

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

**EL MINISTRO DE TRANSPORTE**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, el artículo 4 la Ley 336 de 1996, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, los numerales 6.2., 6.5. y 6.7 del Decreto 087 de 2011 y,

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993: *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”*, dispuso que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, señala que es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que el artículo 4 de la Ley 336 de 1996: *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*, determinó que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, así mismo, como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado.

Que el artículo 2 de la Ley 310 de 1996: *“Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989”* fue reglamentado a través de la Resolución 20203040013685 de 2020: *“Por la cual se reglamenta el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo y se dictan otras disposiciones”*, indicando los requisitos para acceder a la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Colectivo o Masivo.

Que el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 fue modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023: *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”*, estableció la posibilidad de realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de mediano plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM, Sistemas Integrados de Transporte Público - SITP, Sistemas Estratégicos de Transporte - SETP y Sistemas Integrados de Transporte Regional - SITR, con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie que no podrá superar el 50% del total del aporte del territorio de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Que así mismo, el artículo citado determinó que las inversiones cofinanciables corresponden a los componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida así como vehículos auxiliares

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue.

Que el mismo artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 dispuso que “en ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares”.

Que, adicionalmente dentro del marco de cofinanciación de la Nación a los sistemas de transporte público, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, asignó al Ministerio de Transporte la función de verificar el cumplimiento de requisitos para aprobar la cofinanciación.

Que el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, determinó que: *“En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.”*

Que, por otra parte, el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023 estableció que para los proyectos férreos de sistemas de transporte público masivo de pasajeros, que cuenten con convenio de cofinanciación, la Nación podrá cofinanciar dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo un monto superior al 70%. En ese sentido, el Gobierno nacional realizará los trámites presupuestales a que haya lugar a fin de ajustar los aportes de la Nación en los convenios de cofinanciación correspondientes.

Que el artículo 174 de la citada ley modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015: *“Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”* determinó que las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria, así mismo, que estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa y precisó las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios.

Que el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 1023 de 2017: *“Por la cual se definen los elementos cofinanciables por parte de la Nación, y los aportes en especie en los proyectos SITM TransMilenio Soacha Fases II y III y Primera Línea de Metro de Bogotá, y se dictan otras disposiciones”* determinó los elementos cofinanciables por parte de la Nación, y los aportes en especie en los proyectos SITM Transmilenio - Soacha Fase II y III y Primera Línea de Metro de Bogotá. Lo anterior, en cumplimiento del CONPES 3882 de 2017: *“Apoyo del gobierno nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá - Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto sistema integrado de transporte masivo – Soacha fases ii y iii”*, que continúa vigente para los referidos proyectos.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

Que mediante memorando No. 20231130126193 del 23 de noviembre de 2023, el Viceministerio de Transporte, solicitó la expedición del presente acto administrativo, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

*“Mediante la Resolución 20203040013685 de 2020, se reglamentó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo; no obstante, con la expedición de la Ley 2294 de 2023, se introdujeron cambios frente a la cofinanciación, por lo que se hace necesario armonizar, los cambios insertados a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172, 173 y 174 de la Ley 2294 de 2023.*

*Ahora bien, mediante memorando No. 20232100119763 del 07 de noviembre de 2023 el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte, efectuó las siguientes consideraciones:*

*“En primer lugar, se manifiesta que el artículo 172 de la Ley 2294, “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, establece la posibilidad de la Nación de cofinanciar proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.*

*En los artículos 172 y 173 de la citada Ley, se plantean algunos cambios con relación a la normatividad sobre cofinanciación contemplada anteriormente en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, especialmente en lo que tiene que ver con los componentes objeto de cofinanciación, la posibilidad de cofinanciar componentes independientes, los porcentajes de apoyo de la Nación en los proyectos férreos, las condiciones para acceder a la cofinanciación, los compromisos de los entes territoriales en torno a la implementación de los proyectos, las principales consecuencias en caso de un uso ineficiente de los recursos.*

*Ahora bien, teniendo en cuenta que la Resolución 13685 de 2020 reglamentaba los requisitos de cofinanciación definidos en la normatividad derogada por la Ley 2294, se hace necesario establecer una nueva reglamentación, que responda a los nuevos mandatos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y precise los requisitos que deberán tener en cuenta los entes territoriales interesados en implementar sistemas de transporte público de pasajeros, para poder contar con el apoyo del gobierno nacional, bajo el marco jurídico vigente.*

*Así, el proyecto de acto administrativo que se propone, con base en los insumos técnicos que se adjuntan, servirá de marco normativo para la acreditación de los requisitos de cofinanciación por parte de los entes territoriales, su validación en el Ministerio de Transporte y la intervención ordenada y secuencial de los diferentes órganos de decisión del nivel territorial y nacional, en la ruta que debe cubrirse hacia la concreción de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros.*

*Finalmente se resalta que el proyecto de Resolución que se presenta plantea no solo una mayor claridad y actualización de los requisitos que deberán cumplirse para acceder a la cofinanciación de la nación, sino también los*

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

*compromisos que los entes territoriales deberán asumir para garantizar que los proyectos puedan ser implementados de manera eficiente y oportuna.”*

*Conforme a las consideraciones expuestas, resulta necesario la expedición del presente acto administrativo, toda vez que permitirá actualizar la normatividad y por ende, permitir que los Entes Territoriales y Entes Gestores de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, interesados en acceder a los mecanismos de cofinanciación que ofrece la Ley 2294 de 2023, conozcan los requisitos y procedimiento para presentar sus solicitudes ante el Ministerio de Transporte.”*

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte del 07 al 21 de diciembre de 2023, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Que el Viceministro de Transporte manifestó mediante memorando No. 20241130020733 de febrero 20 de 2024 que las observaciones presentadas durante el tiempo de publicación fueron revisadas y tenidas en cuenta conforme a su pertinencia.

Que la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados a la expedición del presente acto administrativo, así como los soportes de divulgación y participación ciudadana, todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

Que, en mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**Artículo 1. Objeto.** Reglamentar los requisitos para acceder a la Cofinanciación de la Nación, por parte de las Entidades Territoriales, en los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros: Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, Sistemas Integrados de Transporte Público - SITP, Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP y Sistemas Integrados de Transporte Regional – SITR.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** La presente resolución es de obligatorio cumplimiento para las Entidades Territoriales que estén interesadas **en obtener la cofinanciación** de la Nación para la implementación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros o para la inversión en componentes independientes de los proyectos ya cofinanciados.

**Artículo 3. Definiciones.** Para efectos de interpretación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**1. Aportes de Cofinanciación.** Corresponden a los recursos comprometidos por la Nación y el Ente Territorial a través de los convenios de cofinanciación, para financiar la ejecución de los proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, bajo las condiciones establecidas en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

**2. Aportes en especie.** Se entienden como los gastos e inversiones que haya

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

comprometido (con registro presupuestal) y pagado la Entidad Territorial, de forma previa a la obtención de la cofinanciación del proyecto por parte de la Nación, los cuales, en virtud de su destinación al sistema, podrán ser considerados cofinanciables, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en la presente resolución. Estos gastos e inversiones corresponden exclusivamente a predios y obras.

**3. Componentes elegibles.** Son aquellos elementos esenciales para desarrollar e implementar un sistema de transporte público de pasajeros, que tengan vocación de ser cofinanciados por la Nación, de acuerdo con las inversiones autorizadas por el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023. Serán considerados como tales los siguientes:

- a) **Cabinas nuevas para cables.** Corresponde a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en sistemas de cable, los cuales deben contar con estándares de cero emisiones y garantizar la accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida, conforme a la normativa aplicable.
- b) **Servicio de la Deuda.** Corresponde al pago en los periodos definidos en la financiación del proyecto, solicitado a través de crédito u otro mecanismo de financiación, así como los costos asociados al mismo y las herramientas de administración, vigilancia y evaluación financiera de los recursos del proyecto, los cuales incluyen: costos financieros, constitución de contragarantías a favor de la Nación, auditorías técnicas y financieras.
- c) **Infraestructura Física.** Comprende el conjunto de elementos, dotaciones o servicios asociados exclusivamente a las necesidades de operación del Sistema de Transporte objeto de cofinanciación, definidos en los estudios de factibilidad del proyecto, conforme al artículo 4 de la Ley 1682 de 2013 o la norma que la adicione, modifique o sustituya. Entre otros pueden ser: infraestructura vial, infraestructura de soporte, obras de mejoramiento de espacio público y de paisajismo necesarias para la operación del proyecto y su adecuada inserción urbana, estudio ambiental, traslado de redes de servicios públicos, planes de manejo de tránsito, señalización y desvíos, estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías.
- d) **Adquisición predial y Plan de Reasentamiento.** Corresponde a los inmuebles adquiridos para la ejecución del proyecto, así como las inversiones realizadas en desarrollo de los procesos de adquisición predial y ejecución del Plan de Reasentamiento de los proyectos de infraestructura del sistema.

Para estos efectos, entiéndase como Plan de Reasentamiento el documento metodológico y procedimental, integral y planificado para acompañar, asesorar y asistir a la población en el proceso de adquisición predial resultado de la ejecución de los proyectos de infraestructura y, en el proceso de mitigación de los impactos y el restablecimiento y reconocimiento de las condiciones económicas y sociales de las unidades sociales afectadas censadas anexas a los predios identificados, derivadas del desplazamiento involuntario y reasentamiento.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

- e) **Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS.** gama de sistemas de información y tecnologías electrónicas y de comunicación (inalámbrica o cableada) que mejoran la seguridad vial, la movilidad, la calidad de vida de los ciudadanos, y aumentan la productividad y competitividad del país, a través de la inclusión de tecnologías avanzadas en la infraestructura de transporte y en los vehículos

Corresponde, entre otros, el sistema de recaudo centralizado, los sistemas de gestión y control de la operación, los sistemas de información al usuario, los circuitos cerrados de televisión a bordo de vehículos y los sistemas de semaforización de las intersecciones asociadas al proyecto.

- f) **Material rodante nuevo.** Corresponde a los vehículos necesarios para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en sistemas ferroviarios, y metroferroviarios los cuales deben contar con estándares de cero emisiones y garantizar la accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida, conforme a la normativa aplicable.
- g) **Vehículos nuevos.** Corresponde a los vehículos homologados para la prestación del servicio de transporte público terrestre de pasajeros, los cuales deberán contar con estándares de baja o cero emisiones y garantizar la accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida, conforme a la normativa aplicable.
- h) **Vehículos auxiliares nuevos.** Corresponde a los vehículos nuevos destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreo, la función de estos vehículos es la de transportar personal, carga, y realizar el montaje y mantenimiento de las instalaciones e infraestructura ferroviaria. Los vehículos auxiliares pueden ser motrices (con tracción propia) o remolcados (sin tracción propia).

**4. Componentes Independientes.** Hace referencia a los elementos de los componentes elegibles para cofinanciación individualmente considerados, en el marco de lo previsto en el parágrafo 6 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, siempre que se trate de elementos no cofinanciados previamente y que el sistema se encuentre en operación.

**5. Tipología vehicular.** Para efectos de la presente resolución se entenderá como aquellas clases de vehículos destinados para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, tales como: buses, trenes, tranvías, metro ligero y pesado, tren-tram, teleférico, cable aéreo, entre otros.

**6. Tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones.** Para efectos de la presente resolución las tecnologías vehiculares de bajas emisiones comprenden los vehículos con motor de encendido por chispa dedicados a gas que cumplan con estándar de emisión correspondientes a Euro 6/VI o Tier 3, los vehículos con motor de encendido por compresión que cumplan con el estándar correspondientes a Euro 6/VI o Tier 3/EPA 2010 y los vehículos eléctricos híbridos de encendido por chispa o compresión. Las tecnologías vehiculares de cero emisiones son vehículos eléctricos o vehículos con celda de combustible (hidrógeno). En caso de expedirse una normativa sobre tecnologías vehiculares de bajas y cero emisiones, por parte de las autoridades competentes, esta definición se acogerá a dicha

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

normativa.

- 7. Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP.** Servicios de transporte público colectivo integrados.
- 8. Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM.** Entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos.
- 9. Sistemas Integrados de Transporte Público – SITP.** Conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí.
- 10. Sistemas Integrados de Transporte Regional – SITR.** Sistema de transporte público de pasajeros que tiene una cobertura en más de un ente territorial, dadas las relaciones de interdependencia y movilidad de las aglomeraciones urbanas donde se presta el servicio.

**Parágrafo 1.** El detalle de las actividades que hacen parte de los componentes elegibles definidos en el numeral 3 del presente artículo, se encuentra relacionado en el Anexo C de la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma.

**Parágrafo 2.** En los documentos anexos a los diferentes convenios de cofinanciación, serán precisados los componentes elegibles de cofinanciación y el desglose de cada uno de ellos de acuerdo con cada proyecto, teniendo como fundamento los documentos CONPES de declaratoria de importancia estratégica de cada sistema de transporte del proyecto.

**Artículo 4. Requisitos para la cofinanciación de los proyectos.** El Ministerio de Transporte a través del Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS, verificará el cumplimiento de los requisitos para la cofinanciación de los proyectos, de conformidad con lo previsto en el Anexo A de la presente resolución, que hace parte integral de la misma. Para tal efecto, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- a) En ningún evento se incluirán como cofinanciables los gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares.
- b) Los gastos que las entidades territoriales realicen por fuera de los componentes elegibles deben ser financiados por el Ente Territorial, con recursos adicionales a los comprometidos en los respectivos convenios de cofinanciación.
- c) La verificación de que trata el presente artículo se basará en los soportes documentales presentados por la Entidad Territorial, quien es la única responsable de su veracidad y consistencia.

**Artículo 5. Responsabilidad y obligaciones de las Entidades Territoriales y/o Entes Gestores.** Las Entidades Territoriales ejercerán control y seguimiento frente a la debida ejecución de las obras de infraestructura, adquisición de bienes y demás inversiones necesarias, para garantizar la puesta en operación del respectivo sistema cofinanciado.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

Las entidades territoriales y los entes gestores de los sistemas, además de las responsabilidades a su cargo en virtud de la ley, deberán efectuar la debida coordinación interinstitucional para garantizar la entrada oportuna en operación de los sistemas, y cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Adelantar los estudios de estructuración técnica, legal y financiera del proyecto, de tal forma que la infraestructura construida y los equipos adquiridos, correspondan a las necesidades reales de la ciudad o área metropolitana, en materia de demanda del servicio de transporte.
2. Realizar el anuncio de los componentes de infraestructura del proyecto de que trata la Ley 388 de 1997 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, cuando a ello haya lugar.
3. Garantizar la aplicación sistemática de la gestión de los riesgos del proyecto en cada una de sus fases, desde la estructuración, contratación, construcción, operación, mantenimiento y reversión, asegurando la adecuada implementación y monitoreo de efectividad de las medidas de prevención, protección y transferencia financiera, que minimicen las pérdidas para todas las partes interesadas.
4. Realizar el seguimiento, recibo a satisfacción y verificación de las condiciones de calidad de los bienes o servicios contratados por el ente gestor.
5. Adoptar e implementar las fuentes de financiación necesarias para el funcionamiento del sistema.
6. Garantizar de manera inmediata la puesta en operación de la infraestructura construida y los equipos adquiridos en el marco del convenio de cofinanciación, así como salvaguardarla y mantenerla en óptimo estado de operación.
7. Garantizar la actualización del 100% del catastro, en lo referente al área, linderos y demás características específicas del predio o zonas donde se ubique el proyecto, antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación. Para ello se deberá presentar un diagnóstico de la gestión catastral existente, dentro del primer año de ejecución del convenio de cofinanciación.
8. Implementar y aplicar medidas que permitan priorizar la operación del sistema de transporte en la movilidad del territorio y gestionar la demanda del sistema y de modos alternativos.
9. Expedir los actos administrativos que adopten los instrumentos de captura de valor del suelo para el proyecto específico cofinanciado, así como los que definan su tarifa y condiciones operativas para su recaudo. La expedición de estos actos administrativos deberá efectuarse antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación pactados en el convenio que se suscriba para la cofinanciación del sistema.
10. Constituir el Fondo de Estabilización Tarifaria - FET e implementar las fuentes de pago ciertas que lo alimentarán, para garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte.

**Parágrafo.** Lo señalado en los numerales 6, 8 y 9 se incluirán como una obligación en los respectivos convenios de cofinanciación, de acuerdo con el detalle previsto en el Anexo A y su incumplimiento dará lugar a la suspensión en el giro de los recursos de la Nación.

**Artículo 6. Reconocimiento de aportes en especie.** Para acceder al reconocimiento de aportes en especie en los diferentes Sistemas de Transporte Público de Pasajeros cofinanciados por la Nación, se deberá cumplir con los



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

requisitos y procedimientos establecidos en el Anexo B de la presente resolución, que hace parte integral de la misma.

**Artículo 7. Aportes para sistemas férreos.** Cuando un Sistema de Transporte Público de Pasajeros del modo férreo requiera aportes superiores al 70% de cofinanciación a cargo de la Nación, en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023, el representante legal del Ente Territorial deberá presentar la solicitud de cofinanciación al Grupo de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte, aportando la documentación que acredite los requisitos previstos en la presente resolución, así como la respectiva justificación, indicando el mayor valor requerido y las nuevas actividades a cofinanciar.

**Parágrafo.** El acuerdo entre las partes frente a los ajustes al proyecto y los mayores aportes a cofinanciar deberá formalizarse a través de un modificadorio al convenio inicial de cofinanciación respectivo.

**Artículo 8. Componentes independientes:** Las solicitudes de cofinanciación de elementos de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 6 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, cumplirán los mismos requisitos y parámetros definidos para los proyectos nuevos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros: Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM, Sistemas Integrados de Transporte Público - SITP, Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP y Sistemas Integrados de Transporte Regional - SITR, desarrollados en la presente resolución y sus correspondientes anexos.

Adicionalmente, se deberá presentar la siguiente documentación:

1. **Para convenios en ejecución.** Certificación suscrita por el representante legal del Ente Territorial, por medio de la cual se precise que el sistema de transporte público tiene en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado -SRC y su Sistema de Gestión y Control de Flota -SGCF y que la cobertura operacional del mismo es superior al 70% de las rutas del respectivo sistema.

El porcentaje señalado anteriormente, deberá corresponder con el número total de rutas establecido en el documento de estructuración técnica, legal y financiera - ETLF que sustenta el acto administrativo de adopción del Sistema. La fecha de finalización de la ETLF no podrá ser posterior al 19 de mayo de 2023, fecha de publicación y entrada en vigencia de la Ley 2294 de 2023.

2. **Para convenios terminados.** Certificación emitida por la entidad territorial en la cual se evidencie que la cobertura del sistema a la fecha de presentación de la solicitud es igual o superior a la planteada en el convenio de cofinanciación.

**Parágrafo 1.** En aquellos casos, en que el número total de rutas del sistema deba ser modificado, deberá estar soportado en una actualización de la estructuración técnica, legal y financiera. El nuevo número de rutas no podrá tener una disminución superior al 15% de la cobertura total definida en la ETLF inicial.

Para efectos de lo previsto en el presente parágrafo, se entiende por cobertura, la sumatoria de las áreas en un radio de 300 metros a cada costado del recorrido de

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

"Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones".

cada ruta que hace parte del sistema, garantizando el cubrimiento de la demanda para los usuarios en horarios, frecuencias y estableciendo la flota mínima necesaria que permita cumplir con los parámetros operacionales.

**Parágrafo 2.** Cuando el componente independiente presentado se fundamente en proyecciones de incremento de demanda, ampliaciones de cobertura, cambios tarifarios, nuevos modos de transporte o integraciones con nuevos modos de transporte, deberá presentar la documentación relacionada con el modelo de transporte (demanda) incluido en el Anexo A de la presente resolución. Para los demás casos, no se requerirá el modelo de transporte y se utilizará la información del SRC y el SGFC para presentar el requisito de modelo operacional.

**Artículo 9. Vigencia.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución 20203040013685 de 2020.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

{{firma}}

**WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA**  
Ministro de Transporte

Vo.Bo.			
Revisó			
Proyectó			

**ANEXO A**  
**REQUISITOS PARA LA COFINANCIACIÓN**

Para acceder a la cofinanciación de la Nación en los proyectos de Sistemas de Transporte Público de pasajeros, la Entidad Territorial deberá cumplir con los siguientes requisitos:

**I. "Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin".**

Para la acreditación del cumplimiento de este requisito, se deberá presentar la minuta de constitución de la sociedad titular del sistema, la cual, en el caso de los

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

sistemas de transporte masivo, deberá contar con la debida evaluación y concepto previo del Departamento Nacional de Planeación - DNP y el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 85 de la Ley 336 de 1996.

Para todos los sistemas, se deberá aportar una comunicación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en la cual dicha entidad certifique que la sociedad cumple con los lineamientos de Gobierno corporativo y que la conformación de la Junta Directiva se encuentra acorde con la condición de participación mayoritaria de la Nación, establecida en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

**II. “Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:**

- a. Definición del esquema operacional y financiero.**
- b. Definición del esquema institucional.**
- c. Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.**
- d. Evaluación social y económica.**
- e. Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.**
- f. Identificación, análisis y compromiso - suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.**
- g. Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.**
- h. Estudio ambiental.”**

Para la acreditación del anterior requisito legal, se deberá presentar un documento que contenga la descripción general del sistema de transporte o componente independiente del sistema de transporte a cofinanciar, en el que se identifiquen las características más relevantes del mismo, la descripción general de los componentes, tiempo de implementación, costos de implementación, costos de financiación, beneficios de su implementación, la problemática a solucionar con su implementación y demás información relevante que permita una identificación estratégica del sistema de transporte.

Adicionalmente, se deberá presentar:

**A. DEFINICIÓN DEL ESQUEMA OPERACIONAL Y FINANCIERO**

El esquema operacional y financiero que será resultado de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del proyecto - ETLF, debe tener, como mínimo lo siguiente:

**1. Modelo de transporte (Demanda).**

Se deberá incluir la identificación y diagnóstico del comportamiento del transporte del territorio, así como el cálculo o estimación de la demanda que atenderá el proyecto para el período de diseño, esto es estructuración, implementación y operación. Para ello, se deberá contar con una matriz origen – destino del sistema de transporte de pasajeros que se pretende implementar.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

**1.1. Aspectos asociados a la presentación del modelo.**

Para municipios con una población inferior a 100.000 habitantes se deberá presentar modelo de transporte de asignación de demanda de transporte público.

Para municipios o territorios que integren al menos un municipio con población superior a 100.000 habitantes en su entorno metropolitano, se deberá presentar un modelo de transporte de cuatro etapas: generación-atracción, distribución, escogencia modal y asignación, del cual se debe tener partición modal y estar calibrado para condiciones típicas de movilidad a un año base de máximo 5 años anteriores al año de radicación de la versión completa y definitiva con la cual se da cumplimiento a todos los requisitos de cofinanciación. Con base en este modelo se debe detallar y calibrar el corredor de transporte específicamente evaluado con su área de influencia.

Para el caso del Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR, el modelo a presentar deberá contener la red de transporte y las condiciones operativas del sistema, incluyendo todos los modos existentes y los que se encuentre en ejecución en la región.

Se debe entregar al Ministerio de Transporte el modelo de transporte en el software utilizado, con todos los soportes, archivos base, macros, scripts, anexos, banco de datos y el manual de utilización del modelo, donde se describan las carpetas y los archivos entregados, su estructura, contenido, inputs y outputs por cada escenario, especificando claramente cuáles resultados son los usados como inputs para el diseño operacional, selección tecnológica, modelo financiero y evaluación socioeconómica.

Adicionalmente, deberá incluir diferentes escenarios basados en los proyectos que se planea desarrollar en el corto, mediano y largo plazo para el territorio o para la región, en concordancia con lo estipulado en el POT vigente y plan maestro de movilidad, como instrumentos de planificación del territorio, donde se describa la visión de ciudad o región y supuestos de crecimiento.

El modelo de transporte deberá ser realizado para cada hito o fase de implementación del proyecto, con cortes temporales cada cinco (5) años como máximo, con y sin proyecto, para todo el período de evaluación socioeconómica del proyecto, con las matrices y vectores proyectados para cada horizonte de tiempo.

Se debe entregar presentación e informe sobre el modelo, con descripción sobre los supuestos y los proyectos considerados para el territorio, incluyendo los principales resultados como pasajeros transportados, demanda de la hora pico, demanda diaria, cargas máximas, costo generalizado, valor del tiempo, longitudes de recorrido, entre otros, así como los archivos editables y verificables de soporte del modelo en el software utilizado.

**1.2. Aspectos asociados al contenido del modelo.**

El modelo de transporte y su informe deben contener como mínimo:

- i. Área de influencia del modelo y nivel de representatividad, soporte de zonificación escogida, conectividad, comportamiento del flujo vehicular y de viajes realizados a lo largo de un día típico, período(s) de modelación comprendiendo como mínimo la hora de máxima demanda de viajes,

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

estimación de la demanda base o matrices semilla con supuestos de crecimiento de las mismas, análisis y segmentación de la demanda, caracterización de parámetros de la demanda, mapas de origen destino totales y por modo.

- ii. Caracterización de la red vial con nivel de detalle de la red que se abarca, representación de la velocidad para cada modo de transporte, niveles de congestión con factores que inciden en la misma, como el estado de pavimento, parqueo en vía, invasión de la vía con actividades comerciales, semaforización, caracterización de modos.
- iii. Caracterización de la red de rutas, con trazados donde se aprecie la cobertura, itinerarios, frecuencias, paradas, sistema tarifario, integraciones, tipologías vehiculares, polígono de carga (ascensos y descensos), ubicación de nodos principales de origen y destino de pasajeros.
- iv. Modelo de generación, con ecuaciones, variables explicativas, indicadores estadísticos y análisis de resultados. Debe estar calibrado con información correspondiente a un año base, en un horizonte de máximo de cinco años, anteriores al año de radicación de la versión completa y definitiva de la solicitud de cofinanciación.
- v. Modelo de atracción, con ecuaciones, variables explicativas, indicadores estadísticos y análisis de resultados. Debe estar calibrado con información correspondiente a un año base, en un horizonte de máximo cinco años, anteriores al año de radicación de la versión completa y definitiva de la solicitud de cofinanciación.
- vi. Modelo de distribución, con ecuaciones, variables explicativas, indicadores estadísticos y análisis de resultados. Debe estar calibrado con información correspondiente a un año base, en un horizonte de máximo cinco años, anteriores al año de radicación de la versión completa y definitiva de la solicitud de cofinanciación.
- vii. Modelo de elección modal, con ecuaciones, variables explicativas, indicadores estadísticos y análisis de resultados. Debe estar calibrado con información correspondiente a un año base, en un horizonte de máximo cinco años, anteriores al año de radicación de la versión completa y definitiva de la solicitud de cofinanciación.
- viii. Componente estructura y calibración del modelo: arquitectura del modelo, parametrización y representación de las funciones de costo generalizado, valores del tiempo obtenidos para cada segmento, penalidades por acceso, espera y transbordo, método de asignación, parámetros de control para la calibración (demanda subsistemas, demanda rutas, velocidades, volúmenes de control), calibración del modelo con indicadores de bondad de la calibración, indicadores de movilidad (tiempos de viaje, abordaje, espera y caminata, tasas de transferencia, longitud media de viajes, tarifa de viajes), indicadores de operación asociados a la modelación (kilómetros recorridos por segmentos de oferta, flota requerida para la operación, cargas máximas en relación con el diseño operacional, ubicación de las cargas máximas, abordajes).



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

- ix. Simulación de escenarios futuros: horizonte de análisis integral del proyecto y cortes temporales, modelo de proyección de demanda (variables explicativas, proyección de variables explicativas, modelo de proyección, prospectiva de motorización, prospectiva de la demanda por sistema, prospectiva población, prospectiva gestión de la demanda), análisis de la proyección de la demanda, escenarios con proyecto (red vial, fases de operación del proyecto, rutas, reestructuración de rutas, sistema tarifario, infraestructura, cambios de demanda generados en otros modos y sistemas), escenarios con y sin proyecto.
- x. Análisis de resultados por corte temporal, indicadores generales (demanda subsistemas, demanda rutas, velocidades), indicadores de movilidad (tiempos de viaje abordo, espera y caminata, tasas de transferencia, longitud media de viajes, tarifa de viajes), indicadores de operación asociados a la modelación (kilómetros recorridos por segmentos de oferta, flota requerida para la operación, cargas máximas en relación con el diseño operacional, abordajes totales, abordajes y salidas por estación, transferencias, perfiles de carga para corredores de transporte y principales servicios), nuevo reparto modal obtenido, factores de expansión al día y al año.
- xi. Inputs complementarios generados por el modelo para el desarrollo de otros componentes: diseño operacional, diseño de infraestructura, evaluación socioeconómica (costos, beneficios), modelo financiero.
- xii. Impacto en el transporte público, privado y proyectos de interés.
- xiii. Análisis de la fluctuación en la estimación de la demanda, basado en ejercicios de modelación que refleje la probabilidad de ocurrencia de las variables relevantes para la proyección de usuarios, beneficios por la implementación del sistema, su capacidad, ingresos y costos. Entre las variables a analizar se pueden encontrar, entre otras, las siguientes: parámetros de decisión de los usuarios en la modelación (valor subjetivo del tiempo, constantes del modelo de elección, esquema tarifario, costo de acceso, costo de integración con otros servicios y modos, velocidades operativas, tiempos de acceso y espera), perspectivas de ocupación del territorio (localización de actividades y densidades), medidas de gestión de la demanda, facilidades de integración con otros modos, entre otras.

## **2. Selección de tipologías vehiculares.**

Documento técnico donde se describan las tipologías vehiculares consideradas por la entidad territorial en la estructuración del sistema de transporte objeto de cofinanciación, teniendo en cuenta el energético utilizado, de conformidad con la Resolución 40177 de 2020 o la norma que la adicione, modifique o sustituya; así como una síntesis de las principales características que se tuvieron en cuenta en el proceso de evaluación realizado para la definición de dichas tipologías, que contenga los siguientes aspectos:

### **a. Demanda:**

- i. Capacidad para atender la carga máxima en pasajeros por hora por sentido en el tramo más cargado del sistema evaluado en la Hora de Máxima Demanda (HMD).

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

- ii. Capacidad de atender la demanda en toda la red de transporte del sistema evaluado en la HMD.
- iii. Capacidad media diaria (relación entre la capacidad de la tecnología y la demanda media diaria del sistema o corredor).
- iv. Grado de ocupación.
- v. Frecuencia estimada a ofertar para atender la demanda en HMD y hora valle.
- vi. Capacidad de crecimiento del sistema.

**b. Inserción urbana y limitaciones técnicas:**

- i. Pendiente máxima del trazado
- ii. Radio de giro mínimo del trazado.
- iii. Gálibos vertical y horizontal mínimos del trazado.
- iv. Velocidad comercial.
- v. Distancia entre paradas.
- vi. Maduración de la tecnología (experiencias de implementación, años de explotación comercial y afines).
- vii. Sección transversal requerida con y sin estaciones.
- viii. Impacto social y predial.
- ix. Integración con el entorno urbano.
- x. Grado de segregación del corredor de transporte.
- xi. Integración con otros modos de transporte.
- xii. Fiabilidad frente al cumplimiento operacional del sistema.

**c. Compatibilidad tecnológica:**

- i. Compatibilidad con la infraestructura existente: longitud y altura de plataforma de estaciones, viaductos, túneles, talleres y vías.
- ii. Modularidad o acoplamiento con vehículos existentes.
- iii. Mantenimiento.
- iv. Sistemas de señalización, instrumentos de monitoreo y control.
- v. Interoperabilidad de recaudo y sistemas inteligentes de transporte con los sistemas existentes.

**d. Ambiental:**

- i. Disponibilidad del energético en el territorio donde se implementará el proyecto.
- ii. Impacto de las emisiones de CO2 equivalente y material particulado por kilómetro por pasajero transportado.

**e. Costo:**

- i. Costo de inversión por pasajero transportado.
- ii. Vida útil de los vehículos.
- iii. Costos de operación y mantenimiento por pasajero transportado por kilómetro.

**Resultado.** Del análisis de la anterior información, se deberá presentar las mejores alternativas de tipologías vehiculares que podrían ser implementadas para el respectivo sistema a cofinanciar. Como mínimo dos de las tipologías seleccionadas deberán surtir el proceso de evaluación económica, de conformidad con lo dispuesto

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

en el numeral 2 del literal D “EVALUACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA.”, tomando como base información secundaria. La tecnología vehicular del proyecto a cofinanciar será aquella que la entidad territorial presente como la de mayor relación beneficio costo, siempre y cuando sea mayor o igual a 1,00.

### **3. Modelo Operacional.**

Se deberán definir los parámetros y condiciones operacionales para cada etapa del proyecto, incluyendo esquemas de integración con otros modos y modalidades de transporte, según las condiciones y herramientas de planeación del territorio.

Para ello se deberá presentar un documento en el cual se presente la definición de los parámetros operacionales generales del sistema de transporte a implementar, tales como: ocupación vehicular máxima de diseño, nivel de servicio óptimo (máximo y mínimo) de intervalo de paso, carga máxima por corredor, definición de la tipología vehicular, Índice de pasajeros por metro cuadrado (IPM2), índice de pasajeros kilómetro (IPK), índice de pasajeros por vehículo (IPB), Índice de kilómetros por vehículo (IKB), horario operacional, tiempo promedio de espera, tiempo promedio de viaje, tasa de trasbordo, entre otros.

También se debe presentar específicamente para cada ruta a implementar los indicadores operacionales definidos por: frecuencia, intervalo de paso, longitud de rutas, tiempo de ciclo, cantidad de flota, ocupación máxima, IPK, IPB, IKB, km comerciales, km en vacío, horario de operación, entre otros. La presentación de los indicadores anteriormente relacionados, deben incluir periodos diferenciales, como hora pico, hora valle, día típico y día fin de semana.

De los indicadores presentados, se debe realizar una comparación con los valores del sistema de transporte que esté operando en el territorio, que permita evaluar desde el punto de vista operativo los beneficios de la implementación del proyecto.

Si es un rediseño operacional, debe describir la flota que se redistribuiría, incluyendo inventarios de vehículos, rutas y los parámetros operacionales que se requieran para el sistema de transporte.

En caso de contar con reestructuración de rutas (eliminación o cambios de recorrido), se deben presentar las premisas consideradas, su aplicación a las rutas existentes y el resultado obtenido, comparando entre el esquema de transporte actual y el propuesto, haciendo uso de los parámetros operacionales definidos en el presente numeral.

Dentro del esquema operacional definido se deben ilustrar los puntos y formas de integración entre los diferentes modos y servicios de transporte, así como la ubicación de patios y puntos de recarga o abastecimiento de combustible, haciendo relación con la autonomía del vehículo escogido y los posibles kilómetros en vacío que se puedan generar.

### **4. Modelo financiero.**

Se deberá presentar la estructuración financiera del proyecto, incluyendo los requerimientos para la implementación de la infraestructura necesaria, como los recursos para la operación bajo el período de diseño del proyecto.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

Para ello, se deberá entregar el modelo financiero que presente los ingresos operacionales y no operacionales del sistema, incluyendo fuentes alternas, así como todos los costos de operación, administración y mantenimiento de los equipos. Adicionalmente, se debe incluir dentro de los costos, el esquema que permita garantizar la reposición de los equipos (vehículos, material rodante, equipos de tecnología de carga, baterías para vehículos eléctricos, entre otros).

El modelo financiero deberá presentarse en formato de hoja electrónica de cálculo, editable y formulada, sin ningún tipo de restricción incluyendo, pero sin limitarse a las siguientes hojas: supuestos macroeconómicos, ingresos (incluye fuentes alternas que cubran diferencial tarifario), inversiones de todo el proyecto (CAPEX), costos de operación y mantenimiento, gastos administrativos, financiamiento (deuda, servicio de la deuda, otros costos), depreciaciones y/o amortizaciones, impuestos, flujos de caja, costo de capital y financiamiento (incluyendo costo promedio ponderado de capital).

El modelo financiero debe presentarse con todos los soportes y contener todas las variables tanto operacionales como de costo que permitan validar la consistencia de las cifras.

Su manejo será única y exclusivamente para los fines pertinentes de la evaluación de sostenibilidad del proyecto dentro del marco de la presente resolución; por lo tanto, el equipo técnico del Ministerio de Transporte mantendrá la confidencialidad frente a esta información.

Igualmente, deberá presentarse un documento editable que explique detalladamente todos los componentes del modelo financiero y realice un análisis de sensibilidad para escenarios adversos de la demanda, así como, variación de precios de cualquier insumo relevante ya sea de construcción u operación, equipamientos, vehículos, material rodante, cabinas, o de cualquier otro elemento que haga parte del proyecto.

#### **5. Modelo de Remuneración.**

Se debe entregar un documento que contenga la definición del esquema de ingresos utilizado para la financiación de la operación del respectivo Sistema, determinando, además de los ingresos tarifarios, las otras fuentes de financiamiento de origen público o privado, detallando el nivel de consolidación legal y técnico para su implementación.

El modelo se debe entregar mediante hoja electrónica de cálculo, editable y formulada, sin ningún tipo de restricción con los supuestos que se han considerado para la determinación de la remuneración y sus soportes (p.ej. experiencias nacionales e internacionales). Esto puede incluir ingresos por tarifa y los supuestos de demanda; los supuestos del esquema tarifario y los supuestos de otros ingresos, como por ejemplo operaciones inmobiliarias, entre otras.

Así mismo, se debe entregar un documento descriptivo del modelo de remuneración y sus supuestos y el documento en medio editable y verificable con los soportes de costos que justifiquen las correspondientes tarifas de remuneración de todos los agentes del sistema propuesto.

En todo caso, el modelo de remuneración debe considerar las fuentes de financiación territorial ciertas, para garantizar la sostenibilidad de la operación del

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

sistema una vez terminada la construcción de las obras y la adquisición de los bienes cofinanciados por la Nación.

Para las fuentes alternas de financiamiento relacionadas con procesos de captura de valor, se deberá señalar los posibles instrumentos aplicables.

**6. Esquemas de integración física, tarifaria y operacional con otros modos y medios del sistema de transporte.**

Documento descriptivo del análisis y detalle de las condiciones a nivel de factibilidad de la integración física, tarifaria y operacional del proyecto presentado con los demás modos existentes, en ejecución o futuros en el territorio y sus efectos para la movilidad regional.

En concordancia con lo anterior, será necesario que se defina desde esta etapa la articulación de la infraestructura y su inserción en la ciudad, soportado en las gestiones y acuerdos con las entidades competentes que acrediten su articulación para garantizar la coexistencia de los sistemas o modos y proyectos del territorio.

Así mismo, se requiere que el documento incluya la medición del efecto del proyecto en los otros modos y medios del sistema, precise cómo se integra a ellos en términos físicos, tarifarios y operacionales, y cómo afectaría el Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria.

Para proyectos de sistemas de trenes de pasajeros que utilicen parcial o totalmente el corredor férreo existente, se deberá presentar el detalle y la articulación con el modo férreo de carga.

**7. Justificación de la priorización del proyecto (análisis de sensibilidad, análisis de alternativas, entre otras).**

Se deberá presentar un documento que contenga la priorización del sistema y/o componente independiente sobre el cual se pretende acceder a cofinanciación de la nación.

En dicho documento se deberá desarrollar un análisis de sensibilidad o un análisis de costo de oportunidad o un análisis de alternativas de los beneficios que se pueden obtener en la implementación del sistema y/o componente independiente respectivo, incluyendo como mínimo atributos como Estudios de Ingeniería, estudios ambientales, indicadores de desempeño de transporte, entre otros, según aplique, que permitan la identificación prioritaria del sistema y/o componente independiente sobre el cual solicita la cofinanciación.

**8. Plan de implementación.**

La Entidad Territorial deberá presentar un documento con el correspondiente plan de implementación del sistema de transporte, con la descripción detallada de las actividades a realizar, hitos y responsable, así como la información de la línea de tiempo sobre el proyecto, incluyendo la ruta crítica y las recomendaciones para mitigar los riesgos de la implementación y operación del sistema.

El plan de implementación deberá contener los siguientes aspectos:



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

- a. **Infraestructura.** Obras de infraestructura o mobiliario urbano a servicio del sistema de transporte.
- b. **Flota operadores privados.** Disponibilidad de la flota, la cual debe identificar las actividades para garantizar su operatividad dentro del sistema, incluyendo como mínimo disponibilidad de flota, peritaje, puesta a punto, implementación en el cumplimiento de las especificaciones técnicas dispuestas por el Ente Gestor.
- c. **Flota pública.** Disponibilidad de flota pública, identificando los hitos principales dentro del proceso de adquisición, tales como mecanismo de contratación pública (apertura, evaluación y adjudicación), pólizas, garantías, tiempo para disponibilidad real de la flota.
- d. **Tecnología.** Adquisición, implementación y puesta en operación de los Sistemas de Gestión y Control de Flota (SCGF), Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y Sistema de información al Usuario (SIU).
- e. **Operacional.** Debe incluir las condiciones de transición, parcial o total, de la prestación del servicio del sistema inicial al sistema a cofinanciar, incluyendo la reorganización del transporte público colectivo – TPC (si existiese) al servicio del sistema cofinanciado. En el caso de componentes independientes de sistemas de transporte ya cofinanciados, indicar cómo complementa o contribuye el nuevo componente, a optimizar o mejorar la operación del sistema.
- f. **Jurídico.** Se deberán identificar los actos administrativos a expedir para la adopción y puesta en operación del sistema y, la vinculación de fuentes alternativas de financiamiento.
- g. **Gestión institucional catastral y captura de valor.** Se deberán detallar las acciones que adelantará la entidad territorial durante la ejecución del convenio de cofinanciación, para desarrollar los instrumentos de captura de valor y realizar el proceso de actualización catastral. En este punto, se deberán tener en cuenta las acciones a seguir para contar con las condiciones jurídicas, financieras e institucionales requeridas. Para cada posible instrumento de captura de valor aplicable se deberá precisar el nivel de consolidación en el marco legal e institucional y las restricciones existentes.

**9. Infraestructura necesaria para la operación.**

Se deberá presentar un documento que contenga, como mínimo la siguiente información:

- a. **Descripción de la infraestructura** requerida para la implementación y operación del sistema de transporte, contextualizando y detallando cada una de las áreas de los estudios y diseños de factibilidad entregados para el cumplimiento del presente requisito. El diseño de la infraestructura deberá contemplar lineamientos que contribuyan a mitigar el cambio climático, en concordancia con la regulación nacional vigente y los compromisos que ha asumido el país a nivel internacional, así como medidas sobre enfoque de género y derecho de las mujeres, criterios de accesibilidad y estrategias de movilidad de cuidado, de conformidad con la normatividad vigente o la que la modifique, adicione o sustituya.

Para los proyectos ferroviarios se deberá realizar un diagnóstico de la infraestructura existente (incluyendo vías férreas, estaciones, cruces, puentes, patios, talleres y demás componentes relevantes), con el fin de evaluar su estado actual y determinar su capacidad de aprovechamiento e incorporación en los proyectos ferroviarios. Lo anterior, a través del

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

levantamiento de información primaria y secundaria, consultas y trámites ante las entidades competentes.

Para el cumplimiento de este punto, se deberá incluir la siguiente información: descripción de la infraestructura ferroviaria existente, evaluación detallada del estado físico de cada componente evaluado, análisis de la capacidad operativa de la infraestructura y recomendaciones para mejoras, intervenciones, reparaciones o actualizaciones necesarias.

En el caso de los proyectos, que dentro de su trazado se incluya la red ferroviaria nacional, se deberá incluir el trámite adelantado ante la entidad competente, garantizando su disponibilidad para la ejecución del proyecto y/o coexistencia con otros proyectos férreos.

Este requisito tiene como objetivo asegurar que se realice una revisión completa y detallada de la infraestructura existente, proporcionando una base sólida para la planificación y ejecución de los proyectos ferroviarios futuros, con el fin que se utilice al máximo lo existente.

- b. Cronograma en formato de Gantt de la ejecución de la infraestructura**, en sus diferentes etapas, donde se muestren las actividades principales de los componentes del sistema de transporte y las subactividades asociadas, incluyendo su ruta crítica. El cronograma deberá estar acompañado de la explicación de las acciones a seguir para cada tarea principal.
- c. Presupuesto detallado de toda la infraestructura** que hace parte del CAPEX del proyecto, explicando la metodología empleada para la estimación del presupuesto y precisando el método de cálculo de los precios unitarios y/o estimación de costos directos e indirectos del proyecto. Se debe anexar la hoja electrónica de cálculo con el presupuesto detallado.
- d. Diagnostico predial** a partir del trazado técnico propuesto y/o del área de influencia directa a intervenir para la construcción de la infraestructura del sistema.

**B. DEFINICIÓN DEL ESQUEMA INSTITUCIONAL.**

Documento donde se defina, como mínimo los siguientes aspectos:

1. Entidades encargadas de la planeación, construcción, operación, seguimiento y control del sistema de transporte a cofinanciar.
2. Estructura organizacional del Ente Gestor del proyecto y su relación con las diferentes actividades que se requerirán para su implementación, indicando las fuentes de financiación que garantizarán su funcionamiento, durante la construcción y puesta en operación del Sistema Cofinanciado.
3. Marco jurídico sobre el cual se sustentará la operación, según el tipo de sistema de transporte propuesto.
4. Esquema jurídico de transacción que se empleará para la implementación del Sistema.
5. Matriz de riesgos de acuerdo con el esquema de transacción escogido para la implementación del Sistema, siguiendo los lineamientos de la Política de Riesgo Contractual del Estado.
6. Mecanismos presupuestales y administrativos que permitan garantizar la aplicación de instrumentos de captura de valor, su recaudo y destinación para

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

el sistema.

7. Identificación de competencias asociadas a procesos de captura de valor. Se debe desarrollar un análisis del andamiaje institucional existente en la entidad territorial para el desarrollo de estos procesos.

**C. APLICACIÓN DE MEDIDAS PARA CONTROLAR Y MINIMIZAR LA ILEGALIDAD.**

Documento que debe contener la siguiente información:

1. Diagnóstico de las condiciones de la prestación del servicio público de transporte en su territorio.
2. Diagnóstico de las condiciones del fenómeno de ilegalidad o informalidad que se presenta en el territorio, el cual debe incluir como mínimo: estimación de la demanda o partición modal sobre los viajes del territorio, tipología usada, zona de acción, medidas de control históricas o en aplicación actual en el territorio y su impacto, entre otros.
3. Definición de las estrategias que se implementarían para controlar y mitigar la problemática identificada.
4. Plan de acción, con su correspondiente cronograma de implementación, que desarrolle las estrategias efectivas que permitan controlar y minimizar la informalidad e ilegalidad que afecta la demanda y prestación del servicio de transporte, definiendo indicadores para realizar el seguimiento a la efectividad de las acciones. Se deben analizar los siguientes indicadores como mínimo:
  - a. Demanda del modo informal o partición modal del territorio.
  - b. Número de operativos realizados contra los servicios informales.
  - c. Demanda del sistema de transporte implementado (en los casos que aplique).

Para cada indicador se debe definir su línea base, periodicidad, fuente de información y entidad responsable; así mismo, se debe establecer la periodicidad de una mesa técnica de seguimiento entre las entidades competentes.

El cumplimiento del Plan de Acción presentado hará parte de las obligaciones del convenio.

**D. EVALUACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA.**

Los documentos de evaluación social y evaluación económica del proyecto sobre el cual se solicita la cofinanciación de la Nación, con sus respectivos soportes deben incluir de forma detallada lo siguiente:

**1. Evaluación social**

- a. Identificación y caracterización cuantitativa y cualitativa demográfica, espacial, física, económica, social y cultural de la población del área de influencia del proyecto.
- b. Identificación, descripción y cuantificación de los impactos sociales en el escenario base, como en el escenario del proyecto.
- c. Evaluación y análisis de los impactos sociales identificados en el que se incluya entre otros: dificultades, riesgos, vulnerabilidades, oportunidad, fortalezas y amenazas, que permita en el escenario de la ejecución del

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

proyecto, disponer del contexto y la información para la atención y reporte de políticas públicas y estrategias para la atención, relacionadas con personas en condición de vulnerabilidad: mujer y género, discapacidad, ciclo vital, movilidad del cuidado.

Cada uno de los supuestos utilizados para la caracterización social y las fuentes de referencia, deben ser soportados.

## **2. Evaluación económica**

- a. La metodología utilizada para la evaluación económica.
- b. Horizonte de evaluación.
- c. Año base de evaluación, todos los valores en precios económicos deben estar en el mismo año base (precios constantes).
- d. Cada uno de los supuestos utilizados y las fuentes de referencia deben ser soportados.
- e. Identificación, descripción y cuantificación de los impactos económicos tanto en el escenario base como en el escenario del proyecto.
- f. La valoración de cada uno de los beneficios (reducción de tiempo de viajes, reducción de la congestión, ahorros de costos operaciones, reducción de los niveles de ruido, reducción de las emisiones de Gases Efecto Invernadero, reducción de los contaminantes ambientales, reducción de la morbilidad o mortalidad, entre otros).
- g. CAPEX y OPEX en precios económicos, utilizando las respectivas Razones Precio Cuenta autorizadas por el gobierno nacional.
- h. Flujos de costos y beneficios.
- i. Indicadores de la rentabilidad económica: valor presente neto económico del proyecto, tasa interna de retorno económica del proyecto y relación de beneficio-costos del proyecto.
- j. La Tasa Social de Descuento a utilizar en la evaluación económica es la indicada en la Resolución 1092 del 20 de abril de 2022 expedida por DNP o aquella que la modifique, adicione o sustituya. Presentar el documento de evaluación social y económica y cada uno de los soportes utilizados en archivos editables y verificables de soporte.

En caso de adoptarse las metodologías y parámetros para evaluaciones sociales, económicas y/o socioeconómicas por parte del Gobierno nacional, con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, la entidad territorial deberá dar cumplimiento a dichos preceptos, y entregar al Ministerio de Transporte el documento detallado de la evaluación social y económica del proyecto basado en dichas disposiciones, con sus respectivos soportes.

### **E. "DEFINICIÓN DE ESTRATEGIAS PARA SU SOSTENIBILIDAD, MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN."**

El ente territorial, debe presentar la(s) estrategia(s) que garantice(n) la sostenibilidad, mantenimiento y actualización del sistema cofinanciado, identificando las fuentes de recursos propios o de capital, debidamente sustentadas y detalladas para su financiación, a partir de la entrada en operación. Para ello, se deberán incluir los procesos detallados, autorizaciones requeridas y fechas máximas de implementación. Esta estrategia se incluirá como una obligación en el convenio de cofinanciación.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

De igual forma, la entidad territorial deberá presentar un documento con un plan de mantenimiento o renovación de los elementos cofinanciados, que contenga la definición de competencias de las entidades del orden territorial que realizarán las actividades asociadas a dicho Plan, en cada una de las fases del proyecto y la definición de recursos o fuentes de financiación para adelantarlos.

**F. "IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y COMPROMISO SUSCRITO POR EL REPRESENTANTE LEGAL DE LA ENTIDAD TERRITORIAL FRENTE A LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS FUENTES DE PAGO QUE ALIMENTARÁN EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA, DE ACUERDO CON LAS NECESIDADES DEL PROYECTO."**

En el marco de lo previsto en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023, la entidad territorial deberá presentar un análisis de las fuentes de pago alternas que adoptará e implementará para la sostenibilidad del sistema, en el cual se describan los procesos que el territorio adelantará para su constitución o implementación, los escenarios de recaudo posibles y los compromisos para su implementación.

El documento deberá contener la identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto y el cronograma para su adopción e implementación, incorporando los tiempos previstos para la aprobación por parte de las instancias competentes. El compromiso también deberá incluir la obligación de constituir el Fondo de Estabilización Tarifaria, con fuentes de pago ciertas.

Este compromiso será incorporado como una obligación en el convenio de cofinanciación, con los respectivos plazos de cumplimiento, los cuales, en todo caso, deberán haberse finalizado antes de que se haya desembolsado el 80% de los aportes correspondientes a la Nación o un año antes de entrada en operación del sistema, lo que ocurra primero.

Adicionalmente, la entidad territorial deberá comprometerse a trasladar el 20% del superávit operacional, en caso de existir, al Fondo de Estabilización Tarifaria. Hasta tanto estos recursos sean requeridos, el encargo fiduciario podrá administrar los recursos mencionados, en entidades con la más alta calificación de riesgo (AAA) y (AA++) de corto y largo plazo siguiendo los lineamientos del Decreto 1068 de 2015 o de la norma que lo modifique, adicione o sustituya. En todo caso, la entidad territorial deberá garantizar el uso eficiente de los recursos, incluyendo los rendimientos financieros para cubrir el déficit operacional que presente el sistema en otro momento.

Las condiciones que plantee el territorio sobre la incorporación de las fuentes alternas deberán incluirse en el modelo financiero, precisando:

1. Definición del diferencial tarifario (Tarifa Técnica vs Tarifa Usuario).
2. La estimación de los ingresos no operacionales que el territorio debe estructurar, como pueden ser las Otras Fuentes de Financiación para los sistemas de transporte, establecidas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el 174 de la Ley 2294 de 2023, u otras definidas y viabilizadas técnica y legalmente.
3. Los costos operacionales del proyecto.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

4. Análisis de los supuestos de los recursos obtenidos por otras fuentes de financiación, identificando las magnitudes y planes de incorporación en el tiempo sobre la operación del sistema de transporte.

**G. "VIABILIDAD FINANCIERA Y PRESUPUESTAL DEL PROYECTO."**

El ente territorial deberá presentar la siguiente información:

**1. Disponibilidad de los recursos de contrapartida del territorio**

Documento en el cual se demuestre que el ente territorial se encuentra en condiciones de aportar los recursos financieros de contrapartida para la implementación del proyecto, el cual deberá contener como mínimo:

- a. Inversiones del proyecto – CAPEX (recursos Nación y Territorio): Proyección de la inversión por componente, modelo de usos y fuentes que presente la dinámica financiera de los componentes elegibles del proyecto, debidamente anualizada. Esta información, se deberá presentar en hoja electrónica de cálculo.
- b. Los Escenarios de cofinanciación serán acordados entre la Nación y el territorio y, presentados como requisito para obtener el aval fiscal por parte de la Nación, en pesos constantes y corrientes, manteniendo la relación prevista en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, incluyendo la inversión del componente costo financiero. Para ello, el territorio aportará el acta de reunión con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el que se analizaron los posibles escenarios de cofinanciación.
- c. Los escenarios deberán presentar los supuestos macroeconómicos utilizados, para el horizonte de evaluación y ejecución estimada de la financiación. Esta información se deberá presentar en hoja electrónica de cálculo.
- d. Fuentes de financiación de los recursos previstos por el ente territorial para la cofinanciación del proyecto, sustentadas legalmente y debidamente anualizadas.
- e. Si el proyecto contempla aportes en especie, la entidad territorial deberá definir el monto (constantes y corrientes), los componentes elegibles y la vigencia de ejecución de los aportes en especie, de acuerdo con lo establecido en el Anexo B.

**2. Viabilidad financiera del proyecto**

Para el cumplimiento de este requisito las entidades territoriales participantes deberán solicitar a la Dirección de Apoyo Fiscal - DAF del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la expedición del documento de “análisis de capacidad de financiación para el sistema” en el marco de la aplicación de la Ley 617 de 2000 y aportarlo al Ministerio de Transporte.

Si los aportes de cofinanciación del territorio se financian en su totalidad o parcialmente con cargo a la vigencia en la cual se suscribirá el convenio de cofinanciación, se deberá adjuntar el respectivo Certificado de Disponibilidad Presupuestal, emitido por el responsable del presupuesto de la entidad competente en el territorio.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

Si los aportes de cofinanciación del territorio requieren vigencias futuras, se deberán presentar los siguientes documentos:

- a. Aval fiscal otorgado para el proyecto por el CONFIS territorial, que integre la totalidad de los recursos del proyecto para cada vigencia. Este aval tendrá duración por la vigencia fiscal en la cual se haya expedido. En caso de que el proyecto se desplace a otra vigencia, deberá actualizarse. En lugar del aval fiscal referido, podrá presentarse una ordenanza o acuerdo mediante el cual se establezcan rentas dirigidas exclusivamente al sistema de transporte público de pasajeros a cofinanciar.
- b. Cronograma detallado de todos los trámites, plazos y responsables en el territorio, para obtener la declaratoria de importancia estratégica del proyecto y la autorización de las vigencias futuras del mismo, en el marco de las normas vigentes.

Cumplido el requisito de aval financiero y presupuestal, la entidad territorial deberá aportar al Ministerio de Transporte los siguientes documentos, para viabilizar la suscripción del convenio de cofinanciación:

- i. La Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto, emitida por la autoridad que corresponda en el territorio.
- ii. La autorización de vigencias futuras para amparar los aportes de cofinanciación territoriales; esto con el fin que, la Nación pueda gestionar las vigencias futuras que amparen sus aportes de cofinanciación.

#### **H. ESTUDIO AMBIENTAL.**

Documento de Estudio de Impacto Ambiental y Social - EIAS mediante el cual se formule el Plan de Manejo Ambiental y Social – PMAS, el cual se deberá realizar tanto para las actividades de tipo constructivas como para las de operación del sistema. Se debe entregar un documento en medio digital editable y verificable con los soportes de las evaluaciones de los impactos que justifiquen las correspondientes medidas de manejo socio ambientales.

Este estudio se debe elaborar en la fase de estudios y diseños a nivel de factibilidad, de tal forma que en éstos se tengan en cuenta la evaluación de los componentes socio ambientales; no obstante, durante las fases previas de planeación y prefactibilidad del proyecto se deberá tener en cuenta las consideraciones de tipo socio ambiental de tal forma que desde las etapas tempranas de los proyectos se identifiquen los aspectos y determinantes ambientales a tener en cuenta en su desarrollo.

Durante la fase de Estudios y diseños finales o detallados, la entidad territorial adelantará el ajuste y/o complemento al Estudio Ambiental y ajustará el Plan de Manejo Ambiental formulado en la fase de factibilidad, como requisito para la contratación de las obras.

La elaboración del EIAS y la formulación del PMA, se deberá realizar tanto para las actividades de tipo constructivas como para las de operación del sistema.

El documento del EIA contendrá como mínimo lo siguiente:

1. Objetivos.
2. Alcance

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

3. Marco normativo
4. Localización y descripción detallada del proyecto
5. Definición del área de influencia tanto para la fase de construcción como para la fase de operación.
6. Establecimiento de la línea base del área objeto del proyecto (\*)
7. Identificación y evaluación de los impactos a generar en las diferentes fases.
8. Formulación de las medidas de manejo en cada una de las fases PMA.
9. Permisos y/o autorizaciones ambientales requeridas.
10. Plan de Seguridad y Salud en el trabajo.
11. Plan de Monitoreo y seguimiento

En la fase de construcción y operación se deberá considerar la inclusión de medidas para la adaptación y mitigación al cambio climático como infraestructura resiliente, implementación de arquitectura bioclimática, adopción de tecnologías que contribuya con las políticas nacionales del cambio climático, del ahorro y uso eficiente del agua, ahorro y uso eficiente de energía, entre otras.

Para la elaboración de los estudios ambientales se recomienda tener en cuenta la “*Guía ambiental para la construcción de la infraestructura de los proyectos de sistemas de transporte cofinanciados por la nación*” del Ministerio de Transporte, o los términos de referencia del sector de infraestructura establecidos por el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Una vez se entre en operación, los entes gestores deberán realizar el seguimiento y reportar al Ministerio de Transporte los resultados de la implementación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros en línea a los compromisos ambientales pactados en los CONPES de cada proyecto.

Para la solicitud de adquisición de flota o de renovación de esta, se deberá realizar con tecnología de bajas o preferiblemente cero emisiones, de modo que se contribuya con las metas de reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero y de contaminantes locales en línea con las políticas nacionales y compromisos internacionales acordado por el país.

(\*) Para el establecimiento de la línea base de los proyectos del modo férreo, se deberá, en la fase de factibilidad, contar con una línea base que se construirá con el levantamiento de información primaria como soporte para la elaboración de los estudios ambientales en especial en lo relacionado con calidad de aire, niveles de presión sonora, emisiones de ruido, ruido ambiental y vibraciones, atendiendo a la normatividad ambiental vigente y a estándares internacionales, de modo que se tenga una línea base suficiente para el seguimiento (en construcción y operación).

**III. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.**

Este requisito se acreditará con posterioridad a la solicitud de cofinanciación, como requisito previo a la suscripción del convenio de cofinanciación.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

**IV. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.**

Se acreditará mediante un documento donde se precise de qué forma se encuentran concebido el sistema de transporte a cofinanciar en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT, en el Plan de Desarrollo territorial y en el Plan de movilidad sostenible y segura (cuando aplique), buscando determinar de qué forma se entiende articulado con el modelo de ordenamiento y las estructuras y sistemas del territorio. En este punto, se deberá analizar también cómo se articula el sistema con los objetivos de los instrumentos antes mencionados.

En ese análisis la entidad territorial también debe identificar qué tipo de instrumentos de captura de valor se encuentran incorporados en el POT y en otros instrumentos, determinando si cuentan con reglamentación específica o no.

Este documento deberá estar acompañado de los respectivos actos administrativos que adoptan los instrumentos de planeación del territorio, anteriormente señalados.

Adicionalmente, las entidades territoriales y los entes gestores de los sistemas, deberán efectuar la coordinación interinstitucional y presentar un compromiso suscrito frente a la implementación y aplicación de medidas que permitan priorizar la operación del sistema de transporte en la movilidad del territorio y la implementación y aplicación de medidas de gestión de demanda del sistema y de modos alternativos (Reducción de sobreoferta, restricciones o contribuciones del vehículo particular, incentivos a movilidad activa, entre otros). Este compromiso será incorporado como una obligación en el convenio de cofinanciación, con los respectivos plazos de cumplimiento, los cuales en todo caso deberán haberse cumplido para la entrada en operación del sistema sin superar desembolsos del 50% de los aportes a cargo de la Nación.

**V. “Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.”**

Para la acreditación de este requisito se deberá aportar soporte emitido por el Departamento Nacional de Planeación -DNP, en el que conste la inclusión del proyecto en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional.

**VI. “Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.”**

Se deberá adjuntar la documentación que acredite la constitución de la autoridad de transporte propuesta para el Sistema, así como la Resolución expedida por el Ministerio de Transporte, en la cual se apruebe el área de influencia de dicho sistema y la respectiva autoridad competente, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.3.1. del Decreto 1079 de 2015.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

**VII. “En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.”**

Para la acreditación del presente requisito, se deberá presentar una certificación por parte del representante legal de la Entidad Territorial, en la cual se formalice el compromiso de dicho ente, de realizar la actualización catastral, así como la reglamentación e implementación de los instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública, con unos tiempos (cronograma), valores estimados y fuentes de financiación.

El cronograma previsto por la entidad territorial para el cumplimiento de estos compromisos, con sus hitos y responsables, será incorporado en las obligaciones del convenio de cofinanciación. En todo caso, el ente territorial deberá garantizar que la actualización del 100% del catastro en lo referente al área, linderos y demás características específicas del predio o en las zonas donde se ubique el proyecto, así como la obligación de implementación de los instrumentos de captura de valor del suelo, se realice antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación, en el marco del convenio de cofinanciación que se suscriba para el efecto.

Dentro del primer año de ejecución del convenio de cofinanciación se deberá presentar un diagnóstico del estado de la gestión catastral de la zona en donde se ubique el proyecto, de acuerdo con los requisitos establecidos en el Decreto 1170 de 2015 y la Resolución IGAC 1040 de 2023 o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan. Así mismo, se deberán identificar las zonas potencialmente beneficiadas por el sistema, en las que se pueden aplicar instrumentos de captura de valor.

## **ANEXO B**

### **PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE APORTES EN ESPECIE.**

#### **1. REQUISITOS GENERALES PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS APORTES EN ESPECIE**

Para que los gastos e inversiones a sustentar como aportes en especie identificados en la solicitud de cofinanciación, sean reconocidos como tales en la ejecución del convenio, deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- a.** Corresponderán a los siguientes componentes elegibles: predios y obras.
- b.** Deben estar contemplados, definidos y cuantificados dentro de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legal y financiera del proyecto cofinanciado, aprobados por la entidad territorial y presentados para la cofinanciación del sistema de transporte, en los términos establecidos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

- c.** Estarán definidos y cuantificados detalladamente en el documento CONPES de Declaratoria de Importancia Estratégica del proyecto y en el respectivo convenio de cofinanciación.
- d.** La solicitud de reconocimiento de aportes en especie deberá presentarse dentro de los 24 meses siguientes a la suscripción del convenio de cofinanciación, excepto para las obras que se encuentren en ejecución de acuerdo con lo establecido en el presente Anexo.
- e.** Para la postulación de los aportes en especie por parte de la entidad territorial, la inversión deberá haber sido comprometida y pagada por los entes territoriales de manera previa a la firma del convenio de cofinanciación, excepto para las obras que se encuentren en ejecución, de acuerdo con lo establecido en el presente Anexo.
- f.** En el caso de predios, las inversiones a sustentar como aportes en especie deben corresponder a los comprometidos y pagados en el periodo comprendido entre la publicación del anuncio del proyecto de que trata la Ley 388 de 1997 o la norma que la modifique, adicione o sustituya y la suscripción del convenio de cofinanciación. En todo caso la realización de estas inversiones deberá haberse efectuado dentro de los 60 meses anteriores a la suscripción del convenio de cofinanciación.
- g.** En el caso de obras de infraestructura asociados al sistema de transporte, finalizadas al momento de la firma del convenio de cofinanciación, los gastos e inversiones a sustentar como aportes en especie deben corresponder a los contratos terminados dentro de los 24 meses anteriores a la suscripción del convenio de cofinanciación.
- h.** Para efectos del reconocimiento del gasto e inversiones por parte del Ministerio de Transporte, el bien o servicio recibido debe ser considerado como elegible técnica y financieramente y estar debidamente pagado por la entidad territorial previamente al momento de la solicitud del reconocimiento.
- i.** Los gastos e inversiones que se presenten como respaldo de los aportes en especie del territorio se reconocerán conforme al monto máximo establecido en el convenio de cofinanciación.
- j.** No se reconocerán como aportes en especie obras relacionadas con mantenimiento, conservación, ni rehabilitación de infraestructura vial y/o de transporte existente que sea utilizada para el proyecto.
- k.** Debe tratarse de bienes, predios y obras indispensables para la operación del sistema de transporte cofinanciado.
- l.** El ente territorial puede incluir como gasto en especie predios de su propiedad. Cuando la totalidad del predio no sea requerido para el proyecto, se debe identificar exclusivamente el área que se utilizará y el valor a reconocer se calculará de acuerdo con dicha área y teniendo en cuenta el avalúo del mismo, presentado en el momento de la solicitud de cofinanciación.
- m.** Para el caso de predios se tendrá un plazo máximo de hasta 24 meses para



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

"Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones".

la radicación de la solicitud de reconocimiento como aporte en especie, contados a partir de la suscripción del convenio de cofinanciación.

- n. Para el caso de obras que se encuentren en ejecución al momento de la firma del convenio de cofinanciación, el plazo para la radicación de la solicitud de reconocimiento como aporte en especie se contará a partir la fecha de terminación del contrato de obra. Para calcular este término, no se tendrán en cuenta los modificatorios al plazo del contrato que se suscriban con posterioridad a la firma del convenio de cofinanciación. En todo caso, la solicitud de reconocimiento deberá presentarse 2 años antes de la realización del último aporte de la Nación, de acuerdo con lo previsto en el respectivo convenio de cofinanciación.
- o. Las solicitudes de reconocimiento de gastos e inversiones como aportes en especie, presentadas con posterioridad a los plazos establecidos en la presente resolución, no serán objeto de reconocimiento.

**2. PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE APORTES EN ESPECIE.**

**2.1. Solicitud General**

El representante legal del Ente Territorial deberá radicar la solicitud de reconocimiento de aportes en especie ante el Grupo UMUS del Ministerio de Transporte, la cual deberá contar con la siguiente documentación:

**2.1.1. Relación de los gastos o inversiones que pretendan ser reconocidos como aporte en especie, discriminando el componente elegible que se trate, como se observa en el siguiente cuadro:**

**a. Relación de postulación de aportes en especie**

<b>Actividad (Gasto o inversión)</b>	<b>Componente elegible</b>	<b>Valor solicitado para reconocimiento</b>	<b>Fecha de pago (**)</b>	<b>Vigencia</b>	<b>Soportes (*)</b>
Ej: Estudios de títulos	Predios	\$0	día/mes/año	Año X	Relación e identificación de soportes.
TOTAL (valor total y porcentaje equivalente al aporte territorial)		\$0 %			

(\*) Todos los soportes de los gastos o inversiones que se soliciten sean reconocidos como aportes en especie, deberán presentarse en medio digital.

(\*\*) En el caso de predios de propiedad del Ente Territorial, se incluirá la fecha del avalúo.

**2.2. Certificación suscrita por el representante legal del Ente Gestor y su revisor fiscal, en la que haga constar:**

- a. Que el valor presentado para ser reconocido como aporte en especie corresponde, únicamente a gastos e inversiones que hacen parte de los componentes elegibles definidos en el documento CONPES de Declaratoria de

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

Importancia Estratégica del proyecto y/o en el convenio de cofinanciación y en el marco de las condiciones definidas en la presente resolución.

- b. Que la totalidad de la información de sustento correspondiente a cada uno de los gastos o inversiones estará disponible en los archivos de la entidad, para la revisión del Grupo UMUS del Ministerio de Transporte, o de cualquier entidad de seguimiento o control que lo pueda requerir.
- c. Que conoce y acepta su responsabilidad exclusiva, sobre la adquisición, reconocimiento, contratación, recibo a satisfacción y la calidad de los bienes o servicios que la Entidad Territorial solicita sean reconocidos como aporte en especie.
- d. Que se cumplirá con las exigencias establecidas en la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, para las obras de infraestructura del proyecto.

**2.3. Documentación soporte para cada tipo de componente objeto de reconocimiento:**

Adicional a la documentación referida anteriormente, se deberá allegar la siguiente, en función del tipo de componente del cual se espera el reconocimiento como gasto o inversión en especie:

**2.3.1. Para obras de infraestructura**

- a. Informe técnico que contenga la descripción de la ejecución del contrato de obra, detallando sus características técnicas, objetivos y su justificación como elemento fundamental del sistema de transporte cofinanciado, presentando las soluciones y/o beneficios que presta al mismo, cronograma de ejecución, pagos de actas.
- b. Registro fotográfico de las obras o bienes terminados.
- c. Contrato y/o convenio acta de recibo definitivo y acta de liquidación de las obras de infraestructura vial y/o de transporte, sin encontrarse actividades o labores pendientes suscritas por las partes.
- d. Estado de las garantías constituidas para soportar la estabilidad y calidad de las obras o bienes.
- e. Certificación expedida por la Entidad contratante, en la que conste la finalización de la etapa de construcción de las obras a considerar como aportes en especie, o suministro y puesta a punto de elementos ITS y que su calidad y especificaciones técnicas son las adecuadas para la implementación y la operación del sistema de transporte.
- f. Comprobantes de egreso de los pagos considerados como aportes en especie.
- g. El valor de la obra se acreditará con el acta de liquidación del contrato y solo se tendrá en cuenta el monto inicial del contrato, por lo cual no podrá reconocerse valores incorporados posteriormente a través de modificatorios contractuales.

**2.3.2. Predios**

Se deberá presentar la siguiente documentación, de acuerdo con el tipo de componente elegible:

- a. Información del área directa de intervención por la obra de infraestructura del proyecto, con las identificaciones prediales totales y

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

- parciales (Tira predial georreferenciada).
- b. Matriz predial diligenciada con el consecutivo de la solicitud en la que se incluyan las siguientes variables: Nombre del Tramo o Plan; identificación predial (Chip, Identificación topográfica, matrícula inmobiliaria); tipo de afectación predial; dirección del inmueble; nombre del propietario o razón social; número de identificación del propietario o NIT; número del avalúo final y valores corrientes y constantes; número de escritura Pública o de resolución de expropiación; número y valor del comprobante de egreso; número de la matrícula inmobiliaria.
  - c. Avalúos.
  - d. Escrituras públicas o resolución de expropiación.
  - e. Acta de entrega de predio o documento que haga sus veces.
  - f. Comprobantes de egreso correspondiente al pago total de cada predio o documento que haga sus veces.
  - g. Certificados de Libertad y Tradición o consulta Ventanilla Única de Registro - VUR con fecha de expedición no mayor a 30 días a la solicitud de los aportes, donde se evidencie que el bien se encuentra a nombre de la entidad territorial.
  - h. El inmueble deberá estar saneado ambientalmente, lo cual deberá acreditarse mediante comunicación suscrita por la autoridad ambiental competente.

#### **2.4. Estudio de la solicitud.**

Una vez radicada la solicitud de reconocimiento de aportes en especie, el Grupo UMUS del Ministerio de Transporte llevará a cabo la revisión, en un plazo máximo de seis (6) meses, prorrogables por igual término. En caso de que la solicitud esté incompleta o requiere alguna aclaración, requerirá a la Entidad Territorial mediante comunicación escrita, otorgando un plazo para subsanar de treinta (30) días hábiles contados a partir de la emisión de la misma.

La Entidad Territorial podrá solicitar una prórroga para subsanar hasta por el mismo plazo otorgado inicialmente. En caso de no ser subsanado en el plazo establecido para el efecto, se entenderá que se ha desistido de la solicitud.

El plazo para revisar la solicitud por parte del Ministerio de Transporte se suspenderá durante el periodo de subsanación y se reiniciará el día siguiente a la radicación de los documentos requeridos.

#### **2.4. Reconocimiento de los aportes en especie:**

Una vez verificada la documentación que soporta la solicitud por parte del Grupo UMUS, se informará el valor de los aportes en especie a reconocer, el cual será comunicado a los firmantes del convenio de cofinanciación.

Después del reconocimiento del aporte en especie, el Ente Territorial podrá sustituirlo total o parcialmente por aportes en dinero.

En caso de que alguno de los gastos o inversiones ejecutados en forma previa a la firma del convenio de cofinanciación no cumplan con lo dispuesto en la presente resolución, no podrán ser reconocidos como aportes en especie por el Ministerio de Transporte; en tal sentido, la Entidad Territorial deberá aportar en dinero los recursos correspondientes a estos gastos o inversiones en la siguiente vigencia del

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

pronunciamento, con la correspondiente actualización de los valores del aporte, de acuerdo con las condiciones definidas en el convenio de cofinanciación.

**Nota.** Para los proyectos en ejecución a la fecha de expedición de la presente resolución, la Nación reconocerá los aportes en especie de acuerdo con lo establecido en el respectivo documento CONPES y/o convenio de cofinanciación, según sea el caso, y la reglamentación expedida para este fin.

**ANEXO C**

**COMPONENTES ELEGIBLES PARA COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (SITM-SITP-SETP-SITR)**

<b>Componente</b>	<b>Definición</b>	<b>Actividades que comprende</b>
<b>1. Servicio a la deuda</b>	Corresponde al pago periódico de la financiación del proyecto solicitada a través de crédito u otro mecanismo de financiación, así como los costos asociados al mismo y las herramientas de administración, vigilancia y evaluación financiera de los recursos del proyecto, los cuales incluyen: costos financieros, constitución de contragarantías a favor de la Nación, auditorías técnicas y financieras.	<p>Pago del monto de los créditos en los periodos definidos de acuerdo con las tablas de amortización de los créditos y de los correspondientes intereses financieros.</p> <p><b>-Costos financieros.</b></p> <p>Los costos financieros incluyen: (i) comisiones de estructuración; (ii) comisiones de compromiso; (iii) registro y mantenimiento de registros bursátiles; (iv) calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento.</p> <p><b>-Constitución de contragarantías a favor de la Nación.</b></p> <p>i. Otorgamiento o constitución de garantías y contragarantías por parte de la entidad estatal que contará con el aval de la Nación en el desarrollo de operaciones de crédito público.</p> <p>ii. Monto y costos asociados al giro de los recursos correspondientes al aporte al fondo de contingencias de entidades estatales según lo determine el Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Dirección General de Crédito Público y del Tesoro</p>

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

		Nacional.
		iii. Monto y costos asociados al giro a la Nación de los flujos de las vigencias futuras que le correspondan en el evento en que según lo determine el Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional.
<b>2. Infraestructura física</b>	Comprende al conjunto de elementos, dotaciones o servicios asociados exclusivamente a las necesidades de operación del Sistema de Transporte objeto de cofinanciación, definidos en los estudios de factibilidad del proyecto, conforme al artículo 4 de la Ley 1682 de 2013. Entre otros, pueden ser: infraestructura vial, infraestructura de soporte, obras de mejoramiento de espacio público y de paisajismo necesarias para la operación del proyecto y su adecuada inserción urbana, estudio ambiental, traslado de redes de servicios públicos, planes de manejo de tránsito, señalización y desvíos, estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de	<p><b>-Infraestructura vial.</b></p> <p>Construcción, rehabilitación y/o adecuación de carriles de circulación de tráfico mixtos, exclusivos y preferentes para la operación de los vehículos de los Sistemas de Transporte, de acuerdo con los modos que lo componen (vías en túnel, deprimidos vehiculares o peatonales, viaductos, trincheras, puentes, troncales, pretroncales, ciclorrutas y andenes).</p> <p>Intersecciones vehiculares y peatonales a nivel y desnivel.</p> <p>Para sistemas férreos (Trenes, tranvías, metro ligero y pesado y tren-tram), se incluye: construcción de la subestructura y superestructura ferroviaria, viaductos, vías férreas, túneles, pozos de evacuación y ventilación, pozos de entrada y salida.</p> <p>Para sistemas de transporte por cable (Teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, se incluye: estructura portante, torres de soporte o pilonas y componentes electromecánicos.</p> <p><b>-Infraestructura de soporte.</b></p> <p>i. Estaciones sencillas, de integración de cabecera e intermedia, de transferencia o transbordo y de parada y su accesibilidad.</p> <p>ii. Paraderos o cualquier tipo de equipamiento que permita a los usuarios ingresar o hacer uso del</p>

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

"Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones".

	<p>la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías.</p>	<p>sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>iii. Portales.</li> <li>iv. Patios y talleres (cocheras), incluye equipos y garajes o almacenes para cabinas en sistemas por cable.</li> <li>v. Sistemas de puertas de andén.</li> <li>vi. Puesto central de control (PCC), incluye equipos y sistemas.</li> <li>vii. Equipamientos semafóricos</li> <li>iii. Señalética</li> <li>ix. Sistemas ferroviarios.</li> <li>x. Sistemas de señalización.</li> <li>xi. Sistemas de alimentación eléctrica.</li> <li>xii. Instalaciones para los ITS.</li> <li>iii. Infraestructura para el abastecimiento energético.</li> </ul> <p><b>-Obras de mejoramiento de espacio público y de paisajismo necesarias para la operación del proyecto y su adecuada inserción urbana incluye:</b></p> <p>Obras de mejoramiento de espacio público dentro del área de influencia directa del proyecto de paramento a paramento en corredores urbanos, medido desde donde inicia o termina el espacio público, indispensables para el buen funcionamiento de los sistemas de transporte y que garanticen la accesibilidad universal, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Andenes.</li> <li>ii. Plazoletas</li> <li>iii. Alamedas</li> <li>iv. Mobiliario urbano y abordadores.</li> </ul>
--	---	--



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
 de \*F\_RAD\_S\*  
**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

		<ul style="list-style-type: none"> <li>v. Ciclorrutas.</li> <li>vi. Accesos.</li> <li>vii. Obras de estabilización y protección.</li> <li>viii. Construcción de obras de paisajismo que incluyan las operaciones estructurantes, en lo que respecta a arquitectura y mobiliario urbano, así como el manejo, siembra y traslado de las especies a implantar.</li> <li>ix. Suministro y colocación de la señalización y demarcación horizontal y vertical en las zonas de espacio público.</li> </ul> <p><b>-Estudio ambiental incluye:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental y Social.</li> <li>ii. Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de Manejo Ambiental y Social para el proyecto.</li> <li>iii. Aplicación de los planes de seguimiento, monitoreo y contingencia.</li> <li>iv. Restitución de los bienes durante las obras de construcción.</li> <li>v. Monitoreo de indicadores ambientales y de impactos socioeconómicos de corto plazo.</li> <li>vi. Gestión social durante el desarrollo de las obras.</li> <li>vii. Formulación e implementación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, que incluye los procesos, procedimientos, permisos, programas, entre otros requisitos.</li> <li>viii. Formulación e implementación del Plan de Gestión de Riesgos de Desastres y del Cambio Climático del</li> </ul>
--	--	---

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

		<p>proyecto.</p> <p>ix. Gestión social de proyecto antes y durante el desarrollo de las obras.</p> <p>x. Salvaguardas, lineamientos, estándares, políticas y normas de desempeño ambientales y sociales de los organismos financiadores.</p> <p><b>-Traslado de redes de servicios públicos.</b></p> <p>Conjunto de actividades para gestionar el traslado de redes directamente impactadas por la ejecución del proyecto de transporte de acuerdo con los estudios y diseños a nivel de factibilidad, avalados por parte de las empresas de servicios públicos correspondientes y verificados por el ente gestor que estén acordes con el proyecto a desarrollar del sistema.</p> <p>La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en los artículos de la Ley 1682 de 2013 o norma que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>Comprende las siguientes actividades:</p> <p>i) Estudios y diseños de redes</p> <p>ii) Obras para desmonte y traslado de elementos estructurales y redes de servicio público impactadas por el desarrollo del corredor vial, férreo y/o otros elementos que hacen parte de la infraestructura de soporte del proyecto.</p> <p>iii) Adquisición de nuevos activos de la misma condición de la red actual existente.</p> <p>iv) Servidumbres.</p> <p>v) Licenciamientos y gestión contractual.</p> <p>vi) Los costos que impliquen la instalación de la nueva red, sin incorporar valores por ampliación o repotenciación o actualización de las redes existentes que no sean necesarias por la optimización de los cruces sobre el proyecto.</p> <p>vii) Las acciones necesarias para garantizar la continuidad y calidad en</p>
--	--	--

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

		<p>la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos.</p> <p>viii) Estudios asociados al Plan de Manejo Ambiental -PMA</p> <p>ix) Obras de restitución del espacio público afectado por el traslado de redes de servicios públicos, en las mismas condiciones en que se encontraba antes de la intervención o bajo las condiciones que obligue la normatividad vigente.</p> <p>x) Obras necesarias para la protección de las redes de servicios públicos, teniendo en cuenta las acciones permitidas a través del desarrollo de este componente.</p> <p><b>-Planes de manejo de tráfico, señalización y desvíos incluye:</b></p> <p>i) Estudios asociados al Plan de Manejo de Tráfico -PMT.</p> <p>ii) Elaboración del PMT.</p> <p>iii) Desvío y manejo de tráfico (PMT) incluyendo posibles reprogramaciones semafóricas.</p> <p>iv) Señalización corredores viales sobre las intersecciones con infraestructura vial, incluye entre otros la señalización informativa de desvíos (primaria, secundaria y terciaria), localización de paraderos, adecuación senderos peatonales, señales preventivas, cerramiento de la obra, instalación de elementos de seguridad en la obra.</p> <p>v) Adecuación de la malla vial, suministro e instalación de la señalización y demarcación para los desvíos propuestos para el PMT.</p> <p>vi) Suministro e instalación de los dispositivos (semaforización y señalética provisional) que exija la autoridad competente en materia para la aprobación del PMT.</p> <p>vii) Implementación del PMT en etapa de pruebas de sistemas.</p>
--	--	---

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

"Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones".

		<p><b>-Estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías.</b></p> <p>Comprende la realización de estudios de ingeniería y/o estudios de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de la obra y funcionamiento de la operación de los sistemas de transporte de pasajeros (SITM-SITP-SETP-SITR), al igual que la interventoría a dichos estudios y la interventoría de las obras.</p>
<p><b>3. Adquisición predial y plan de reasentamiento</b></p>	<p>Corresponde a los inmuebles adquiridos para la ejecución del proyecto, así como las inversiones realizadas en desarrollo de los procesos de adquisición predial y ejecución del Plan de Reasentamiento de los proyectos de infraestructura del sistema.</p> <p>No serán considerados componentes elegibles, los predios que no se encuentren en el Plan de Reasentamiento definitivo del proyecto; razón por la cual, aprobados los diseños definitivos, el Grupo UMUS del Ministerio de Transporte y el ente gestor, cruzaran los predios ya reconocidos y pagados a lo largo del proyecto y, de encontrarse predios</p>	<p>Los procesos para la adquisición predial y el plan de reasentamiento soportados en contratos o convenios suscritos por los Entes Gestores y sus respectivas actas de recibo parcial y definitivo, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Levantamientos topográficos.</li> <li>ii) Estudio de títulos.</li> <li>iii) Avalúos comerciales de predios y ajustes.</li> <li>iv) Censos y diagnósticos socioeconómicos.</li> <li>v) La formulación del documento del plan de reasentamiento, su ejecución y documento de cierre, revisados por el Ministerio, los cuales estarán soportados en actos administrativos emitidos por la entidad territorial y en las actas de recibo parcial y definitivo.</li> <li>vi) Compensaciones y/o reconocimientos económicos otorgados a las unidades sociales y económicas censadas asociadas a los predios identificados y requeridos para la infraestructura del sistema e incluidas en los planes de reasentamiento definitivos aprobados.</li> <li>vii) Los reconocimientos económicos elegibles para este componente son los definidos y</li> </ul>

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

	<p>por fuera del trazado final, el valor correspondiente a éstos deberá reintegrarse a la Nación, bajo las condiciones definidas en el convenio de cofinanciación.</p> <p>Tampoco serán considerados como inversiones cofinanciables, la estructuración y ejecución de planes de ocupantes del espacio público.</p>	<p>establecidos por el Ministerio de Transporte en el procedimiento AAT-A-006 “Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación” y sus modificaciones. Las autoridades territoriales, dentro de su competencia legal, podrán integrar reconocimientos adicionales a estos, siempre y cuando, sean financiados con recursos propios adicionales a los recursos de contrapartida establecidos en el convenio de cofinanciación.</p> <p>viii) Adquisición de los predios identificados y necesarios para las obras de infraestructura del sistema (enajenación voluntaria y expropiación)</p> <p><b>Nota:</b> las actividades del componente Predios y Plan de Reasentamiento solo serán elegibles con recursos de cofinanciación, una vez el ente gestor verifique y certifique la disponibilidad de financiación para el elemento de infraestructura que requiere el predio.</p> <p>En caso de que no se ejecute en su totalidad la infraestructura para que la fueron comprados los inmuebles, la entidad territorial deberá reintegrar los recursos destinados para la adquisición predial al convenio de cofinanciación.</p>
<p><b>4. Sistemas inteligentes de transporte</b></p>	<p>Gama de sistemas de información y tecnologías electrónicas y de comunicación (inalámbrica o cableada) que mejoran la seguridad vial, la movilidad, la calidad de vida de los ciudadanos, y aumentan la productividad y competitividad del</p>	<p><b>-Sistema de Recaudo Centralizado.</b></p> <p>Incluye todos los elementos establecidos en la Resolución 20203040034065 del 29 de diciembre de 2020: “<i>Por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público</i>” y la Resolución 20213040060975 del 16 de diciembre de 2021: “<i>Por la cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los</i></p>

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

	<p>país, a través de la inclusión de tecnologías avanzadas en la infraestructura de transporte y en los vehículos.</p> <p>Corresponde entre otros al sistema de recaudo centralizado -SRC, los sistemas de gestión y control de flota, los sistemas de información al usuario, los sistemas de semaforización de las intersecciones asociadas al proyecto, los CCTV (circuito cerrado de televisión a bordo de vehículos).</p>	<p><i>Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de transporte público que sean cofinanciados con recursos de la Nación”, ambas expedidas por el Ministerio de Transporte o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.</i></p> <p><b>-Sistema de gestión y control de flota, incluye:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Sistema de programación.</li> <li>ii) Sistema de control y gestión.</li> <li>iii) Infraestructura de comunicación.</li> <li>iv) Equipos a bordo de la flota para el sistema de gestión.</li> <li>v) Adecuaciones de conectividad y operatividad de los centros de control.</li> <li>vi) Dotación de equipos tecnológicos para la implementación de los sistemas de programación, gestión y control de flota.</li> <li>vii) Sistema de información al usuario, con reportes de quejas y reclamos.</li> <li>viii) Sistema Inteligente de semaforización.</li> <li>ix) Sistemas de mando y control ferroviaria y/o cables.</li> <li>x) Sistemas de seguridad ferroviaria.</li> </ul>
<p><b>5. Material rodante</b></p>	<p>Corresponde a la adquisición total o parcial de material rodante nuevo, que puede corresponder, entre otros a: trenes, tranvías, trenes de cercanías.</p>	<p>Incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Estudios y diseños de ingeniería de detalle.</li> <li>ii) Fabricación, suministro, montaje y transporte de los trenes y sus componentes.</li> <li>iii) Pruebas y certificaciones estáticas y dinámicas en sitio de cada tren.</li> <li>iv) Pruebas y certificaciones de integración.</li> </ul>



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

		<p>v) Nacionalización.</p> <p>vi) Suministro de herramientas.</p> <p>vii) Todas aquellas actividades necesarias para su puesta en marcha.</p>
<b>6. Vehículos nuevos</b>	<p>Corresponde a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público terrestre de pasajeros, los cuales deberán contar con tecnologías vehiculares de baja o cero emisiones y garantizar la accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida, conforme a la normativa aplicable.</p>	<p>La adquisición o suministro de vehículos nuevos homologados por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, con tecnología vehicular de bajas o cero emisiones, de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.</p>
<b>7. Cable</b>	<p>Corresponde a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en sistemas de cable, los cuales deben contar con estándares de cero emisiones y garantizar la accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida, conforme a la normativa aplicable.</p>	<p>Se incluye:</p> <p>i) Adquisición, transporte e instalación de cabinas, pruebas, certificaciones y nacionalización.</p> <p>Todas aquellas actividades necesarias para su puesta en servicio.</p>

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”.

<p><b>8. Vehículos auxiliares</b></p>	<p>Corresponde a la adquisición de vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de los sistemas férreo, la función de estos vehículos es la de transportar personal, carga, y realizar el montaje y mantenimiento de las instalaciones e infraestructura ferroviaria. Los vehículos auxiliares pueden ser motrices (con tracción propia) o remolcados (sin tracción propia).</p>	<p><b>-Equipos requeridos en sistemas de cables aéreos.</b></p> <p>i) Cabina de mantenimiento.</p> <p><b>-Tipos de vehículos auxiliares férreos.</b></p> <p>i) Locomotoras de maniobras.  ii) Locomotoras de carga.  iii) Bateadora de vía o bateadora de balasto.  iv) Reperfiladoras o esmeriladoras de rieles  v) Vehículo auxiliar para soldadura de riles a tope por chisporroteo.  vi) Vehículo grúa.  vii) Vehículo para manipulación de rieles.  viii) Vehículo para depuración y cambio de balasto.  ix) Vehículo de catenaria.  x) Vehículo utilitario.  xi) Vehículo de inspección o auscultación.  xii) Vagón tolva.  xiii) Vagón cisterna.  xiv) Vagón plataforma  xv) Vagón furgón.  xvi) Vagón utilitario o dresinas.</p>
---------------------------------------	--	--