación	5%
Gastos administrativos	6%
Tecnología	3%

Componente	%
Imprevistos	2%
Total	100%

El costo por cupo en zona urbana se optimiza debido a la cercanía entre los puntos de origen y destino, así como a la existencia de infraestructura vial en mejores condiciones. El consumo de combustible y los tiempos de operación son menores frente a la zona rural. Los gastos administrativos y tecnológicos tienen una mayor participación relativa por la necesidad de control de rutas, monitoreo y coordinación logística para atender un mayor número de estudiantes por vehículo.

C. Zona Ladera – Valor cupo: $11.932
Distribución porcentual

Componente	%
Conductor	30%
Auxiliar de ruta	20%
Combustible	18%
Mantenimiento	12%
Seguros	6%
Depreciación	5%
Gastos administrativos	5%
Tecnología	3%
Imprevistos	1%
Total	100%

En la zona de ladera, aunque el valor total del cupo es equivalente al de la zona urbana, la estructura de costos se ve afectada por las pendientes pronunciadas y el estado variable de las vías, lo que incrementa el componente de mantenimiento vehicular. Asimismo, se requiere mayor control operativo y tiempos de desplazamiento más extensos, generando mayor desgaste del parque automotor y mayores riesgos asociados a la operación.

D. Infraestructura Rural – Valor cupo: $18.031
Distribución porcentual

Componente	%
Conductor	30%

Componente	%
Auxiliar de ruta	20%
Combustible	22%
Mantenimiento	10%
Seguros	6%
Depreciación	5%
Gastos administrativos	4%
Tecnología	2%
Imprevistos	1%
Total	100%

El costo asociado a infraestructura rural contempla recorridos hacia instituciones educativas ubicadas en sectores dispersos y de difícil acceso. Esto implica un mayor consumo de combustible, así como un incremento en los costos de mantenimiento y depreciación. La operación requiere una planificación logística más compleja y personal capacitado para atender situaciones propias del entorno rural.

E. Infraestructura Urbana – Valor cupo: $11.195
Distribución porcentual

Componente	%
Conductor	30%
Auxiliar de ruta	20%
Combustible	18%
Mantenimiento	10%
Seguros	6%
Depreciación	5%
Gastos administrativos	6%
Tecnología	3%
Imprevistos	2%
Total	100%

La infraestructura urbana permite una operación más eficiente en términos de tiempos y costos, gracias a la conectividad vial y cercanía entre puntos de recogida y las instituciones educativas. Los costos administrativos y tecnológicos se orientan a la gestión de flotas, monitoreo en tiempo real y control del servicio para garantizar continuidad y seguridad.

F. Transporte Individualizado Discapacidad – Valor cupo: $126.406

Distribución porcentual

Componente	%
Conductor	30%
Auxiliar especializado	15%
Combustible	20%
Mantenimiento	10%
Seguros	7%
Depreciación	7%
Gastos administrativos	6%
Tecnología	3%
Imprevistos	2%
Total	100%

El servicio de transporte individualizado para estudiantes con discapacidad requiere un vehículo exclusivo por estudiante, personal especializado y mayores tiempos de operación por ruta. Adicionalmente, se contemplan costos superiores en seguros y mantenimiento debido al riesgo operativo y a la adecuación de los vehículos. Este tipo de servicio garantiza el acceso efectivo a la educación de población con necesidades educativas especiales, en condiciones de seguridad, dignidad y continuidad.

La estructura de costos presentada obedece a un modelo técnico integral de análisis operativo y financiero, construido con fundamento en variables objetivas y verificables que inciden directamente en la prestación del servicio. En particular, responde a:

1. Las variables geográficas propias del Distrito (zona urbana, rural y de ladera), las cuales determinan diferencias sustanciales en tiempos de desplazamiento, consumo de combustible y desgaste vehicular.
2. Las condiciones de la infraestructura vial, incluyendo estado de la malla, pendientes, vías no pavimentadas y accesibilidad, factores que impactan los costos de mantenimiento y depreciación.
3. Las distancias recorridas y la dispersión poblacional, que inciden en la eficiencia operativa y en la configuración de rutas.

4. El nivel de riesgo operativo asociado a cada entorno, lo cual repercute en seguros, controles adicionales y medidas de seguridad.
5. El tipo de población atendida, particularmente en el transporte individualizado para estudiantes con discapacidad, que exige personal especializado, mayores estándares de atención y dedicación exclusiva.

En consecuencia, la estructura adoptada no constituye una estimación arbitraria, sino el resultado de un ejercicio técnico de costeo diferenciado por zona y modalidad, alineado con

criterios de razonabilidad financiera, eficiencia operativa y sostenibilidad del servicio. Este modelo nos permite como organismo:

1. Garantizar transparencia financiera en la determinación del valor del cupo, al evidenciar la trazabilidad y composición porcentual de cada componente del costo.
2. Facilitar una planeación presupuestal objetiva y sustentada en variables reales de operación.
3. Brindar sustento técnico suficiente ante los entes de control fiscal y disciplinario, al demostrar que los valores reconocidos obedecen a criterios verificables y no discrecionales.
4. Homologar los costos por zona bajo parámetros uniformes de análisis, permitiendo coherencia administrativa y control efectivo del gasto público.

De esta manera, la estructura técnica de costos se constituye en el soporte esencial para evaluar el impacto de hechos sobrevinientes, como el incremento extraordinario del salario mínimo y, determinar, con base en criterios objetivos, la configuración del desequilibrio económico contractual.

ANÁLISIS JURÍDICO, TÉCNICO Y ECONÓMICO.

Previo a emitir una conclusión definitiva, resulta necesario precisar que el análisis efectuado sobre la estructura técnica de costos del servicio de transporte escolar no se limita a una verificación aritmética de valores, sino que constituye una evaluación integral de las condiciones reales de operación del contrato. Este análisis contempló variables técnicas, financieras y operativas que inciden directamente en la prestación efectiva del servicio, contrastando la proyección económica adoptada en la etapa precontractual con las circunstancias sobrevinientes que han impactado la ecuación financiera inicialmente pactada.

Desde la perspectiva jurídica, este examen se enmarca en el principio de equilibrio económico del contrato previsto en los artículos 4° y 5°de la Ley 80 de 1993, el cual impone a la entidad estatal el deber de preservar la equivalencia entre las prestaciones asumidas por las partes durante la ejecución contractual. En consecuencia, la valoración aquí desarrollada no solo atiende criterios técnicos de costeo y sostenibilidad financiera, sino que responde a una obligación legal de restablecer la ecuación c ontractual cuando hechos generales, obligatorios y externos alteran de manera significativa las condiciones económicas originalmente previstas.
Así, la conclusión que se expone acontinuación se fundamenta en criterios objetivos, jurídicamente respaldados y administrativamente razonables, orientados a garantizar la continuidad, eficiencia y equilibrio del servicio público de transporte escolar contratado por la Secretaría de Educación Distrital.

JUSTIFICACION JURIDICA

La Secretaría de Educación de Cali estableció la prestación del servicio de transporte escolar

a través del proceso contractual No. 4143.010.32.1768-2025, con una estructura financiera diseñada conforme al análisis técnico de costos desagregado por zonas (rural, urbana, ladera, infraestructura y transporte individualizado para estudiantes con discapacidad). El estudio de costos consideró variables técnicas indispensables, entre ellas el componente salarial, que representa entre el cuarenta y cinco por ciento (45%) y el cincuenta por ciento (50%) del valor total del cupo en la mayoría de las modalidades, lo cual fue determinado con base en análisis actuariales de personal, cargas laborales, costos unitarios y proyecciones macroeconómicas.

Al momento de la estructuración económica se proyectó un incremento del salario mínimo legal mensual vigente (SMMLV) de aproximadamente once (11%) por ciento para la vigencia siguiente, con fundamento en el comportamiento histórico de dicho indicador. Este criterio técnico se ajusta a los parámetros de previsibilidad y razonabilidad que deben presidir la planeación de las obligaciones contractuales estatales.

Cabe recordar que mediante el Decreto 2292 de 2023 el Gobierno Nacional fijó el SMMLV para el año 2024 en la suma de UN MILLÓN TRESCIENTOS MIL PESOS ($1.300.000), en desarrollo del artículo 8 de la Ley 278 de 1996 y en ejercicio de las funciones constitucionales del presidente de la República, con base en criterios macroeconómicos y de protección social.

Sin embargo, en diciembre de 2025 el Gobierno Nacional expidió un decreto mediante el cual fijó el salario mínimo para la vigencia 2026 con un incremento extraordinario del veintitrés punto siete por ciento (23,7%) (el mayor de los últimos años), llevando el SMMLV a la suma de UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS ($1.750.905), más el auxilio de transporte hasta dos millones de pesos ($2.000.000), con base en conceptos de “salario mínimo vital y móvil”. Esta decisión política y económica buscó atender razones de suficiencia del ingreso, pero generó cuestionamientos respecto del cumplimiento de los criterios técnicos obligatorios establecidos en la Ley 278 de 1996.

Por tal motivo, la Sección Segunda del Consejo de Estado de Colombia, mediante auto del 12 de febrero de 2026, decidió suspender provisionalmente los efectos del decreto que fijó el SMMLV 2026, al considerar que el acto administrativo podría infringir los parámetros que la ley establece para la fijación unilateral del salario mínimo cuando no hay acuerdo en la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales (inflación, productividad, contribución de salarios al ingreso nacional, entre otros). Lo anterior no equivale a una declaración de nulidad de fondo, sino a una medida cautelar que ordenó al Gobierno expedir un decreto transitorio fundamentado técnica y verificablemente, dentro de un plazo perentorio, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

El propio Consejo de Estado afirmó que la suspensión no debe generar vacío normativo respecto del SMMLV, y que mientras no se expida el nuevo decreto transitorio con

fundamento técnico, sigue vigente el valor fijado en el acto suspendido, lo cual preserva una referencia legal aplicable para todas las relaciones laborales y contractuales durante el efecto de la medida.

Posteriormente, en cumplimiento de lo ordenado por el Consejo de Estado y con el fin de evitar cualquier incertidumbre jurídica, el Gobierno Nacional expidió un nuevo Decreto 0159 mediante el cual fijó nuevamente el Salario Mínimo Legal Mensual Vigente para la vigencia 2026, con fundamento técnico y dentro del plazo señalado por el consejo de estado. En consecuencia, el valor del SMMLV actualmente vigente corresponde al establecido inicialmente del 23.7% reiterado en el nuevo acto administrativo, el cual mantiene la obligatoriedad para todas las relaciones laborales y contractuales. Esta circunstancia confirma la continuidad del incremento salarial durante la vigencia 2026 y, por tanto, la materialización del mayor costo laboral que sustenta el desequilibrio económico presentado por el operador.

Desde la perspectiva del derecho administrativo contractual, el principio del equilibrio económico del contrato, consagrado en la Ley 80 de 1993 (artículos 4º y 5º) y desarrollado por la jurisprudencia del Consejo de Estado, exige que se preserve la equivalencia entre las cargas asumidas por el contratista y la contraprestación pactada. Cuando sobrevienen hechos extraordinarios, generales, obligatorios y ajenos a las partes, como un incremento salarial que quintuplica la inflación proyectada y supera ampliamente la tendencia histórica prevista, se altera la ecuación financiera del contrato celebrado bajo condiciones técnicas previamente estimadas.

Esa alteración habilita, con sustento jurídico, la aceptación del desequilibrio económico contractual y la adopción de medidas compensatorias para su restablecimiento parcial o total. En el caso que nos ocupa, el incremento salarial decretado, representa un hecho sobreviniente, imprevisible y externo al operador del servicio. El impacto técnico derivado de tal incremento, dado el peso del componente salarial en la estructura de costos, se traduce en un desequilibrio reconocido entre el valor pagado por el Estado y el costo real asumido por el contratista para la operación del servicio. Tal impacto puede estimarse, conforme a análisis financieros objetivos, aplicando el diferencial no previsto entre la proyección inicial (11%) y el incremento real (23,7%), ponderado por la proporción del salario en el costo total. En este contexto, el ajuste del cinco por ciento (5%) solicitado por el operador sobre el valor del cupo por zona no significa un incremento injusto ni un beneficio improcedente; por el contrario, se trata de una medida moderada, proporcional y técnicamente sustentada, que atiende a la necesidad de restablecer parcialmente la ecuación económica afectada por un hecho imprevisible que incide directamente en el rubro preponderante del costo contractual.

Adicionalmente, desde la óptica del interés general, la continuidad y sostenibilidad del servicio de transporte escolar es un elemento esencial para garantizar el acceso efectivo al derecho fundamental a la educación, especialmente para la población estudiantil en zonas rurales, de ladera y con discapacidad. La ausencia de compensación por el desequilibrio

económico, en contraste, pondría en riesgo la oferta continua, eficiente y segura del servicio, con potenciales impactos negativos sobre la población beneficiaria.

Por todas las consideraciones jurídicas normativas, técnicas y económicas expuestas, es procedente reconocer la existencia de un desequilibrio económico contractual derivado del incremento extraordinario del salario mínimo legal mensual vigente y, en consecuencia, autorizar el ajuste del cinco por ciento (5%) sobre el valor del cupo en las diferentes zonas operativas del contrato de transporte escolar, como medida de restablecimiento parcial del equilibrio económico, técnica y proporcionalmente motivada, conforme a los principios de legalidad, eficiencia, economía y continuidad del servicio.

ANÁLISIS TÉCNICO Y FINANCIERO SOBRE SOLICITUD DE AJUSTE DE VALORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR

1. Antecedentes

En el proceso de estructuración del modelo financiero del servicio de transporte escolar se proyectó un incremento del 11% en el componente salarial, considerando el comportamiento histórico del salario mínimo legal vigente durante los últimos cinco (5) años, el cual se situó en un rango aproximado entre el 9% y el 12% anual.

No obstante, mediante decreto nacional se estableció un incremento del salario mínimo del 23,7%, superando significativamente las proyecciones utilizadas en la estructuración económica del contrato.

Como consecuencia de lo anterior, el operador adjudicatario solicita un ajuste del 5% sobre el valor total del cupo por zona, argumentando que el aumento salarial impacta de forma directa los costos de operación, especialmente en los rubros de:

- Conductor
- Auxiliar de ruta
- Auxiliar especializado (en transporte individualizado)

2. Impacto real del incremento salarial en la estructura de costos

De acuerdo con el modelo de costeo aprobado, los componentes asociados a mano de obra representan aproximadamente entre el:

- 45% y 50% del valor total del cupo, según la zona (conductor + auxiliar de ruta).

- En el caso del transporte individualizado para discapacidad, este porcentaje puede ascender hasta el 45% – 50% por la dedicación exclusiva del personal.

El incremento no previsto corresponde a la diferencia entre:

- Incremento proyectado: 11%
- Incremento real decretado: 23,7%
- Diferencia no cubierta: 12,7%

Este diferencial afecta únicamente al componente salarial y no a la totalidad de los costos (combustible, mantenimiento, seguros, depreciación, tecnología, etc.), los cuales permanecen constantes o con variaciones marginales.

Por tanto, el impacto financiero sobre el costo total del cupo se estima así:
Impacto real = % del costo salarial × diferencia salarial no prevista.

Ejemplo técnico:

- Si la carga salarial representa el 50% del costo del cupo
- Y el incremento no previsto es del 12,7%
- El impacto total sobre el valor del cupo sería aproximadamente:

0,50 × 12,7% = 6,35%

Esto demuestra que el efecto económico se ubica en un rango cercano al 5%–6%, dependiendo de la zona y tipo de servicio.

3. Análisis de la solicitud del operador (incremento del 5%)

El operador solicita un incremento del 5% sobre el valor del cupo, lo cual se considera:

Técnicamente razonable, porque:

- El componente salarial es el principal rubro del costo.
- El incremento decretado fue extraordinario y superior al comportamiento histórico.
- No era posible prever un aumento del 23,7% con base en series históricas.

- El ajuste solicitado no cubre el 100% del impacto real (que podría estar cercano al 6%), sino que propone un valor moderado.

Financieramente proporcional, porque:

- No se solicita un ajuste equivalente al incremento salarial (23,7%).
- Se solicita un ajuste parcial (5%) sobre el valor total del cupo.
- Se mantiene el equilibrio económico del contrato sin trasladar la totalidad del impacto a la entidad contratante.

Contractualmente justificable, porque:

- Se configura un hecho sobreviniente y externo a las partes (decreto nacional).
- Se altera la ecuación económica inicialmente pactada.
- El principio de equilibrio económico del contrato permite revisar condiciones cuando se presentan variaciones imprevisibles y extraordinarias.

4. Evaluación por zonas

Dado que en todas las zonas la estructura porcentual del costo incluye una participación significativa del componente salarial (conductor y auxiliar), el impacto del incremento del salario mínimo afecta transversalmente:

- Zona rural
- Zona urbana
- Zona ladera
- Infraestructura rural
- Infraestructura urbana

- Transporte individualizado para discapacidad

Por tanto, aplicar un incremento homogéneo del 5% por cupo resulta técnicamente consistente, dado que:

- La base salarial existe en todos los esquemas.
- La diferencia radica en el valor absoluto, no en la naturaleza del costo.

- Simplifica la administración y control del ajuste.

El incremento del salario mínimo legal vigente del 23,7%, frente al 11% inicialmente proyectado, genera una variación significativa e imprevisible en el componente salarial del contrato, afectando directamente la ecuación económica del mismo.

En consecuencia, la solicitud del operador de un ajuste del 5% sobre el valor del cupo se considera técnica y financieramente justificada, proporcional al impacto real del aumento salarial, razonable frente al diferencial no previsto, acorde con el principio de equilibrio económico contractual, puesto que, el ajuste no constituye un beneficio extraordinario para el operador, sino un mecanismo de compensación parcial para garantizar la continuidad del servicio y la sostenibilidad operativa.

A continuación, se detallan 2 escenarios posibles para la aplicación del incremento mencionado:

Escenario 1

Se mantienen los días contratados y se debe gestionar la adición del recurso faltante.

PRESUPUESTO VIGENCIA 2026						
Objetivo 1. Organizar el servicio de transporte escolar a estudiantes de las IEO de familias de la zona urbana, rural y ladera de escasos recursos económicos						
ACTIVIDAD	**ITEM**	**ACTIVIDAD**	**DIAS**	**CUPOS**	**VALOR CUPO**	**VALOR TOTAL**
Prestar el servicio de transporte escolar terrestre a los estudiantes de las instituciones educativas oficiales de Santiago de Cali	1.1.1.1	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes de las instituciones educativas oficiales que residen en la zona rural de dificil acceso	172,32	7484	$ 20.131	$ 25.961.763.600
	1.1.1.2	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes de las instituciones educativas oficiales que residen en la zona de ladera de dificil acceso	173	4864	$ 12.498	$ 10.516.717.056
	1.1.1.3	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes de las instituciones educativas oficiales que residen en la zona urbana	173	6220	$ 12.498	$ 13.448.597.880

	1.1.1.4	Prestar el servicio de Transporte Escolar especial a estudiantes de las Instituciones Educativas Oficiales intervenidas en obras de infraestructura	173	2342	$ 11.726	$ 4.750.976.516
			173	500	$ 19.884	$ 1.719.966.000
	1.1.1.5	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes en condición de discapacidad	173	307	$ 20.115	$ 1.068.327.765
			173	50	$ 132.409	$ 1.145.337.850
	1.1.1.6	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes matriculados en instituciones educativas oficiales para participar en salidas pedagógicas y eventos de ciudad que fortalezcan los aprendizajes de las competencias básicas	1	5004	$ 20.131	$ 100.735.524
			1	8690	$ 12.498	$ 108.607.620
	1.1.1.7	Atender acciones de tutela relacionados con la garantía de derechos de los educandos de las Instituciones Educativas de Santiago de Cali.	173	10	$ 132.409	$ 229.067.570
			173	**TOTAL**		**$ 59.050.097.381**
				PRESUPUESTO INICIAL		**$ 56.292.963.443**
				FALTANTE PRESUPUESTO		**$ 2.757.133.938**

Escenario 2:

Se hace reducción de días a atender y al final del año se evalúa de acuerdo a las inejecuciones, cuanto el monto de presupuesto a gestionar para realizar la atención hasta el último día del calendario escolar:

PRESUPUESTO VIGENCIA 2026						
Objetivo 1. Organizar el servicio de transporte escolar a estudiantes de las IEO de familias de la zona urbana, rural y ladera de escasos recursos económicos						
ACTIVIDAD	**ITEM**	**ACTIVIDAD**	**DIAS**	**CUPOS**	**VALOR CUPO**	**VALOR TOTAL**

Prestar el servicio de transporte escolar terrestre a los estudiantes de las instituciones educativas oficiales de Santiago de Cali	1.1.1.1	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes de las instituciones educativas oficiales que residen en la zona rural de dificil acceso	164,97	7484	$	20.131	$ 24.854.307.111
	1.1.1.2	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes de las instituciones educativas oficiales que residen en la zona de ladera de dificil acceso	165	4864	$	12.498	$ 10.030.394.880
	1.1.1.3	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes de las instituciones educativas oficiales que residen en la zona urbana	164	6220	$	12.498	$ 12.748.959.840
	1.1.1.4	Prestar el servicio de Transporte Escolar especial a estudiantes de las Instituciones Educativas Oficiales intervenidas en obras de infraestructura	164	2342	$	11.726	$ 4.503.815.888
			164	500	$	19.884	$ 1.630.488.000
	1.1.1.5	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes en condición de discapacidad	164	307	$	20.115	$ 1.012.750.020
			164	50	$	132.409	$ 1.085.753.800
	1.1.1.6	Prestar el servicio de transporte escolar especial a estudiantes matriculados en instituciones educativas oficiales para participar en salidas pedagógicas y eventos de ciudad que fortalezcan los aprendizajes	1	5004	$	20.131	$ 100.735.524

		de las competencias básicas	1	8690	$ 12.498	$ 108.607.620
	1.1.1.7	Atender acciones de tutela relacionados con la garantia de derechos de los educandos de las Instituciones Educativas de Santiago de Cali.	164	10	$ 132.409	$ 217.150.760
			164	**TOTAL**		**$ 56.292.963.443**
				PRESUPUESTO INICIAL		**$ 56.292.963.443**
				DIFERENCIA		**$0**

Del análisis concreto del comportamiento de los últimos años de ejecución de la prestación del servicio de transporte escolar puede recomendarse autorizar el ajuste solicitado del 5% en los valores por cupo en cada zona, condicionado a la respectiva verificación documental delimpacto en nómina (conductores y auxiliares), aplicación exclusiva al componente salarial,no acumulación con otros incrementos no justificados técnicamente, seguimiento financieroposterior al ajuste.

JHON ALEXANDER CASTAÑO PEREZ
Profesional Universitario
Subsecretaria de Cobertura Educativa

CC.: Giovanni Camayo Velasco: Subsecretario de Despacho
Proyectó: Leidy Romero Villarreal: Contratista
Carlos Alberto Yepes Cartagena: Contratista
Brayan Sthivens López: Contratista
Lina Alexandra Aragón: Contratista
Elaboró: Diana Carolina López Gómez Contratista