ANÁLISIS DEL SECTOR

ORGANISMO: SECRETARIA DE EDUCACIÓN

DEPENDENCIA: SUBSECRETARÍA DE CALIDAD EDUCATIVA - DIRECCIÓN DE PERMANENCIA ESCOLAR E INCLUSIÓN EDUCATIVA.

MODALIDAD CONTRACTUAL: CONVENIO INTERADMINISTRATIVO

OBJETO: AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y LOS MUNICIPIOS RELACIONADOS EN EL ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N° 1, PARA DESARROLLAR ESTRATEGIAS ORIENTADAS A PROMOVER LA PERMANENCIA, ACOGIDA Y BIENESTAR DE LOS ESTUDIANTES DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.

VALOR INDICADO EN EL ESTUDIO PREVIO: DOCE MIL SEISCIENTOS SIETE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y OCHO PESOS ($12.607.489.258), TRIBUTOS INCLUIDOS.

PLAZO: CUATRO (04) MESES, CONTADOS A PARTIR DE LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE INICIO.

COBERTURA: CIENTO CATORCE (114) MUNICIPIOS NO CERTIFICADOS EN EDUCACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, RELACIONADOS EN EL ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N.° 1.

1. ALCANCE Y NATURALEZA DEL ANÁLISIS SECTORIAL

El proceso corresponde a un convenio interadministrativo celebrado entre entidades públicas para el ejercicio coordinado de competencias concurrentes en materia educativa. En consecuencia, el análisis del sector no tiene por finalidad identificar oferentes para seleccionar al municipio asociado, establecer requisitos habilitantes frente a los municipios ni comparar propuestas económicas entre ellos, dado que los municipios no actúan como proveedores del Departamento de Antioquia y no existe una relación ordinaria de intercambio entre contratante y contratista.

Sin perjuicio de lo anterior, el principio de planeación exige examinar las condiciones económicas, técnicas y operativas que inciden en el transporte escolar, con el propósito de justificar la cuantía de los aportes, verificar que la asignación presupuestal guarde relación con las necesidades diagnosticadas y reducir el riesgo de financiar valores insuficientes o superiores a los requerimientos de la estrategia.

Este análisis tiene alcance departamental y sirve de soporte para la distribución de los recursos del convenio. Los municipios, en ejercicio de su autonomía y responsabilidad contractual, deberán realizar sus propios análisis del sector y estudios económicos para los contratos derivados, verificando la oferta

disponible, los precios vigentes y las condiciones particulares de cada territorio al momento de contratar.

2. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR Y DEL SERVICIO

La actividad material asociada al convenio corresponde al transporte de estudiantes matriculados en establecimientos educativos oficiales, como estrategia de acceso y permanencia escolar. El servicio debe permitir el desplazamiento seguro de ida y retorno entre los lugares de residencia o puntos de encuentro y las sedes educativas, de acuerdo con la jornada y el calendario escolar.

El Estudio Previo contempla modalidades terrestres y, cuando las condiciones geográficas lo requieran, transporte fluvial. La modalidad concreta depende del territorio, de las rutas focalizadas, de las condiciones de acceso y de las alternativas legalmente autorizadas.

De conformidad con la clasificación UNSPSC incorporada en el Estudio Previo, la finalidad material se ubica en servicios de transporte de pasajeros:

Nivel	Código	Descripción
Grupo	F	Servicios
Segmento	78000000	Servicios de transporte, almacenaje y correo
Familia	78110000	Transporte de pasajeros
Clase	78111800	Transporte de pasajeros por carretera
Producto	78111803	Servicios de buses contratados

3. CONDICIONES TERRITORIALES, VIALES, FLUVIALES Y OPERATIVAS

El diagnóstico de transporte escolar de la vigencia 2026 identifica como factores determinantes de la necesidad la distancia entre el lugar de residencia y la sede educativa, la dispersión poblacional, la localización rural o remota, las condiciones geográficas y topográficas, las limitaciones de la infraestructura vial, la inexistencia o insuficiencia de transporte público y la capacidad económica de las familias.

Estas condiciones generan una alta heterogeneidad territorial y explican por qué no resulta técnicamente adecuado aplicar una tarifa departamental uniforme. Cada ruta puede presentar diferencias sustanciales en longitud, duración, accesibilidad, frecuencia, tipo de vehículo o embarcación, capacidad requerida, estado de las vías o condiciones fluviales, necesidades de acompañamiento y riesgos operacionales.

Variable territorial u operativa	Incidencia en la prestación
Distancia y duración	Inciden en tiempo de operación, consumo de combustible, disponibilidad del vehículo o embarcación y número de recorridos posibles.
Ruralidad y dispersión	Pueden requerir recorridos extensos, múltiples puntos de encuentro y medios de transporte adaptados a vías secundarias, terciarias o trayectos fluviales.

Variable territorial u operativa	Incidencia en la prestación
Estado de vías y accesibilidad	Afecta velocidad de operación, mantenimiento, desgaste, disponibilidad y necesidad de contingencias.
Condiciones fluviales	Cuando aplique, determinan el tipo de embarcación, capacidad, seguridad, permisos y condiciones de navegación.
Oferta de transporte público	La inexistencia o insuficiencia de alternativas adecuadas constituye una de las barreras que justifica la estrategia.
Condiciones de seguridad y clima	Deben ser consideradas en horarios, puntos de encuentro, trayectos y protocolos de contingencia.
Características de la población	La edad, discapacidad, pertenencia étnica, vulnerabilidad y demás condiciones de protección reforzada inciden en focalización y operación.

4. ESTRUCTURA DE PRESTACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE OPERADORES

Para el transporte terrestre, la regla general prevista en el Estudio Previo es la prestación mediante empresas legalmente constituidas y habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, con vehículos que cumplan las condiciones técnicas, de seguridad, seguros, revisión técnico-mecánica, capacidad, señalización, mantenimiento y demás requisitos aplicables.

El Estudio Previo reconoce que la disponibilidad de operadores habilitados puede variar entre municipios. Por esta razón, contempla las alternativas excepcionales previstas en el Decreto 1079 de 2015 para municipios en los que se acredite inexistencia o insuficiencia de oferta, sin que esa circunstancia autorice la prestación informal del servicio ni la omisión de permisos, conceptos o autorizaciones legalmente exigibles.

Cuando la estrategia comprenda transporte fluvial, el servicio deberá prestarse mediante empresas habilitadas para la modalidad correspondiente y con embarcaciones matriculadas, registradas y autorizadas, además de los elementos de seguridad, seguros, tripulación y demás requisitos establecidos por la normativa aplicable.

El Estudio Previo no incorpora un inventario departamental cuantificado de operadores habilitados por municipio. En consecuencia, la verificación concreta de disponibilidad, capacidad de oferta y condiciones de mercado deberá efectuarse por cada municipio al estructurar su contratación derivada, con información vigente al momento de adelantar el proceso de selección.

5. DEMANDA DEL SERVICIO Y UNIDADES DE PLANEACIÓN

La cobertura del convenio comprende ciento catorce (114) municipios no certificados en educación. La demanda específica no se define únicamente por el número de municipios, sino por la población estudiantil focalizada, las instituciones y sedes atendidas, las rutas requeridas, la frecuencia, los recorridos diarios, el periodo de atención y los días efectivos de prestación.

El ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N.° 1 es el instrumento señalado por el Estudio Previo para individualizar estas variables. Para cada ruta, la planeación deberá contener como mínimo:

1. Municipio, institución y sede educativa atendida.

2. Origen, destino, trayecto, puntos de encuentro y horarios.
3. Distancia aproximada y tiempo estimado del recorrido.
4. Número de estudiantes beneficiarios.
5. Modalidad de transporte: terrestre, fluvial u otra legalmente autorizada.
6. Tipo y capacidad del vehículo o embarcación.
7. Frecuencia y número de recorridos diarios.
8. Número de días de prestación.
9. Valor unitario por ruta/día o por la unidad de servicio que resulte aplicable.
10. Valor total estimado y condiciones particulares de seguridad y acceso.

Como referencia programática, el Plan de Desarrollo Departamental “Por Antioquia Firme 2024-2027” contempla el indicador de producto “Estudiantes beneficiados con transporte escolar” y una meta anual de cuarenta mil (40.000) estudiantes. Esta meta programática no debe confundirse con la cuantificación exacta de beneficiarios del presente convenio, la cual corresponde al diagnóstico y al ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N.° 1.

6. VARIABLES DE COSTO Y METODOLOGÍA DE ESTIMACIÓN

La estimación económica debe partir de las condiciones reales de cada ruta y de la unidad de servicio aplicable. El Estudio Previo identifica expresamente las siguientes variables de costo:

Variable	Incidencia económica
Distancia y duración del recorrido	Determinan intensidad de uso, tiempo de disponibilidad y consumo asociado.
Tipo y capacidad del vehículo o embarcación	La capacidad y configuración requerida dependen del número de estudiantes y de las condiciones del trayecto.
Estado de vías o condiciones fluviales	Inciden en velocidad, desgaste, mantenimiento, seguridad y contingencias.
Combustible	Su consumo depende de la distancia, duración, topografía, tipo de vehículo o embarcación y número de recorridos.
Mantenimiento	Comprende la necesidad de conservación preventiva y correctiva para garantizar continuidad y seguridad.
Personal	Incluye conductor o motorista y acompañante cuando sea exigible o necesario.
Seguros y requisitos de operación	Comprende los seguros y coberturas exigibles para la modalidad y los riesgos asociados.
Número de recorridos y frecuencia	Afecta directamente la intensidad diaria del servicio.
Días de prestación	Define el periodo efectivo que debe ser financiado dentro del calendario y plazo de ejecución.

La unidad de referencia prevista por el Estudio Previo es el valor estimado por ruta/día o la unidad de servicio que resulte aplicable. El valor total de cada ruta debe corresponder a la proyección de la unidad definida durante el número de días de prestación, ajustada a las condiciones técnicas y operativas particulares del territorio.

No se establece una tarifa departamental única, dado que una misma modalidad puede presentar costos distintos entre municipios por efecto de la distancia, topografía, estado de las vías, condiciones fluviales, disponibilidad de operadores, capacidad requerida, número de recorridos y demás factores señalados. La asignación departamental debe entenderse como soporte financiero de la estrategia y no como sustituto de la formación del precio en cada proceso contractual derivado.

7. INFORMACIÓN HISTÓRICA Y VALIDACIÓN DEL MERCADO

El Estudio Previo establece que el estudio del sector debe considerar información histórica de contratos y servicios de transporte escolar ejecutados en vigencias anteriores. Sin embargo, el cuerpo del Estudio Previo No. 17221 no incorpora series de precios históricos, contratos individualizados ni un consolidado departamental de valores adjudicados que permita reproducir cifras verificables dentro de este documento.

Por integridad documental, no se atribuyen precios históricos no soportados en la fuente. La validación específica de antecedentes, valores contratados, disponibilidad de operadores y precios vigentes corresponde a los municipios al estructurar sus contratos derivados, de conformidad con su territorio, su régimen contractual y las condiciones del mercado al momento de la contratación.

En ese sentido, los valores consignados en el convenio y sus anexos sirven como soporte para la distribución de los aportes departamentales, pero no reemplazan la responsabilidad municipal de verificar la razonabilidad del presupuesto oficial de cada contrato derivado mediante antecedentes propios, información disponible en SECOP y demás fuentes de mercado que resulten pertinentes.

8. ESTRUCTURA PRESUPUESTAL DEL APORTE DEPARTAMENTAL

El Estudio Previo fija un valor de DOCE MIL SEISCIENTOS SIETE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y OCHO PESOS ($12.607.489.258), tributos incluidos. Este valor se distribuye entre los ciento catorce (114) municipios participantes conforme al diagnóstico y a las asignaciones incorporadas en el Estudio Previo y el ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N.° 1.

La distribución consolidada por subregión, calculada a partir de las asignaciones municipales contenidas en el Estudio Previo, es la siguiente:

Subregión	Municipios	Asignación	Participación
1 BAJO CAUCA	6	$ 840.000.000	6,66%
2 MAGDALENA	6	$ 590.000.000	4,68%
3 NORDESTE	9	$ 790.000.000	6,27%
4 NORTE	17	$ 1.924.000.000	15,26%

Subregión	Municipios	Asignación	Participación
5 OCCIDENTE	18	$ 1.890.000.000	14,99%
6 ORIENTE	22	$ 2.550.000.000	20,23%
7 SUROESTE	23	$ 2.143.489.258	17,00%
8 URABA	9	$ 1.600.000.000	12,69%
9 VALLE DE ABURRA	4	$ 280.000.000	2,22%

9. RESPALDO PRESUPUESTAL Y FUENTES

De acuerdo con el Estudio Previo, el aporte departamental se encuentra respaldado por el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 3500057609 del 19 de agosto de 2026, con la siguiente composición:

CDP	Fecha	Fuente / rubro	Valor
3500057609	19/08/2026	23202008/151F/4-2052/C22011/020386 – Ley 1816 2016-14 preferente SAL-EDU	$3.504.028.794
3500057609	19/08/2026	202320202008/151F/0-1014/C22011/020386ICLD DEPARTAMENTO PARA FONPET	$9.103.460.464
TOTAL APORTE DEPARTAMENTAL			**$12.607.489.258**

El proyecto de inversión que soporta la estrategia se denomina “Desarrollo de estrategias para la permanencia, acogida y bienestar de los estudiantes oficiales en los municipios no certificados de Antioquia”, identificado con código BPIN/BPID 2024003050187, Elemento PEP 02-0386, Actividad 001 – Cofinanciación transporte escolar, vigencia 2026.

10. ANÁLISIS DE RAZONABILIDAD ECONÓMICA

La razonabilidad del aporte departamental debe analizarse de acuerdo con la naturaleza de cofinanciación del convenio. El Departamento no está fijando un precio único de adquisición de transporte para los ciento catorce municipios; está distribuyendo recursos para concurrir financieramente a una estrategia cuya ejecución contractual se realizará en cada territorio.

El soporte económico previsto por el Estudio Previo combina: (i) el diagnóstico territorial de necesidades; (ii) la identificación de población, sedes y rutas; (iii) la definición de días y periodos de atención; (iv) las variables técnicas de cada recorrido; (v) la estimación del valor por ruta/día o unidad aplicable; y (vi) la asignación presupuestal por municipio. Esta estructura permite vincular el recurso departamental con necesidades identificadas y controlar su destinación.

La suficiencia final de cada presupuesto contractual deberá ser confirmada por el respectivo municipio con precios vigentes. Si el valor realmente contratado resulta inferior al recurso disponible, los saldos no ejecutados no se convierten en libre disponibilidad: deben mantenerse afectos al objeto en los términos autorizados o reintegrarse conforme a las reglas del convenio y del Estudio Previo. Asimismo, los valores respecto de los cuales no se acredite la prestación efectiva y los rendimientos financieros generados por el aporte departamental están sujetos a reintegro.

11. RESPONSABILIDAD DE LOS MUNICIPIOS EN LOS CONTRATOS DERIVADOS

Cada municipio conserva la responsabilidad de estructurar y adelantar oportunamente los procesos contractuales necesarios para la operación del transporte escolar. En dichos procesos deberá verificar, entre otros aspectos:

1. La existencia y suficiencia de oferta habilitada para la modalidad requerida.
2. Los antecedentes de contratación y los precios vigentes del mercado.
3. La correspondencia entre rutas, beneficiarios, días, modalidad y presupuesto.
4. El cumplimiento de habilitaciones, permisos, licencias, seguros y condiciones de seguridad.
5. La capacidad de los vehículos o embarcaciones y la idoneidad de conductores, motoristas y acompañantes.
6. Los mecanismos de acreditación de la prestación efectiva del servicio.
7. La supervisión integral de los contratos derivados y la atención de novedades, interrupciones o contingencias.

La existencia del convenio interadministrativo no autoriza a omitir los procesos de selección, requisitos de planeación, habilitaciones, garantías, supervisión, controles ni demás exigencias aplicables a la contratación que adelante cada entidad territorial.

12. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR

1. La naturaleza interadministrativa del negocio jurídico hace improcedente tratar a los municipios como oferentes de un mercado competitivo; el análisis sectorial se orienta a sustentar la planeación económica y operativa de la estrategia.
2. El transporte escolar presenta condiciones heterogéneas entre territorios, por lo que los costos deben analizarse por ruta y según modalidad, distancia, duración, capacidad, estado de las vías o condiciones fluviales, combustible, mantenimiento, personal, seguros, frecuencia y días de prestación.
3. El Estudio Previo estructura la atención para 114 municipios no certificados y fija un aporte departamental de $12.607.489.258, distribuido territorialmente conforme al diagnóstico y a la planeación incorporada en sus anexos.
4. La disponibilidad de operadores y los precios de mercado deben verificarse de manera actualizada en cada municipio; los recursos asignados por el convenio no sustituyen el estudio económico de los contratos derivados.
5. La metodología de valor por ruta/día o unidad de servicio permite relacionar el presupuesto con la prestación efectiva, facilita el seguimiento y contribuye a evitar asignaciones desvinculadas de las necesidades reales.
6. Los saldos no ejecutados, valores sin acreditación de prestación y rendimientos financieros deberán ser objeto de reintegro conforme a las reglas previstas en el Estudio Previo y el convenio.

APÉNDICE A – DISTRIBUCIÓN DEL APORTE DEPARTAMENTAL POR MUNICIPIO

La siguiente distribución reproduce las asignaciones municipales incorporadas en el Estudio Previo No. 17221. Los valores se expresan en pesos colombianos.

N.°	Subregión	Municipio	Asignación
1	1 BAJO CAUCA	CACERES	$ 160.000.000,00
2	1 BAJO CAUCA	EL BAGRE	$ 120.000.000,00
3	1 BAJO CAUCA	NECHI	$ 150.000.000,00
4	1 BAJO CAUCA	CAUCASIA	$ 200.000.000,00
5	1 BAJO CAUCA	TARAZA	$ 110.000.000,00
6	1 BAJO CAUCA	ZARAGOZA	$ 100.000.000,00
7	2 MAGDALENA	CARACOLI	$ 50.000.000,00
8	2 MAGDALENA	MACEO	$ 140.000.000,00
9	2 MAGDALENA	PUERTO BERRIO	$ 60.000.000,00
10	2 MAGDALENA	PUERTO NARE	$ 70.000.000,00
11	2 MAGDALENA	PUERTO TRIUNFO	$ 100.000.000,00
12	2 MAGDALENA	YONDO	$ 170.000.000,00
13	3 NORDESTE	AMALFI	$ 80.000.000,00
14	3 NORDESTE	ANORI	$ 70.000.000,00
15	3 NORDESTE	REMEDIOS	$ 100.000.000,00
16	3 NORDESTE	SAN ROQUE	$ 110.000.000,00
17	3 NORDESTE	SANTO DOMINGO	$ 100.000.000,00
18	3 NORDESTE	SEGOVIA	$ 80.000.000,00
19	3 NORDESTE	VEGACHI	$ 80.000.000,00
20	3 NORDESTE	YALI	$ 70.000.000,00
21	3 NORDESTE	YOLOMBO	$ 100.000.000,00
22	4 NORTE	ANGOSTURA	$ 100.000.000,00
23	4 NORTE	BELMIRA	$ 90.000.000,00
24	4 NORTE	BRICEÑO	$ 100.000.000,00
25	4 NORTE	CAMPAMENTO	$ 80.000.000,00
26	4 NORTE	CAROLINA DEL PRINCIPE	$ 90.000.000,00
27	4 NORTE	DONMATIAS	$ 130.000.000,00
28	4 NORTE	ENTRERRIOS	$ 180.000.000,00

N.°	Subregión	Municipio	Asignación
29	4 NORTE	GOMEZ PLATA	$ 100.000.000,00
30	4 NORTE	GUADALUPE	$ 80.000.000,00
31	4 NORTE	ITUANGO	$ 150.000.000,00
32	4 NORTE	SAN ANDRES DE CUERQUIA	$ 100.000.000,00
33	4 NORTE	SAN JOSE DE LA MONTAÑA	$ 80.000.000,00
34	4 NORTE	SAN PEDRO DE LOS MILAGROS	$ 184.000.000,00
35	4 NORTE	SANTA ROSA DE OSOS	$ 140.000.000,00
36	4 NORTE	TOLEDO	$ 110.000.000,00
37	4 NORTE	VALDIVIA	$ 100.000.000,00
38	4 NORTE	YARUMAL	$ 110.000.000,00
39	5 OCCIDENTE	ABRIAQUI	$ 90.000.000,00
40	5 OCCIDENTE	ANZA	$ 100.000.000,00
41	5 OCCIDENTE	ARMENIA	$ 100.000.000,00
42	5 OCCIDENTE	CAICEDO	$ 100.000.000,00
43	5 OCCIDENTE	CAÑASGORDAS	$ 110.000.000,00
44	5 OCCIDENTE	DABEIBA	$ 170.000.000,00
45	5 OCCIDENTE	EBEJICO	$ 80.000.000,00
46	5 OCCIDENTE	FRONTINO	$ 200.000.000,00
47	5 OCCIDENTE	GIRALDO	$ 150.000.000,00
48	5 OCCIDENTE	HELICONIA	$ 50.000.000,00
49	5 OCCIDENTE	LIBORINA	$ 50.000.000,00
50	5 OCCIDENTE	OLAYA	$ 80.000.000,00
51	5 OCCIDENTE	PEQUE	$ 100.000.000,00
52	5 OCCIDENTE	SABANALARGA	$ 90.000.000,00
53	5 OCCIDENTE	SAN JERONIMO	$ 130.000.000,00
54	5 OCCIDENTE	SANTA FE DE ANTIOQUIA	$ 80.000.000,00
55	5 OCCIDENTE	SOPETRAN	$ 110.000.000,00
56	5 OCCIDENTE	URAMITA	$ 100.000.000,00
57	6 ORIENTE	GRANADA	$ 200.000.000,00
58	6 ORIENTE	ABEJORRAL	$ 120.000.000,00
59	6 ORIENTE	SONSON	$ 130.000.000,00

N.°	Subregión	Municipio	Asignación
60	6 ORIENTE	ALEJANDRIA	$ 50.000.000,00
61	6 ORIENTE	ARGELIA	$ 110.000.000,00
62	6 ORIENTE	EL CARMEN DE VIBORAL	$ 140.000.000,00
63	6 ORIENTE	COCORNA	$ 130.000.000,00
64	6 ORIENTE	CONCEPCION	$ 100.000.000,00
65	6 ORIENTE	EL PEÑOL	$ 100.000.000,00
66	6 ORIENTE	EL RETIRO	$ 130.000.000,00
67	6 ORIENTE	EL SANTUARIO	$ 100.000.000,00
68	6 ORIENTE	GUARNE	$ 60.000.000,00
69	6 ORIENTE	GUATAPE	$ 70.000.000,00
70	6 ORIENTE	LA CEJA	$ 90.000.000,00
71	6 ORIENTE	LA UNION	$ 100.000.000,00
72	6 ORIENTE	MARINILLA	$ 80.000.000,00
73	6 ORIENTE	NARIÑO	$ 130.000.000,00
74	6 ORIENTE	SAN CARLOS	$ 200.000.000,00
75	6 ORIENTE	SAN FRANCISCO	$ 150.000.000,00
76	6 ORIENTE	SAN LUIS	$ 130.000.000,00
77	6 ORIENTE	SAN RAFAEL	$ 100.000.000,00
78	6 ORIENTE	SAN VICENTE	$ 130.000.000,00
79	7 SUROESTE	AMAGA	$ 150.000.000,00
80	7 SUROESTE	ANDES	$ 190.000.000,00
81	7 SUROESTE	BETANIA	$ 110.000.000,00
82	7 SUROESTE	BETULIA	$ 60.000.000,00
83	7 SUROESTE	CARAMANTA	$ 60.000.000,00
84	7 SUROESTE	CIUDAD BOLIVAR	$ 130.000.000,00
85	7 SUROESTE	CONCORDIA	$ 100.000.000,00
86	7 SUROESTE	FREDONIA	$ 100.000.000,00
87	7 SUROESTE	ANGELOPOLIS	$ 40.000.000,00
88	7 SUROESTE	HISPANIA	$ 70.000.000,00
89	7 SUROESTE	JARDIN	$ 100.000.000,00
90	7 SUROESTE	JERICO	$ 100.000.000,00

N.°	Subregión	Municipio	Asignación
91	7 SUROESTE	URRAO	$ 119.489.258,00
92	7 SUROESTE	LA PINTADA	$ 70.000.000,00
93	7 SUROESTE	MONTEBELLO	$ 80.000.000,00
94	7 SUROESTE	PUEBLRRICO	$ 60.000.000,00
95	7 SUROESTE	SALGAR	$ 100.000.000,00
96	7 SUROESTE	SANTA BARBARA	$ 54.000.000,00
97	7 SUROESTE	TAMESIS	$ 90.000.000,00
98	7 SUROESTE	TARSO	$ 80.000.000,00
99	7 SUROESTE	TITIRIBI	$ 140.000.000,00
100	7 SUROESTE	VALPARAISO	$ 70.000.000,00
101	7 SUROESTE	VENECIA	$ 70.000.000,00
102	8 URABA	ARBOLETES	$ 170.000.000,00
103	8 URABA	CAREPA	$ 180.000.000,00
104	8 URABA	CHIGORODO	$ 180.000.000,00
105	8 URABA	MURINDO	$ 100.000.000,00
106	8 URABA	MUTATA	$ 120.000.000,00
107	8 URABA	NECOCLI	$ 400.000.000,00
108	8 URABA	SAN JUAN DE URABA	$ 140.000.000,00
109	8 URABA	SAN PEDRO DE URABA	$ 100.000.000,00
110	8 URABA	VIGIA DEL FUERTE	$ 210.000.000,00
111	9 VALLE DE ABURRA	BARBOSA	$ 70.000.000,00
112	9 VALLE DE ABURRA	CALDAS	$ 70.000.000,00
113	9 VALLE DE ABURRA	COPACABANA	$ 70.000.000,00
114	9 VALLE DE ABURRA	GIRARDOTA	$ 70.000.000,00
TOTAL APORTE DEPARTAMENTAL			**$12.607.489.258**

JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN DEL ASOCIADO

La selección de los municipios relacionados en el ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N° 1 se fundamenta en criterios territoriales, funcionales y técnicos, y no en su condición de oferentes dentro de un mercado competitivo.

De conformidad con los artículos 286 y 311 de la Constitución Política, los municipios son entidades territoriales dotadas de autonomía para la gestión de sus intereses y constituyen la instancia

fundamental de la división político-administrativa del Estado. Asimismo, los artículos 288 y 298 superiores permiten la actuación coordinada y concurrente entre el Departamento y los municipios para la prestación de los servicios públicos y el cumplimiento de los fines estatales.

En materia educativa, el artículo 6 de la Ley 715 de 2001 atribuye al Departamento de Antioquia competencias relacionadas con la dirección, planificación y prestación del servicio educativo en los municipios no certificados, así como la facultad de participar en la financiación y cofinanciación de programas y proyectos educativos. Por su parte, el artículo 8 de la misma ley permite a los municipios no certificados participar con recursos propios en la financiación de los servicios educativos y les asigna responsabilidades relacionadas con la administración de recursos, el mejoramiento de la calidad y el suministro de información educativa.

La vinculación de cada municipio al convenio obedece a la concurrencia de las siguientes condiciones:

1. Tener la calidad de municipio no certificado en educación del Departamento de Antioquia.
2. Contar con estudiantes matriculados en establecimientos educativos oficiales que enfrenten barreras geográficas, económicas o materiales para acceder a las sedes educativas.
3. Encontrarse incluido en el diagnóstico elaborado y validado por la Dirección de Permanencia Escolar e Inclusión Educativa.
4. Contar con instituciones, sedes, estudiantes y rutas identificadas en el ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N° 1.
5. Requerir la concurrencia financiera del Departamento para atender la estrategia de transporte escolar.
6. Asumir compromisos técnicos, administrativos y financieros relacionados con la focalización, contratación, operación, supervisión y control del servicio.
7. Realizar los aportes municipales establecidos en el anexo técnico y financiero.
8. Tener jurisdicción sobre el territorio en el que se ejecutará la respectiva estrategia.

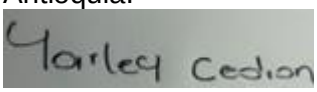
Por tanto, la selección no responde a una evaluación comparativa de ofertas, sino a la competencia territorial de cada municipio, a la localización de la población beneficiaria y a las necesidades identificadas en el diagnóstico. Ninguna entidad diferente podría sustituir al municipio en el ejercicio de sus competencias territoriales ni efectuar, en su nombre, los aportes y actuaciones administrativas que le corresponden dentro de su jurisdicción.

El artículo 95 de la Ley 489 de 1998 autoriza a las entidades públicas a asociarse para cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o prestar conjuntamente servicios a su cargo mediante convenios interadministrativos. Esta disposición resulta aplicable porque el Departamento de Antioquia y los municipios seleccionados tienen una finalidad pública común, competencias concurrentes en materia educativa y capacidad para efectuar aportes y asumir obligaciones dirigidas a garantizar el acceso y la permanencia de los estudiantes.

La participación de los municipios no configura una relación entre contratante y proveedor. El Departamento no les adquiere un servicio ni les reconoce una remuneración; las partes concurren con recursos, competencias y capacidades institucionales para desarrollar conjuntamente la estrategia de transporte escolar.

En consecuencia, no resulta procedente adelantar un proceso competitivo para seleccionar a los asociados. La celebración directa se justifica en la naturaleza interadministrativa del convenio, de conformidad con el literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015.

Por lo anterior, la selección de los municipios relacionados en el ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO N° 1 es objetiva, necesaria y proporcional a la finalidad perseguida, y permite articular la acción departamental y municipal para desarrollar estrategias orientadas a promover la permanencia, acogida y bienestar de los estudiantes de los establecimientos educativos oficiales del Departamento de Antioquia.



YARLEY MARIA CEDRON BARRANGAN
Profesional Universitario
Dirección de Permanencia Escolar e Inclusión Educativa
Rol Logístico