



**La movilidad
es de todos**

Mintransporte

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 8 numeral 8 de la Ley No. 1437 del 18 de enero de 2011, se publica el proyecto de resolución "Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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" el día 07 de julio de 2020 hasta el día 21 de julio de 2020, en la página web de la entidad www.mintransporte.gov.co, con el fin que sea conocido y se presenten observaciones, opiniones, sugerencias o propuestas alternativas al contenido del mismo al siguiente correo electrónico:

pespana@mintransporte.gov.co

"Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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".

RESOLUCIÓN NÚMERO

DE 2020

()

"Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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".

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el literal e) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, artículos 3 y 5 de la Ley 336 de 1996, numerales 6.2 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 establece que el Gobierno nacional podrá apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestre.

Que a su vez, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, establece que la Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Que en cumplimiento del CONPES 3882 de 2017 el Ministerio de Transporte profirió la Resolución 1023 del 26 de abril de 2017 *"Por la cual se definen los elementos cofinanciables por parte de la nación y de los aportes en especie en los proyectos SITM Transmilenio - Soacha Fase II y III y Primera Línea de Metro de Bogotá y se dictan otras disposiciones"*.

Que considerando que en la actualidad, la Resolución 1023 del 26 de abril de 2017 se encuentra siendo aplicada para regular los temas de aportes en especie para los proyectos SITM Transmilenio - Soacha

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

Fase II y III y Primera Línea de Metro de Bogotá, se considera indispensable mantener la vigencia de la misma respecto de su aplicación para dichos proyectos; en consecuencia, esta disposición no será derogada.

Que considerando lo anterior, se hace necesario reglamentar el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 del 2019 antes referido por lo que el Viceministerio de Transporte mediante memorando No. 20201010042043 del día dieciséis (16) de junio de 2020, solicitó la expedición del respectivo acto administrativo.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, desde el -- hasta el ---marzo de 2020, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Que el Viceministerio de Transporte certificó mediante memorando XXXXX del día (XX) de XXXXX de 2020, que durante el tiempo que estuvo publicado el proyecto de Resolución, las observaciones presentadas fueron tenidas en cuenta y atendidas, según correspondía.

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, incluidos los cronogramas, actas, comentarios, grabaciones e informes que evidencien la publicidad del proyecto y la participación de los ciudadanos y gremios a quienes se les socializó, 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. La presente resolución tiene por objeto la reglamentación de la cofinanciación de la Nación de los sistemas de transporte público colectivo o masivo que pueden ser Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP); Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) y subsistema de transporte complementario con dinero a través de una

"Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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".

fiducia, o en especie.

Artículo 2.- Requisitos para acceder a la Cofinanciación de los Sistemas de Transporte Colectivo o Masivo. Las entidades territoriales podrán acceder a los recursos de cofinanciación de la Nación para los sistemas de transporte colectivo y masivo, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en la Ley.

En cumplimiento de lo anterior, las entidades territoriales deberán presentar ante el Grupo de Unidad de Movilidad Urbana Sostenible-UMUS del Ministerio de Transporte, lo dispuesto en el Anexo A, el cual hace parte integral de la presente Resolución.

Parágrafo. De acuerdo con lo señalado en el numeral 2 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, la entidad territorial deberá presentar ante el Grupo de Unidad de Movilidad Urbana Sostenible- UMUS del Ministerio de Transporte, el estudio de factibilidad e impacto ambiental, en concordancia con las disposiciones contenidas en la Ley 1682 de 2013.

Artículo 3.- Definición componentes elegibles para los proyectos de Transporte Publico. Son aquellos elementos esenciales para desarrollar un sistema de transporte con altos estándares de funcionalidad, operatividad, y que presenten alta conexidad con el sistema de transporte cofinanciado por la Nación y corresponden a los siguientes:

- a. El Servicio a la deuda corresponde al pago 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 evaluación financiera del convenio, las cuales incluyen:
 - i. Costos financieros, tales como: comisiones de estructuración; comisiones de compromiso; registro y mantenimiento de registros bursátiles; calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento.
 - ii. Auditorias técnica y financiera requeridas en el desarrollo de Convenios de Cofinanciación.
 - iii. Constitución de Contragarantías a favor de la Nación.
- b. Infraestructura física, que comprende:

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

- i.** Infraestructura vial: Carriles de circulación para los vehículos de los Sistemas de Transporte y parqueaderos intermedios de acuerdo con los modos que lo componen (vías en túnel, troncales, pretroncales, cables, corredores de circulación para material rodante, vías troncales férreas).
- ii.** Infraestructura de soporte: Estaciones (sencillas o intermedias), portales, patios, talleres, sistemas de puertas de andén, edificio de puesto central de control, edificio para patio taller, módulos de transferencia o terminales de integración de cabecera, paraderos o cualquier tipo de equipamiento que permita a los usuarios ingresar al sistema.
- iii.** Predios y su plan de reasentamiento y reconocimientos respectivos.
- iv.** Planes de manejo de tránsito, señalización y desvíos.
- v.** Centros de control para la gestión de flota, equipamientos semafóricos, señalética y sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía entre otros.
- vi.** 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.
- vii.** Adecuación de la malla vial existente: Vías que utilizará el proyecto, tanto a lo largo del trayecto como accesos a patios y talleres, intersecciones vehiculares y peatonales a nivel y desnivel para la correcta implantación del nuevo sistema. La construcción de vías nuevas que hagan parte del área de influencia del proyecto podrá ser realizadas con cargo a los recursos de la entidad territorial fuera del convenio de cofinanciación.
- viii.** Estudios de consultoría y asesoría para estructuración, obra y operación.
- ix.** Plan de manejo ambiental y social.

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

- x.** Costos asociados al traslado de redes de servicios públicos que se vean afectadas de manera directa con el proyecto. La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en el artículo 50 de la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique, sustituya y adicione.
- c.** Adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante: vagones, trenes y vehículos nuevos correspondientes a la flota, con estándares de baja o cero emisiones que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida; no se podrá incluir futuros costos de operación y mantenimiento.
- d.** Sistemas Inteligentes de Transporte: Incluye entre otros el sistema de recaudo centralizado, los sistemas de gestión y control de la operación, los sistemas de información al usuario y los sistemas de semaforización.

Parágrafo 1. Los componentes elegibles susceptibles de ser validados como aportes en especie al momento de la estructuración del proyecto, deberán cumplir con el procedimiento definido en el Anexo B, que hace parte integral de la presente resolución.

Parágrafo 2. La precisión de los elementos elegibles de cofinanciación y el desglose de cada uno de los ellos serán definidos en los documentos anexos a los diferentes Convenios de Cofinanciación con fundamento en los documentos CONPES de declaratoria de importancia estratégica de cada proyecto.

Parágrafo 3. Para los proyectos que cuentan con cofinanciación por parte de la Nación a la fecha de la entrada en vigencia de la presente resolución, la aplicación de los componentes elegibles mencionados anteriormente, no puede afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el documento CONPES y el convenio de cofinanciación respectivos que dieron origen a cada proyecto.

Artículo 4. Responsabilidad de las entidades territoriales. Las entidades territoriales acompañarán el recibo a satisfacción y la verificación de las condiciones de calidad de los bienes o servicios contratados por el Ente Gestor o la estructura institucional de nivel territorial que participe en la ejecución del proyecto, en concordancia con lo señalado en el artículo 7° de la Ley 489 de 1998.

Artículo 5.- Coordinación y Seguimiento. - Le corresponde al Grupo

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte, ejercer la coordinación, monitoreo y seguimiento de los proyectos de transporte masivo del país, la interlocución con las entidades ejecutoras, los entes territoriales, los ministerios, entidades de control y la Banca Multilateral, cuando participe de los proyectos de conformidad con lo señalado en la Resolución 4812 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya y adicione.

Artículo 6. Contratación Para la ejecución de los procesos que la entidad territorial competente pretenda adelantar deberá ceñirse a los postulados de la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, en caso de tratarse de recursos ordinarios.

Parágrafo 1. Cuando el proyecto cuente con recursos de la Banca Multilateral, los procesos de contratación deberán adelantarse siguiendo las normas de adquisiciones y contrataciones de acuerdo con las reglas previstas en el contrato de empréstito suscrito, debiéndose cumplir con las políticas de la banca multilateral establecidas, así como las normas para la prevención y lucha contra el fraude y corrupción vigentes a la fecha de firma del contrato de crédito.

El equipo o personal con que cuente cada uno de las entidades territoriales competentes para adelantar dichos trámites deberá ser capacitado, en consecuencia se requiere que el mismo cuente con la idoneidad y experiencia requerida para cada proyecto en particular que se pretenda efectuar.

Artículo 7. Procedimiento para reconocimiento de Aportes en especie.
- Adóptese el procedimiento para el reconocimiento de aportes en especie para los diferentes Sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo contenido en el Anexo B, el cual hace parte integral de la presente Resolución.

Artículo 8.- Vigencia. La presente resolución rige a partir del día de su publicación en el Diario Oficial y deroga las demás normas que le sean contrarias con excepción de la Resolución 1023 del 26 de abril de 2017 la cual mantendrá su vigencia.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

ANGELA MARIA OROZCO GOMEZ

Vo.Bo.: Carmen Ligia Valderrama Rojas - Viceministra de Transporte
María del Rosario Rojas Oviedo - Asesora del Despacho de la Viceministra de Transporte
María del Pilar Uribe Pontón - Coordinadora del Grupo Regulación
Sandra Liliana Ángel Almario - Coordinadora Grupo UMUS
Pablo Augusto Alfonso Jefe Oficina Asesora de Jurídica

Proyectó: Daniel Andrés Rincón - Abogado Grupo Regulación
Adolfo Javier Ariza - Abogado Grupo Regulación
Camilo Rodríguez - Abogado Grupo UMUS
Elkin Andrés López - Contratista Grupo UMUS

ANEXO A

Para el cumplimiento de las condiciones y requisitos del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, la entidad territorial correspondiente deberá presentar ante el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte, lo siguiente:

A. Definición del esquema operacional y financiero El esquema operacional y financiero que será el resultado de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del proyecto, el cual deberá contener: **(i)**. Identificación o diagnóstico del comportamiento del transporte público del territorio **(ii)** Cálculo o estimación de la demanda que atenderá el proyecto para el periodo de diseño (estructuración, implementación y operación), de acuerdo con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial **(iii)** Definición de los parámetros y condiciones operacionales para cada etapa del proyecto, incluyendo

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

esquemas de integración con otros medios y modalidades de transporte, según las condiciones y planes del territorio; **(iv)** Estructuración financiera del proyecto, incluyendo los requerimientos para la implementación de la infraestructura necesaria, como los recursos para la operación bajo el periodo de diseño del proyecto **(v)** La definición en detalle del plan de implementación.

Para el cumplimiento de las condiciones y requisitos del esquema operacional y financiero la Entidad competente deberá desarrollar como mínimo lo siguiente

1. Modelo de transporte (Demanda).

Para el caso de proyectos SITM y SITP se debe presentar un modelo de transporte basado en el Modelo de Cuatro Pasos (generación-atracción, distribución, escogencia modal y asignación).

Para el caso de proyectos SETP, se debe presentar un modelo de transporte tradicional de asignación de demanda.

Para el caso del Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR, el modelo a presentar corresponderá a un modelo de cuatro pasos cuando el sistema principal que lo integra es Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM, para los demás será un modelo de transporte tradicional.

El modelo debe estar acompañado de una descripción de la visión de ciudad y los supuestos de crecimiento de las diferentes matrices.

Debe 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.

Presentación e informe ejecutivo sobre el modelo, con descripción sobre los supuestos y los proyectos considerados, así como los principales resultados como pasajeros transportados, demanda de la hora pico, demanda diaria, costo generalizado entre otros.

2. Modelo Operacional.

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

Documento en el cual se deberán definir los parámetros operacionales mínimos (frecuencia, carga máxima por corredor, definición de la tipología vehicular, índice de rotación, índice de pasajeros kilómetro (IPK), índice de pasajeros por bus (IPB), Índice de kilómetros por bus (IKB) entre otros, que permitan establecer y calificar el nivel de servicio para cada modo de transporte que se preste en la ciudad o región. Así mismo, se deberá definir el nivel de servicio óptimo o esperado 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.

Adicionalmente, deberá incluirse el rango objetivo de los parámetros clave para su diseño operacional, como frecuencias en hora pico y hora valle por tipología vehicular.

3. Validación de tecnologías y tipologías vehiculares.

Documento técnico donde se evidencie el análisis realizado para la selección de la tecnología vehicular definiendo las variables a ser evaluadas en una matriz, con el respectivo peso de cada componente y la respectiva justificación, buscando que la evaluación de la tecnología vehicular sea lo más objetiva posible.

Lo anterior debe ser acompañado con la descripción general de cada tecnología.

Para el caso que el material rodante haga parte del CAPEX se deberá detallar: número de vehículos, capacidad por vehículo y velocidad operacional.

4. Costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos (No son elegibles).

Modelo financiero que presente los ingresos operacionales y no operacionales del sistema, 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.

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

En el caso que la totalidad de los costos de operación y mantenimiento del sistema sea mayor a los ingresos recibidos vía tarifa al usuario, se debe incluir la estructuración de un fondo de estabilización tarifaria FET y definir las fuentes alternativas de financiación que alimentaran el fondo, que permitan alcanzar el cierre financiero del proyecto.

Se debe incluir análisis de sensibilidad a diferentes variables tales como: demanda, TRM, tasas de interés, precio combustible, entre otros.

Se debe describir y presentar referencias de los supuestos considerados sobre la tarifa, los costos unitarios, costos de operación, mantenimiento, reposición del material rodante, fuentes de financiamiento, TRM y los flujos durante todo el horizonte del proyecto. Adicional al documento se debe presentar modelo y archivos editables y verificables de soporte.

5. Modelo de Remuneración.

Definición del esquema tarifario utilizado para determinar los ingresos del proyecto, determinando si este se basa exclusivamente en tarifa o cuenta con fuentes de financiamiento de origen público o privado.

El modelo debe presentar los supuestos que se han considerado para la determinación de la remuneración y sus soportes (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).

Documento descriptivo del modelo y sus supuestos y el documento editable y verificable de soporte.

6. Flujo de inversión mensual para la infraestructura, flujos provenientes de créditos de apalancamiento.

Modelo que debe contar con un flujo de inversiones mensual para la construcción de infraestructura identificando las diferentes fuentes y usos, así como los flujos provenientes de créditos de apalancamiento y sus correspondientes amortizaciones. Los usos deberán corresponder a los definidos en el siguiente artículo.

"Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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".

7. Esquemas de integración física, tarifaria y operacional con otros medios del sistema de transporte.

Detalle del esquema de integración. El modelo de transporte se basa en los esquemas integrados, tanto desde el punto de vista físico, como operacional y tarifario, por lo cual se requiere que el proyecto que se presente tenga definidos los esquemas que garanticen la adecuada integración.

Se requiere que sea medido el efecto del proyecto en los otros modos del sistema, cómo se integra a ellos en términos físicos, tarifarios y operacionales, y cómo afectaría el Fondo de estabilización tarifaria o la bolsa.

Documento descriptivo de la integración física, tarifaria y operacional del nuevo proyecto con los demás componentes del sistema de transporte y sus efectos para la movilidad regional.

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

Documento que presente la descripción de los proyectos que la entidad territorial busca priorizar. Entendiendo que la cofinanciación se convierte en una fuente adicional para la entidad territorial en la construcción de los proyectos de transporte. Se debe mostrar mediante un análisis de sensibilidad o un análisis de costo de oportunidad o un análisis de alternativas, los beneficios que se pueden obtener en la construcción del proyecto respectivo mediante esta fuente y cronograma.

9. Plan de implementación.

El organismo territorial deberá presentar el correspondiente plan de implementación del proyecto, el cual deberá desarrollarse en orden de prioridad para los componentes operacionales, de información, de gestión y control de la operación y de recaudo, buscando mejorar las condiciones de prestación de los servicios de transporte, incluyendo los componentes de infraestructura y de obtención de otras fuentes de financiación.

El plan de implementación deberá incluir las condiciones de operación o reorganización del transporte público colectivo - TPC remanente (si existiese) durante el proceso de construcción y entrada en operación definitiva del proyecto, para lo cual se

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

deberán priorizar las obras necesarias para la entrada en operación del sistema de transporte.

B. Definición del esquema institucional. Documento donde se defina:

(i) Las entidades encargadas de la planeación, construcción, operación y seguimiento del proyecto, (ii) Los esquemas o mecanismos de coordinación entre las entidades (iii) La estructura organizacional y (iv) El modelo de financiación en el mediano y largo plazo de la entidad que haga las veces de Gestor.

C. Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.

(i) Documento diagnóstico de las condiciones de la prestación del servicio público de transporte en su territorio y (ii) El plan de acción a partir del cual se desarrolle la definición de estrategias para controlar y minimizar la informalidad e ilegalidad que afecta la demanda y prestación del servicio de transporte definiendo indicadores que permitan realizar el seguimiento a la efectividad de las acciones.

D. Evaluación social y económica. La evaluación socioeconómica en la

que se describa (i) La metodología, (ii) El análisis desarrollado, (iii) Los supuestos de valoración incluidos (iv) Los resultados del análisis costo - beneficio que incluyan, los beneficios socioeconómicos y ambientales, además de los beneficios de tiempo y costo por la implementación del proyecto (v) El valor presente neto y (vi) La tasa interna de retorno del proyecto.

E. Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización. La entidad territorial deberá presentar un plan de

mantenimiento o renovación de los elementos cofinanciados, que contenga la definición de competencias de las entidades del orden territorial en cada una de las fases del proyecto y la definición de recursos o fuentes de financiación para adelantar el plan de mantenimiento o renovación.

F. Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria. Modelo financiero que incluya:

(i) Definición del diferencial tarifario (Tarifa Técnica vs Tarifa Usuario), (ii) La estimación de los ingresos no operacionales que el territorio debe estructurar (Otras Fuentes de Financiación para los sistemas de transporte Art 97. Ley 1955 de 2019) (iii) Los costos operacionales del proyecto, y (iv) Análisis de los supuestos de los recursos obtenidos por otras fuentes de financiación,

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

identificando las magnitudes y planes de incorporación en el tiempo sobre la operación del sistema de transporte.

G. Análisis de la viabilidad Fiscal. (i) Análisis que demuestre que se encuentra en condiciones de aportar los recursos financieros de contrapartida para la implementación del proyecto, (ii) Análisis, tratamiento y definición de riesgos para la implementación y operación del proyecto y (iii) Valoración de viabilidad fiscal en su marco de mediano plazo, de acuerdo con los parámetros legales y presupuestales vigentes; además de las condiciones que sobre el particular tiene el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la definición de apoyo financiero.

ANEXO B

PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE APORTES EN ESPECIE.

1. CONTEXTO

Las reglas específicas para la participación de la Nación en cada sistema de Transporte se materializan con la suscripción de un convenio de cofinanciación para cada proyecto. En dicho convenio, se definen, entre otros, el perfil de los aportes, sus fuentes de financiación y las condiciones para los respectivos desembolsos provenientes de la Nación, municipios y departamentos. La finalidad de estos aportes es la construcción de la infraestructura y el desarrollo de aquellos elementos necesarios para llevar a cabo la implementación adecuada y puesta en operación de cada sistema. Las condiciones de elegibilidad de los elementos a los cuales se podrán destinar los recursos de la Nación se establecen en un anexo técnico que es único para cada convenio.

2. APORTES EN ESPECIE

Son aportes en especie, los gastos o inversiones comprometidos por la entidad territorial competente de manera previa a la firma del convenio de cofinanciación y que fueron contemplados dentro de los estudios de factibilidad aprobados por la entidad territorial, correspondientes a la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto los cuales deben estar debidamente valorados y justificados. La relación de los componentes objeto de reconocimiento de aportes en especie es la siguiente:

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

- a) Infraestructura vial: Carriles de circulación para los vehículos de los Sistemas de Transporte y parqueaderos intermedios de acuerdo con los modos que lo componen (vías en túnel, troncales, pretroncales, cables, corredores de circulación para material rodante, vías troncales férreas)
- b) Infraestructura de soporte: Estaciones (sencillas o intermedias), portales, patios, talleres, sistemas de puertas de andén, edificio de puesto central de control, edificio para patio taller, módulos de transferencia o terminales de integración de cabecera, paraderos o cualquier tipo de equipamiento que permita a los usuarios ingresar al sistema.
- c) Predios y su plan de reasentamiento y reconocimientos respectivos, que cumplan los criterios establecidos en el anexo de esta resolución.
- d) Planes de manejo de tránsito, señalización y desvíos.
- e) Centros de control para la gestión de flota (sistema de ayuda de explotación), equipos semafóricos, señalética y sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía entre otros.
- f) 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.
- g) Adecuación de la malla vial existente: Vías que utilizará el proyecto, tanto a lo largo del trayecto como accesos a patios y talleres, intersecciones vehiculares y peatonales a nivel y desnivel para la correcta implantación del nuevo sistema. La construcción de vías nuevas que hagan parte del área de influencia del proyecto podrá ser realizada con cargo a los recursos de la entidad territorial fuera del convenio de cofinanciación.
- h) Estudios de consultoría y asesoría para estructuración, obra y operación, plan de manejo ambiental y social, del proyecto que pretenda ser reconocido como aportes en especie.

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

En caso de que alguno de los gastos o inversiones comprometidos por el Municipio y/o entidad territorial competente, previos a la firma del convenio de cofinanciación no cumplan con lo dispuesto en la presente resolución, no podrán ser validados como aportes en especie por el Ministerio de Transporte. La entidad territorial deberá aportar los recursos en la siguiente vigencia por los montos no tenidos en cuenta en dicha validación, con la correspondiente actualización ajustada con el IPC.

Para los proyectos SETP 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.

Para el efecto del reconocimiento del gasto 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 al momento de la solicitud del reconocimiento. El perfil de ejecución del compromiso no debe superar el perfil de aportes de cofinanciación definido en el convenio de cofinanciación.

La valoración de estas inversiones debe estar establecida en el convenio de cofinanciación y en el documento Conpes del proyecto.

NOTA. Podrán ser considerados como aportes en especie aquellos componentes de los proyectos que hubieren sido contemplados dentro de los estudios de factibilidad correspondientes a la estructuración técnica, legal y financiera con la cual se define el esquema financiero del proyecto del sistema de transporte, debidamente aprobados por la entidad territorial y que hayan sido contemplados como elementos cofinanciables en el documento CONPES de importancia estratégica del respectivo proyecto y en el anexo de componentes elegibles del Convenio de Cofinanciación.

3. DEFINICIONES

Para los efectos de esta metodología, se adoptan las siguientes definiciones:

Gastos o Inversiones: Son todas aquellas erogaciones efectuadas por las entidades territoriales para desarrollar y ejecutar los componentes.

Gastos o inversiones comprometidas: Los gastos e inversiones se entenderán comprometidos cuando la entidad territorial perfeccione

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

una contratación cuyo objeto sea ejecutar componentes elegibles.

4. PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE APORTES EN ESPECIE.

4.1 Solicitud Reconocimiento.

Para el reconocimiento y validación de los gastos o inversiones ejecutadas por los entes territoriales como aportes en especie establecidos al momento de la estructuración del proyecto, se deberá por parte del Ente Gestor radicar la solicitud de reconocimiento de aportes en especie ante el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS, del Ministerio de Transporte, una vez se cumpla con todos los requisitos contemplados en la presente resolución.

La solicitud se deberá presentar suscrita por el representante legal del Ente Gestor, quien con la firma de la misma certifica que los documentos adjuntos son auténticos y la información presentada es veraz, acompañada de los anexos de carácter obligatorio que a continuación se indican:

- Relación de los gastos o inversiones que pretendan ser reconocidos como aporte en especie, discriminando el componente elegible que se trate, valor solicitado para reconocimiento.

Gasto o inversión	Componente elegible	Valor solicitado para reconocimiento	Fecha de pago o causación	Vigencia
Ejm: Estudios de títulos	Predios	\$0	día/mes/año	Año X

- Certificación del representante legal del Ente Gestor y su revisor fiscal o entidad territorial competente 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.
 - b. Que la totalidad de la información de sustento correspondiente a cada uno de los gastos o inversiones, está

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

disponible en los archivos de la entidad, para la revisión del Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte, o de cualquier entidad de seguimiento o control que lo pueda requerir.

- c. Que conoce y acepta que la responsabilidad sobre la adquisición o reconocimiento, contratación, recibo a satisfacción y la calidad de los bienes o servicios que la entidad Territorial aporte, serán exclusivamente de ésta, y que el proceso de revisión documental que hace el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte, se adelanta con el objeto de dar concepto favorable a dichos aportes en especie, con base en la información suministrada, pero no corresponde al ejercicio de funciones de interventoría o supervisión.

Certificación expedida por el organismo territorial competente a través de la cual se indique el cabal cumplimiento a las exigencias establecidas en la ley 1682 de 2013 para las obras de infraestructura.

- Soportes en medio magnético de los gastos o inversiones que pretendan ser reconocidos como aportes en especie.
- Para la validación como aporte en especie de componentes elegibles de estudios de consultorías el Ente Gestor, deberá allegar la documentación necesaria para la validación de los mismos, como son:
 - o Contrato de consultoría.
 - o Alcance (productos a entregar).
 - o Descripción de la necesidad y uso de la información dentro de la estructuración del proyecto.
 - o Acta de inicio.
 - o Acta de recibo a satisfacción y aprobación de los productos entregados por el consultor expedida por el supervisor o interventoría del contrato.
 - o Copia de los productos (en versión definitiva).
- Para la validación como aporte en especie de componentes elegibles de obras de infraestructura el Ente Gestor, deberá allegar la documentación necesaria para la validación de los mismos, como son:
 - o Descripción (características técnicas de la obra), justificación y necesidad de estas obras para el proyecto

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

(soluciones, beneficios que presta al proyecto)

- o Descripción del alcance de las obras
- o Costos de inversión (CAPEX) de las obras y el respectivo desglose por ítem

Que las obras de infraestructura vial y/o de transporte se encuentren contempladas en el Documento CONPES del proyecto y correspondan a componentes elegibles definidos en el convenio de cofinanciación suscrito para el proyecto.

Certificación de la Entidad Territorial en la que conste que las obras de infraestructura vial y/o de transporte hacen parte del proyecto y que son indispensables para la implementación y operación del Sistema de Transporte, así como la calidad de las mismas.

Que las obras de infraestructura vial y/o de transporte hayan sido ejecutadas completamente, sin tener pendientes o glosas sin atender. En otras palabras, que la etapa de construcción de las obras finalizó y que están listas para la entrada en operación del proyecto. Para certificar esto, deben allegarse los siguientes documentos:

- o Contrato, convenio y modificaciones suscritas
- o Acta de recibo definitivo de las obras de infraestructura vial y/o de transporte, sin encontrarse actividades o labores pendientes suscritas por las partes incluyendo al supervisor o interventor del contrato.
- o Certificación expedida por el Entidad territorial de finalización de la etapa de construcción de las obras, y que su calidad y especificaciones técnicas son las adecuadas para la implementación y la operación del sistema de transporte.

Que el costo a reconocer de las obras este definido previamente en el convenio de cofinanciación.

Notas:

- o Es importante tener presente que el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible – UMUS del Ministerio de Transporte realiza una revisión documental de la información anteriormente relacionada de la infraestructura a reconocer con base en la información suministrada; lo anterior no corresponde a funciones de

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

supervisor o interventor de los procesos constructivos ejecutados o en ejecución.

- o En este componente no se incluyen las obras relacionadas con mantenimiento, conservación ni rehabilitación de infraestructura vial y/o de transporte existente que sea utilizada para el proyecto.

La Nación solo reconocerá las inversiones en obras de infraestructura de transporte que se encuentren contempladas en el convenio de cofinanciación. El costo de cada una de las obras susceptibles de reconocer como aporte en especie debe estar definido en el documento CONPES y en el convenio de cofinanciación. No se reconocerán costos adicionales de los contratos que deberán ser asumidos por el Entidad territorial. En todo caso, la Nación no cubrirá ningún mayor costo al establecido en el documento CONPES específico del proyecto y convenio de cofinanciación.

- Para la validación como aporte en especie de componentes elegibles de predios, deberá allegar, la siguiente documentación para el análisis de validación:
 - o Plan de reasentamiento y/o de Ocupantes de Espacio Público.
 - o Estudios técnicos de predios requeridos.
 - o Censo predial
 - o Estudios de títulos.
 - o Avalúos de predios y ajustes.
 - o Oferta de compra
 - o Promesa de compraventa
 - o Entrega de predio mediante resolución correspondiente.
 - o Escritura Pública suscrita por las partes
 - o Registros. Costos e impuestos de notariado, beneficencia y registro.
 - o Reconocimientos económicos a las unidades sociales asociadas a los predios e inmuebles a adquirir y determinadas en los censos socioeconómicos y planes de reasentamiento. Acto administrativo de reconocimiento.

En caso que los recursos de la financiación provengan de un organismo multilateral deberá cumplir con las políticas señaladas por el mismo y ajustarse a la normatividad interna que regule la materia.

“Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por 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”.

4.1.1 Plazo de presentación de la solicitud: El plazo para presentar la solicitud de validación de aportes en especie estará sujeto al flujo de caja del correspondiente compromiso relacionado previamente en el convenio de cofinanciación.

4.2. Estudio de la solicitud:

El estudio de la solicitud de validación de aportes en especie, se hará teniendo en cuenta la información técnica presentada por el Ente Gestor de acuerdo con los documentos establecidos en este anexo, según el caso.

En todo caso el estudio y validación de aportes en especie, no podrá superar un plazo máximo de doce (12) meses.

La solicitud de validación deberá incluir la información soporte requerida y descrita en la presente resolución. En caso de que la solicitud esté incompleta o requiere alguna aclaración, la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Viceministerio de Transporte lo requerirá al Ente Gestor mediante comunicación escrita, otorgando un plazo para subsanar de treinta (30) días hábiles. La entidad territorial podrá solicitar una prórroga para subsanar hasta por el mismo plazo otorgado inicialmente por el Grupo de Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte. En caso de no ser subsanado en el plazo establecido para el efecto, se configurará el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1755 de 2015.

4.3. Validación: Para la validación se deberá tener en cuenta los plazos descritos en el numeral inmediatamente anterior.

Entregada la totalidad de los documentos contenidos en la presente Resolución, por parte del Ente Gestor y realizado el proceso de validación por parte del Viceministerio de Transporte, se procederá a dar concepto de validación sobre el valor de los aportes en especie a reconocer, el cual será comunicado al Ente Gestor y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En caso que el valor de los aportes en especie reconocidos sea inferior al valor definido en el convenio de cofinanciación, la Entidad Territorial, deberá aportar los recursos faltantes debidamente indexados, dentro de la siguiente vigencia fiscal. Este ajuste en el flujo de los aportes será objeto de un otrosí al convenio de cofinanciación.