

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"				
Empresa	Documento / referencia	Observación	Respuesta	Acogida / No acogida
	Que en cumplimiento del CONPES 3882(1) 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".	1)Incluir el nombre del CONPES 3882. "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"	1) Se acoge la observación y al momento de expedirse el correspondiente acto administrativo se vera reflejada la misma.	Acogida
	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 (1). 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 I, en concordancia con las disposiciones contenidas en la Ley 1682 de 2013	1)En el parágrafo, solo se esta haciendo referencia al segundo requisito (estudios de factibilidad) de los establecidos en el artículo 100. Se considera muy importante incluir los otros 5 requisitos y su respectiva descripción, con el fin de definir cuales serán los soportes que el MinTransporte solicitará para verificar su cumplimiento. 2. 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. Podría ser el certificado de existencia y RL de la Cámara de Comercio de la empresa. Y frente al cumplimiento de los lineamientos de Gob. Corporativo podría ser una comunicación suscrita por el Alcalde comprometiéndose a incluirlas en los estatutos en un plazo máximo de xxx meses 3. 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. 4. Que el sistema de transporte sea coherente 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. 5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia. 6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.	1) SE HACE UN AJUSTE AL ARTICULO 2, no obstante se debe manifestar que la verificación de los requisitos establecidos en los numerales 1, 3, 4, 5 y 6 es propia de los tramites inherentes a las condiciones de cada actuación administrativa en particular. Por ejemplo, tratándose del numeral 1, resultaría incoeso manifestar que el requisito que se pretende no es otro que el certificado de existencia y representación legal. Por lo anterior debe manifestarse que el numeral segundo de dichos requisitos sera el que se describirá de forma desagregada.	Acogida Parcialmente
	Artículo 3.- Definición componentes elegibles(1) para los proyectos de Transporte Público(2). Son aquellos elementos esenciales para desarrollar un sistema de transporte con altos estándares de funcionalidad, operatividad, que presenten alta conectividad con el sistema de transporte cofinanciado por la Nación y corresponden a los siguientes(3): i. El Servicio a la deuda correspondiente 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: a. Costos financieros, tales como: comisiones de estructuración; comisiones de compromiso; registro y mantenimiento de registros burocráticos; calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento. ii. Auditorías técnica y financiera requeridas en el desarrollo de Convenios de Cofinanciación. iii.Estructuración de Contragarantías a favor de la Nación. b)Infraestructura física, que comprende: i. Infraestructura vial: Carreteras de circulación para los vehículos de los Sistemas de Transporte y parquímetros 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 (anchetas o intermedias), portales, patios, talleres, sistemas de puertas de arden, edificio de punto 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(4). iii.Redes 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 flotas(5), equipamientos semafóricos señaléticos 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 parámetro a parámetro en corredores urbanos, medido desde donde inicia o termina el espacio público. vii. Adecuación de la malla vial existente(6): Vías que utilizará el proyecto, tanto 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(7) y operación. ix)Plan de manejo ambiental y social. x. Costos asociados al traslado de redes de servicios públicos que se vea afectadas de manera directa con el proyecto. La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en el artículo(8) 50 de la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique, sustituya y adicione. c. (9)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.	1)En el primer inciso del artículo 3, se encuentran componentes repetidos dentro de los numerales. Se recomienda revisar con detalle cada uno de ellos para dar más claridad y evitar confusiones de interpretación. Adicionalmente, se recomienda armonizar con los propuestos en los proyectos de adendas a los CONPES 3833 y 3896. (2)Sugieren cambiar "proyectos de Transporte Público" por (Sistemas de Transporte Publico). (3)Falta incluir el ítem de Gerencia para los SETP. De igual manera, se recomienda señalar en los componentes en los que aplique que "Incluye estudios, diseños de detalle, implementación e inventarior". (4)En el literal b) en el punto ii. se propone cambiar " ingresar al sistema" por "Ingresar o hacer uso del sistema". (5)En el punto v. la observación es: Se sugiere revisar. Este ítem está contenido en el d. Sistemas Inteligentes de Transporte. (6)En el punto vii. la observación es: Se sugiere revisar la diferencia con el numeral i. Infraestructura vial. (7)En el punto viii. la observación es cambiar la frase "estructuración, obra y operación" Se sugiere cambiar por diseño, construcción y ---- (8)En el punto x. frente al artículo 50 de la Ley 1682 de 2013 la observación es: La ley no hace alusión a la reposición o aumento de capacidad de redes por parte de las ESP, aspecto que no sería pagado con los recursos del proyecto. Se sugiere dejar claro la no elegibilidad de aquellas intervenciones de redes que sirven para conducción de aguas lluvias. (9)En el literal a) la observación es frente a todo el literal y su refiere a: "Aquí se hace indispensable aclarar si la reposición de vehículos entra o no como elemento cofinanciable, con base en lo establecido en la Ley 1955. Adicionalmente aclarar que es reposición en el caso en el que un bus cumple su vida útil y se puedan usar los recursos del convenio de cofinanciación para comprar el nuevo bus que lo reemplazará en su aumento la capacidad transportadora autorizada y necesaria y dejando la salvedad que los costos de desintegración no son cofinanciables."	1) Se acoge la observación. 2) Acogida parcialmente se ajusta conforme a la Ley que refiere a proyectos de Sistemas de Transporte Público. 3)No se coge para incluir dentro de la resolución, se incluirá en el detalle del convenio de cofinanciación. 4) Se acoge. 5) No se acoge, pero se ajusto redacción, ya que el ordinal v. son componente de infraestructura física para elementos de ITS. 6) Se acoge observación se elimina ordinal vii) como estaba. 7)Se acoge parcialmente el componente de diseño hace parte de los estudios de factibilidad técnica que no son cofinanciables. 8)No se acoge porque las condiciones planteadas en la resolución estan conforme a la Ley de infraestructura en cuanto a los temas de afectación a las redes de servicios públicos. 9) La observación es procedente. En el sentido de aclarar que no se asumen los costos por desintegración.	Acogida Parcialmente
	Artículo 5.- Coordinación y Seguimiento.—Le corresponde al Grupo 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 interrelación con las entidades ejecutoras, los entes territoriales, los ministerios(1), 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(2).	1)Se sugiere incluir "Departamentos Administrativos". (2)Se considera importante incluir un artículo en donde se establezcan las competencias y responsabilidades de las demás entidades del orden nacional que hacen parte del proceso de cofinanciación, en este caso el DNP quien en su rol de Secretaria Técnica del CONPES brinda acompañamiento técnico según lo establecido en el art 99 de Ley 1955 de 2019: "La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región. En caso de pretender la cofinanciación del Gobierno nacional se deberá involucrar a las entidades competentes de la Nación durante la elaboración de los estudios."	1) La observación es parcialmente procedente sin acogerse a la literalidad de la observación, y en tal sentido al momento de revisarse la información definitiva de los componentes elegibles, la administración hará los ajustes pertinentes. 2) La observación no se acoge lo anterior por cuanto cada una de las entidades tiene reglamentadas sus funciones al interior del acto de creación mismo, en virtud del cual no solo se le asigna cada entidad su misión, visión y objeto, si no adicionalmente se establecen sus competencias funcionales propias.	Acogida Parcialmente
	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(1), 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 será el resultado de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del proyecto, el cual deberá contener(2): i). Identificación o diagnóstico del	1)Para el segundo requisito que hace referencia a los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, es muy importante dentro de esta reglamentación incluir tres aspectos: - Los estudios deben ser aprobados por la entidad territorial. - Los estudios deben soportar las siguientes fases del proyecto: planeación, construcción, operación y seguimiento. - Incluir una descripción detallada del componente ambiental de factibilidad. (2)Se sugiere mencionar que los estudios deben incluir una metodología clara y concisa sobre la identificación y dimensionamiento de patios y talleres, teniendo en cuenta su gran participación en el	1) Sea coge, ya que se incluye dentro de la parte introductoria del anexo A. 2) La observación es parcialmente procedente y en tal sentido se incluye el numeral 10) infraestructura necesaria para la operación. 3) No se considera procedente la estimación de la demanda sea calcula para los periodos de operación del proyecto.	Acogida Parcialmente

comportamiento del transporte público del territorio (i) Cálculo o estimación de la demanda que atenderá el proyecto para el periodo de diseño (estructuración, implementación y operación)(3), de acuerdo con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley(4), el plan de ordenamiento territorial(5) y el plan de desarrollo territorial(6) (Definición de los parámetros y condiciones operacionales para cada etapa del proyecto, incluyendo esquemas de integración con otros medios y modalidades de transporte, según las condiciones(7) y planes del territorio(7)(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.	costo del proyecto. (3)Se recomienda hacer uso de los mismos términos de la Ley art 100: planeación, construcción, operación y seguimiento. (4)Completar Ley 1083 de 2006 o aquellas que la modifiquen o sustituyan. (5)Se sugiere ajustar: "Plan de Ordenamiento Territorial – POT" (más adelante se usa la sigla). (6)Se sugiere especificar cuáles condiciones. (7)Se sugiere cambiar por: "Instrumentos de planeación territorial".	4) se acoge recomendación 5) se acoge recomendación 6)Acogida 7) Se acoge Parcialmente. Propuesta de redacción se ajusta en la versión definitiva de la resolución incluyendo herramientas de planeación.	
Anexo A literal A Numeral 1. Modelo de transporte (Demanda)(1). Para(2) 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(3). Debe incluir diferentes escenarios basados en los proyectos que se planean 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(4).	(1)Se sugiere pedir el modelo de transporte con el fin de hacer la debida verificación de información, garantizando confidencialidad para su revisión. (2)Se recomienda revisar la determinación de modelos específicos para cada sistema, dado que no en todos los casos es aplicable. (3)Se sugiere indicar cuáles matrices. (4)Se sugiere incluir este texto: "Así como los archivos editables y verificables de soporte del modelo en software utilizado".	1) Se acoge la observación y se ajusta el texto de la resolución, de tal manera que quede explícito que se debe entregar al Ministerio de Transporte el modelo de transporte con todos los soportes, archivos base, macros, scripts y el manual de utilización del modelo donde se describan las matrices que son utilizadas en cada escenario. 2) No se considera procedente la observación; ya que esta explícito la determinación de los modelos de acuerdo al tipo de proyecto. (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. 3) Se considera procedente la observación ya que se debe solicitar el manual de utilización del modelo donde se describan las matrices que son utilizadas en cada escenario. 4) Se considera procedente la observación y se incluye el texto solicitado	Acogida Parcialmente
Anexo A literal A Numeral 2. Modelo Operacional Documento en el cual se deberán definir los parámetros operacionales mínimos(1) (frecuencia, carga máxima por corredor, definición de la tipología vehicular, índice de rotación, índice de pasajeros kilómetro (IPK), índice de pasajeros por bus (IPB)(2), índice de kilómetros por bus (IKB) entre otros(3), que permitan establecer y calificar el nivel de servicio para cada modelo(4). (5) transporte que se preste en la ciudad o región. Así mismo, se deberá definir el nivel de servicio óptimo o esperado del proyecto(5). Es un rediseño operacional, debe describir la flota que se redistribuirá, incluyendo inventario de vehículos, rutas y los parámetros operacionales que se requieran para el sistema de transporte(6). Adicionalmente, deberá incluirse el rango objetivo de los parámetros clave para su diseño operacional, como(7) frecuencias en hora pico y hora valle(8) por tipología vehicular(9).	(1)Se sugiere realizar una comparación con los indicadores del sistema de transporte que esté operando actualmente para ver su beneficio de implementación. (2)Confirmar si este índice aplica también para trenes o embarcaciones. (3)Se sugiere incluir: Índice de pasajeros por metro cuadrado. (4)Se sugiere "Modo y medio", ya que pueden existir ambas combinaciones. (5)Se sugiere incluir: "Para un día típico y no típico". (6)Se sugiere incluir un análisis de sensibilidad y valoración de alternativas para el proceso de racionalización y desintegración física (shatterización) en el nuevo modelo para renovación de flota en el horizonte de tiempo del proyecto (7)Se sugiere incluir: Como mínimo: horario operacional, tiempo promedio de espera, tiempo promedio de viaje, ocupación, tasa de trasbordos (8)Se sugiere incluir: Y diferentes días de la semana. (9)Se sugiere evaluar si se debería también incluir el diseño operacional de los pato talleres.	1) Se acoge la observación y se incluye la comparación de indicadores 2) Se acoge la observación, y se aclara para que el indicador incluya otro tipo de vehículos 3) Se acoge la observación y se incluye el indicador de índice de ocupación por m2 4) Se acoge la observación y se atiende la sugerencia de incluir "Modo y Medio" 5) Se acoge la observación y se atiende la sugerencia de incluir: "Para un día típico y no típico" 6) No se acoge la observación ya que el proceso de racionalización y desintegración física no fue contemplado en la Ley 1955, al no hacer parte de las inversiones financieras. 7) Se acoge la observación y se atiende la sugerencia de incluir: horario operacional, tiempo promedio de espera, tiempo promedio de viaje, ocupación, tasa de trasbordos. 8) Se acoge la observación y se complementa la oración con "para los diferentes tipos de día de la semana". 9) No se acoge la observación ya que el alcance del estudio es a nivel de factibilidad y no de ingeniería de detalle	Acogida Parcialmente
Anexo A literal A Numeral 3. Validación de tecnologías y tipologías vehiculares Documento técnico donde se evidencie el análisis realizado para la selección de la tecnología vehicular definitiva, 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(1). 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(2).	(1)Se sugiere incluir: Acorde a los resultados de demanda. (2)Tener en cuenta que así no hagan parte del CAPEX, es necesario precisar estos parámetros dentro del diseño operacional del sistema de transporte. En todo caso, esta redacción está muy general y podría entenderse que para el caso de buses podrían cuantificarse las unidades como parte de la cofinanciación. Si ese es el propósito se recomienda confirmar con MCHP si esta posibilidad es fiscalmente viable.	1) Se acoge la observación y se ajusta el texto, para que quede claro que la tecnología vehicular seleccionada sea la más adecuada y acorde a los resultados de la demanda. 2) No se acoge esta observación, ya que este numeral hace parte de la selección de tecnología a operar y no al diseño operacional del sistema, en todo caso se ajustará la redacción para que no de lugar a confusión. La Ley contempla como inversiones financieras los vehículos y material rodante. A su vez la ley 1955 Artículo 98 inciso 2, contempla que los costos de operación y mantenimiento son responsabilidad territorial. A su vez la Ley no permite la transferencia para cubrir costos de operación, administración y Mantenimiento. (Validado Ximena Cantor DNP)	Acogida Parcialmente
Anexo A literal A Numeral 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, mantenimiento de los equipos. Adicional-mente, se debe incluir dentro de los costos el esquema que per-mita garantizar la reposición(2) de los equipos. En el caso que la totalidad de los costos de operación y mantenimiento del sistema sea mayor a los ingresos recibidos va la tarifa al usuario, se debe incluir la construcción de un fondo(2) de estabilización tarifaria FET y definir las fuentes alternativas de financiación que alimentarán el fondo(3), que permitan alcanzar el cierre financiero del proyecto(4). Se debe incluir análisis de sensibilidad a diferentes variables tales como demanda, TRM(5), tasas de interés, precio combustible(6), entre otros. Se debe describir y presentar referencias de los supuestos con-side-rados sobre la tarifa(7), los costos unitarios, costos de operación, mantenimiento, reposición del material rodante, fuentes de financiamiento, TRM y los flujos durante todo el horizonte del proyecto(8). Adicional al documento se debe presentar modelo y archivos editables y verificables de soporte.	(1)En los casos en los que se vaya a cofinanciar flota, normalmente va a ser reposición, van a salir buses viejos para que entren nuevos. Los costos de desintegración no son cofinanciables, pero el espíritu de la Ley del plan era que la reposición sí lo fuera. (2)Se recomienda denominarlo igual que en el artículo 97 de la Ley 1955/2019 "Fondo de estabilización subvención". (3)Se sugiere reemplazar por: "se canalizarán a través de este". (4)Se sugiere reemplazar por: "De la etapa de operación y mantenimiento del proyecto". (5)Se sugiere incluir definición de vigón. Esto aplica para todo el documento. (6)Se sugiere reemplazar por "Energéticos" (pueden ser eléctricos). (7)Se sugiere indicar si es tarifa técnica o tarifa al usuario. También se sugiere incluir la evaluación de sensibilidad de la demanda ante posibles incrementos de la tarifa al usuario. Realizar un análisis socioeconómico que caracterice al usuario, reflejando la capacidad de pago para transportarse. (8)Se sugiere reemplazar por: "De la etapa de operación y mantenimiento del proyecto".	1) La observación no es procedente. De acuerdo con la reglamentación vigente el concepto reposición corresponde a la vinculación de un vehículo nuevo; y la ley 1955 precisamente considera como inversión financiable la adquisición de vehículos nuevos. La Ley no menciona ningún particular sobre inversión financiable para desintegración de vehículos, condiciones definidas en el decreto 1079, contempla lo siguiente: Adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones. 2) se acoge recomendación. Se ajustará de acuerdo con la definición del art 97 de la ley 1955. 3) se acoge 4) se acoge 5) No se acoge 6) sí ACCEGE. Energéticos 7) Se acoge parcialmente. Se precisa Tarifa técnica. No se incluye el análisis de sensibilidad de la demanda en razón a que este numeral analiza los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición. 8) Se acoge. (horizonte del proyecto, incluyendo etapa de operación y mantenimiento).	Acogida Parcialmente
Anexo A literal A Numeral 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 (e. ex-periencias nacionales e internacionales). Esto puede incluir in-gresos 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(1).	(1)Se sugiere incluir: "y en el caso de aquellos en MS Excel, debidamente formulados".	1) no se acoge. No es procedente solicitar una marca o software particular. Esto teniendo en cuenta que se debe garantizar la libre competencia y la iniciativa privada.	No Acogida
Anexo A literal A Numeral 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(1).	(1)Se sugiere indicar el artículo o en tal caso indicar "en esta resolución".	1) se acoge. (definidos en el artículo 3 de la presente resolución)	Acogida
Anexo A literal A Numeral 7. Esquemas de integración física, tarifaria y operacional con otros medios(1) 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(2) que garanticen la adecuada integración. Se requiere que sea medido el efecto del proyecto en los otros modos(3) del sistema, cómo se integra a ellos en términos físicos, tarifarios y operacionales, cómo afectará el Fondo de estabilización tarifaria(4) la la bolla. Documento descriptivo de la integración física, tarifaria y operacional del nuevo proyecto con los demás componentes del sistema de transporte y sus efectos	(1) Se sugiere cambiar por "otros medios y modos", considerando que la Ley del Plan abrió la posibilidad al Gobierno nacional de apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestres, marítimos o fluviales. (2) Se sugiere aclarar que los costos de estos esquemas de integración deberán ser explícitos dentro de la estructura financiera, en especial, los costos de construcción de infraestructura entre dos o más modos de transporte. (3) Se sugiere incluir "modos y medios". (4) Se sugiere ajustar por "Fondo de estabilización y subvención". Se recomienda usar el mismo nombre de la Ley 1955/2019.	1) La observación es procedente y en tal sentido se hace el ajuste y incluyendo lo sugerido. 2) No se acoge. Los costos de la integración hacen parte de los análisis del numeral 4 y los costos de la infraestructura para la integración hacen parte del numeral 6. 3) Se acoge. 4) Se acoge.	Acogida Parcialmente

para la movilidad regional.			
<p>Anexo A literal A Numeral 8. Justificación de la priorización del proyecto (análisis de sensibilidad, análisis de alternativas, entre otros).</p> <p>Documento que presente la descripción de los proyectos(1) 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(2) 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.</p>	<p>(1) Se sugiere reemplazar por: "proyectos de movilidad"</p> <p>(2) Se sugiere reemplazar por "sistema".</p>	<p>1) Se acoge.</p> <p>2) Se acoge parcialmente, se cambia redacción conforme a lo definido por la Ley (Proyectos de Sistemas de Transporte)</p>	Acogida
<p>Anexo A literal A Numeral 9. Plan(1) de implementación.</p> <p>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(2), 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.</p> <p>El plan de implementación deberá incluir las condiciones de operación o reorganización (3) del transporte público colectivo – TPC remanente (si existiere) durante el proceso de construcción y entrada en operación definitiva del proyecto, para lo cual se deberán priorizar las obras necesarias para la</p>	<p>(1) Aquí se recomienda hacer énfasis en lo establecido en el numeral 3 del artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 el cual establece: 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.</p> <p>(2) Se sugiere incluir un componente de socialización y estrategia de comunicaciones del proyecto, el cual debería ser transversal a la implementación de este.</p> <p>(3) Se sugiere incluir la desintegración de flota en caso de ser necesario, así como los programas de reconversión laboral y empresarial (si aplica) y de democratización de la propiedad en el caso de los SETP (Decreto 3422/2019).</p>	<p>1) NO se acoge. El numeral 3 del artículo 100 de la ley 1955 se centra en la existencia de un documento CONPES, no en un plan de implementación. El anexo objeto de estudio hace parte del numeral 2 del artículo 100 de la Ley 1955.</p> <p>2) La observación es procedente. En la descripción del plan de implementación se incluye las actividades de socialización y estrategia de comunicaciones.</p> <p>3) La observación es procedente. En la descripción del plan de implementación se incluye las actividades de desintegración, reconversión y democratización. Se precisa que esas actividades no son cofinanciables.</p>	Acogida Parcialmente
<p>Anexo A literal B. Definición del esquema institucional. Documento donde se define: (i) Las entidades encargadas de la planeación, construcción, operación y seguimiento del proyecto, (ii) Los esquemas o mecanismos de coordinación entre las entidades (3) (ii) La estructura organizacional y (iv) El modelo de financiación en el mediano y largo plazo de la entidad que haga los pagos de</p>	<p>(1) Se sugiere incluir: "entidades de carácter local, departamental o nacional".</p>	<p>1) Se acoge y se hace el ajuste en redacción: entidades de carácter municipal, distrital, metropolitano, departamental y nacional</p>	Acogida
<p>Anexo A literal 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(1).</p>	<p>(1) Se sugiere incluir: "Deberá entregarse Documento describiendo el análisis, los supuestos y los resultados de la evaluación económica que considera el análisis costo-beneficio y los archivos de soporte correspondiente en formato editable y en el caso de aquellos en MS Excel, debidamente formulados".</p>	<p>1) se acoge parcialmente, dado que lo referenciado por DNP ya está incluido en el texto inicial de literal D, en tal virtud se ajusta la redacción del literal D del anexo A, incluyendo Presentar documento y soportes en archivos editables y verificables de soporte.</p>	Acogida Parcialmente
<p>Anexo A literal F. Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria. Modelo (1) 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 por la actividad (3) (i) Fuentes de Financiación para los sistemas de transporte Art 97. Ley 1955 de 2019 (ii) Los costos operacionales del proyecto, y (iv) Análisis (2) 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.</p>	<p>(1) Parece que este alcance es muy similar al del numeral 4 de literal A, por lo que se recomienda tal vez complementar dicho numeral con lo que le pueda faltar de este y aquí solicitar una profundización en el análisis de las fuentes alternativas, los pasos requeridos para su implementación, potencial de recaudo, costos de implementación y mantenimiento (a veces es más costoso implementar y mantener un esquema de estos que lo que un municipio de tamaño medio puede recaudar).</p> <p>(2) Se sugiere que estos análisis se especifiquen que deben estar a nivel de detalle.</p>	<p>1) La observación es parcialmente procedente, se precisa dentro del literal f) las condiciones para la implementación e identificación de fuentes de pago alternas.</p> <p>2) No se acoge. El artículo 2 de la Ley 310 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 indica presentar un estudio a nivel de factibilidad mas no de detalle.</p>	Acogida Parcialmente
<p>Anexo B Numeral 2. APORTES EN ESPECIE</p> <p>Son aportes en especie, los gastos o inversiones(1) 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(2) 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(3):</p> <p>a) (4)Infraestructura vial: Carreteras de circulación para los vehículos de los Sistemas de Transporte y paraderos intermedios de acuerdo con los modos que lo componen (vías en túnel, troncales, pretroncales, cables, corredores de circulación para material rodante, vías troncales férreas)</p> <p>b) (4)Infraestructura de soporte: Estaciones (penitencias o intermedias), portales, patios, talleres, sistemas de puertas de andén, edificio de puesto central de control, edificio para patio taller, módulos de transferencia o terminal de integración de cabecera, paraderos o cualquier tipo de equipamiento que permita a los usuarios ingresar al sistema.</p> <p>c) (Predios y su plan de reasentamiento y reconocimientos respectivos, que cumplan los criterios establecidos en el anexo de esta resolución.</p> <p>d) (Planes de manejo de tránsito, señalización y desvíos.</p> <p>e) (Centros de control para la gestión de flota (sistema de ayuda de explotación), equipos semafóricos, señalética y sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y suministro de energía entre otros.</p> <p>f) (Obras de mejoramiento de espacio público dentro del área de influencia directa del proyecto de parámetro a parámetro en corredores urbanos, medido desde donde inicia o termina el espacio público.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>i) (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 justificada con el IPC.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La valoración de estas inversiones debe estar establecida en el convenio de cofinanciación y en el documento Conpes(6) del proyecto.</p> <p>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(7) 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.</p>	<p>(1) La condición de comprometer inversiones antes de la firma del convenio de cofinanciación siempre se va a dar, si el ente gestor o la entidad territorial se comprometen a hacer inversiones antes de la firma del convenio de cofinanciación, por qué no se consideran en el Conpes y entran como componentes normales en el proyecto y se resguardan con los recursos del convenio de cofinanciación como un componente normal sin considerarlos aportes en especie?</p> <p>Además, cómo se va a cuantificar el valor de esas inversiones traducidas en vigencias, si como se contempla "comprometidas" no permitirán cuantificar y validar una cifra cerrada que se plasme en el perfil de aportes del convenio de cofinanciación?</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se sugiere que los gastos e inversiones, que hayan sido ejecutados o pagados, se cuantifiquen y validen hasta la firma del convenio de cofinanciación, sin importar que estos gastos o inversiones tengan plazos y montos por ejecutar, más allá de la firma del convenio de cofinanciación.</p> <p>(2) (Se recomienda dejar tal cual lo establece la Ley 1955: estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial. No omitir el componente ambiental.</p> <p>(3) (Se reitera la recomendación frente a armonizar con el anexo de la adenda a los CONPES 3833 y 3886 en los ítems en los que aplique.</p> <p>(4) (Aplican los comentarios dados en la Resolución. Este comentario se replica desde el literal a) hasta el h).</p> <p>(5) (Se reitera el mismo comentario del primer párrafo.</p> <p>(6) (Corregir la escritura "CONPES".</p> <p>(7) (Esta definición debería ser igual a la de primer párrafo del numeral 2.</p> <p>Si los componentes de los proyectos están contemplados dentro de los estudios de factibilidad correspondientes a la ETLF y dentro del CONPES como elementos cofinanciables, entonces no serían aportes en especie, serían elementos que formarían parte del proyecto como tal, y ya tendrían una asignación de recursos.</p> <p>No olvidar el componente ambiental. Se propone la misma redacción de la Ley 1955.</p>	<p>(1) La observación no es procedente, en la resolución se definen: "Gastos o inversiones comprometidas: Los gastos e inversiones se entenderán comprometidos cuando la entidad territorial perfeccione una contratación cuyo objeto sea ejecutar componentes elegibles." por lo que es cuantificable y se tendrá en cuenta en Conpes y Convenio.</p> <p>(2) La observación es procedente, se hace el ajuste haciendo la inclusión dentro del numeral 2 de aportes en especie del anexo B.</p> <p>(3) Se ajusta la relación de los componentes objeto del reconocimiento de aportes en especie, de acuerdo con las definiciones incluidas en el artículo 3 del proyecto de resolución.</p> <p>(4) (Se ajusta la relación de los componentes objeto del reconocimiento de aportes en especie, de acuerdo con las definiciones incluidas en el artículo 3 del proyecto de resolución.</p> <p>(5) La observación no es procedente, en la resolución se definen: "Gastos o inversiones comprometidas: Los gastos e inversiones se entenderán comprometidos cuando la entidad territorial perfeccione una contratación cuyo objeto sea ejecutar componentes elegibles." por lo que es cuantificable y se tendrá en cuenta en Conpes y Convenio.</p> <p>(6) Acogida se hace el ajuste.</p> <p>(7) La observación no es procedente. El Estudio de factibilidad debería contemplar en el modelo financiero de la implementación, aquellos elementos que se considerarían como aportes en especie. Con relación al componente ambiental al momento de relevarse la información definitiva, la administración hará los ajustes pertinentes. (Se cambió la redacción del Numeral 2 APORTES EN ESPECIE, acogiendo parcialmente las observaciones de DNP, condensando la información para no ser repetitivos dentro del Acto Administrativo)</p>	Acogida Parcialmente

DURANA Y GOSIORD ABIGAIL ROSA (Cafu Andes Sanchez Guala)	<p>Anexo B Numeral 3. DEFINICIONES</p> <p>Para los efectos de esta metodología, se adoptan las siguientes definiciones:</p> <p>Gastos o Inversiones: Son todas aquellas erogaciones efectuadas(1) por las entidades territoriales para desarrollar y ejecutar los componentes.</p> <p>Gastos o inversiones comprometidas: Los gastos e inversiones se entenderán comprometidos cuando la entidad territorial perfeccione(2) una contratación cuyo objeto sea ejecutar componentes elegibles.</p>	<p>(1) Definir qué condición o característica tienen esas erogaciones.</p> <p>(2) Se sugiere revisar. Los gastos e inversiones comprometidas no serían componentes a los que se comprometería el ente gestor a ejecutar.</p>	<p>(1) La observación no es procedente. Porque se entienden como erogaciones, todas las inversiones realizadas en componentes elegibles</p> <p>(2) La observación no es procedente. Precisamente son compromisos adquiridos previamente por el ente territorial. Tal como fue establecido en el proyecto de resolución "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".</p>	No Acogida
	<p>Anexo B Numeral 4 PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE APORTES EN ESPECIE.</p> <p>4.1 Solicitud de reconocimiento: En el cuadro frente a la fecha de pago causación(1) (2)</p> <p>*Para la validación como aporte en especie de componentes elegibles de obras de infraestructura (3) el Ente Gestor, deberá allegar la documentación necesaria para la validación de los mismos, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Descripción (características técnicas de la obra), justificación y necesidad de estas obras para el proyecto (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 (—) <p>Que las obras de infraestructura vial y/o de transporte hayan sido ejecutadas completamente, sin tener pendientes o glosas sin atender (4). En otras palabras, que la etapa de construcción de las obras finalice y que estén listas para la entrada en operación del proyecto. Para certificar esto, deben allegarse los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>(1) Se sugiere revisar en qué lugar de este cuadro irían los gastos o inversiones comprometidas.</p> <p>(2) Se sugiere definir qué es causación?</p> <p>(3) Se recomienda precisar qué se requerirá como soporte en todos los ítems sujetos de ser validados como aporte en especie (por ejemplo no es claro que deberían aportar para SGCF, espacio público, estudios ambientales, etc.)</p> <p>(4) Tampoco es claro si algún ente gestor decida aportar flota como aporte en especie, qué documentación envía para el proceso de cuantificación y validación de los aportes.</p> <p>(4) Qué sucede cuando las obras a recibir presentan deterioros y no están en óptimas condiciones?</p>	<p>(1) La observación no es procedente. La información del cuadro precisamente incluye los gastos o inversiones que pretendan ser reconocidos como aportes en especie, que finalmente corresponden con los gastos o inversiones comprometidas previamente al convenio que fueron pagadas. Las inversiones comprometidas son las que el ente territorial pretende se validen como aporte en especie en los estudios de factibilidad y posteriormente se incluyen en el CONPES de importancia estratégica y en el convenio.</p> <p>(2) La observación no es procedente. El reconocimiento de aportes en especie se refiere a los pagos efectuados.</p> <p>(3) La observación es procedente en el texto se detalla que requisitos se requieren para la validación de los aportes en especie incluidos en: consultorías, obras de infraestructura y elementos de sistemas inteligentes de transporte y predios.</p> <p>(4) La infraestructura construida, inclusive dentro de los convenios, es administrada y controlada por el municipio, el cual asume los mantenimientos de las obras ejecutadas, no obstante, en los requisitos de aportes en especie de obras de infraestructura se incluye una certificación que contempla temas de calidad.</p>	Acogida Parcialmente
	<p>Anexo B Numeral 4 PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE APORTES EN ESPECIE.</p> <p>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.</p> <p>En todo caso el estudio y validación de aportes en especie, no podrá superar un plazo máximo de doce (12) meses.(1)</p> <p>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 requiera alguna aclaración, la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Viceministerio de Transporte lo re-querrá 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</p>	<p>(1) Y cómo se incorporan los recursos al convenio después de estos doce meses de validación?</p> <p>(2) Qué tanta validez procedural tendrá esto ante una solicitud que obedece a honrar unos compromisos presupuestales de un convenio?</p> <p>Es decir, es posible desistirse a reconocerlos, cuando son compromisos previamente establecidos en un convenio?</p>	<p>(1) Rta. Las condiciones de incorporación estarían definidas en los convenios de cofinanciación.</p> <p>(2) Rta. 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. Frente a la validez procedural se establece que si tiene validez lo pactado en el convenio por cuanto consagra la voluntad de las partes firmantes.</p>	No Acogida
	<p>Anexo B Numeral 4 PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE APORTES EN ESPECIE.</p> <p>4.3. Validación: Para la validación se deberá tener en cuenta los plazos descritos en el numeral inmediatamente anterior.</p> <p>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. (1)</p> <p>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.</p>	<p>(1) Cómo será comunicado, acto administrativo, resolución? Será parte integral del convenio de cofinanciación? Se tendrá que hacer un otrosí nuevo incluyendo este pronunciamiento?</p>	<p>(1) Rta. - El pronunciamiento se dará mediante comunicación escrita dirigida al Ministerio de Hacienda y al solicitante.</p> <p>Los aportes en especie harían parte del proceso de los estudios de factibilidad y estructuración, esos montos o condiciones se incluirían en los convenios de cofinanciación, por lo cual, los resultados de los aportes en especie no requieren de otrosí a los convenios.</p>	No Acogida
	<p>Los aportes en especie son definidos en el Anexo B como "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".</p> <p>Asimismo, señala el Anexo B que "La valoración de esas inversiones debe estar establecida en el convenio de cofinanciación y en el documento Conpes del proyecto".</p>	<p>De lo anterior se desprende que únicamente serán reconocidos como aportes en especie, aquellos gastos o inversiones comprometidos y definidos, valorados y justificados dentro de los estudios de factibilidad y, como tales, incluidos en el convenio de cofinanciación y en el documento CONPES.</p> <p>Si embargo, el procedimiento para el reconocimiento de aportes en especie descrito en el Anexo B genera dos situaciones que no se adecuan a las premisas señaladas en el mismo proyecto de resolución. De una parte, no se considera un esquema para que aquellas obras que están en proceso de ejecución al momento de la suscripción del convenio de cofinanciación sean reconocidas, sino que prevé el proceso de valoración y reconocimiento con posterioridad a su terminación. Por otra parte, este último procedimiento, se traduce en una nueva revisión y valoración de gastos y costos, previamente comprometidos, valorados y justificados en los estudios de factibilidad y considerados para la suscripción del convenio de cofinanciación.</p> <p>En cuanto al tratamiento de aquellas obras que al momento de la suscripción del convenio de cofinanciación se encuentran en proceso de ejecución, sugerimos introducir en el proyecto de resolución un esquema que permita su adecuado manejo e incorporación. Dicho mecanismo debería corresponder con el dispuesto por la misma Ley para la verificación de los aportes en dinero, esto es, un esquema fiduciario, el cual debería estar acompañado por la celebración de contratos que cuenten con la verificación de un interventor independiente.</p> <p>De esta manera, si con anterioridad a la suscripción del convenio de cofinanciación, el municipio –a través del ente gestor– ya ha constituido una fiduciaria mercantil o un encargo fiduciario para la administración de los recursos destinados a las obras que propone aportar, y la ejecución de tales obras se somete a la verificación del Ministerio de Transporte con anterioridad a la suscripción del convenio de cofinanciación, bien podría dársele a estas el mismo tratamiento que a los aportes en dinero. En efecto, bajo dicho supuesto, el esquema fiduciario existente debería permitir el manejo de la totalidad de los recursos de cofinanciación una vez suscrito el acuerdo, por lo que la fiduciaria debería estar en condiciones de certificar los aportes previamente hechos por el municipio y los recursos existentes en el patrimonio autónomo o encargo fiduciario al momento de la celebración del convenio.</p> <p>En cuanto al procedimiento para el reconocimiento de los aportes en especie, éste sólo debería aplicarse si: (i) no se ha dispuesto del esquema fiduciario anteriormente señalado para la ejecución de las obras y (ii) si tales obras no se encontraban concluidas al momento de la suscripción del acuerdo de cofinanciación.</p> <p>Hacemos esta sugerencia con el propósito de eliminar la incertidumbre en cuanto al valor que será reconocido por concepto de las obras que se encuentran en proceso de ejecución al momento de la suscripción del acuerdo de cofinanciación, evitando además valoraciones y verificaciones que deberían hacerse al momento de la suscripción del convenio.</p> <p>En efecto, tal como se encuentra propuesto en el proyecto de resolución, el esquema genera una gran incertidumbre jurídica para las entidades territoriales, ya que, a pesar de haber cumplido con los requisitos establecidos en la Ley y en la resolución que nos ocupa para celebrar el convenio de cofinanciación y de haber celebrado un convenio en el cual se encuentran definidos, valorados y justificados los aportes de las partes, puede suceder que los gastos y costos erogados por las entidades territoriales, bajo la autorización y condiciones previstas en el convenio de cofinanciación como aportes en especie, no sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transporte y que adicionalmente se genere la obligación de aportar nuevos recursos no contemplados e imposible de prever y planificar, con indexación y dentro de la siguiente vigencia fiscal.</p> <p>Por supuesto, reconocemos que es fundamental que el Ministerio de Transporte valide los aportes en especie para su reconocimiento en la ejecución del convenio de cofinanciación. Sin embargo, cuando se establezca a priori los mecanismos de verificación y control, dicha validación no debe traducirse en una nueva consideración sobre la valoración del aporte en especie que fue previamente definida y justificada en el convenio de cofinanciación celebrado por las partes y en el CONPES.</p> <p>En atención a los razonamientos expuestos, comedidamente sugerimos revisar y ajustar el procedimiento</p>	<p>No se considera procedente. Si bien las obras en ejecución pueden estar contempladas como aportes en especie y dicho aporte estar contemplado en el convenio de cofinanciación, para la validación deberán estar concluidas en su totalidad garantizando que se encuentran recibidas a satisfacción por parte del ente territorial para la entrada en operación. Los aportes en especie en cualquier caso requieren de un proceso de validación por parte del ministerio de transporte. Si los valores validados son inferiores a los contemplados en el CONPES y el convenio el territorio tendrá que aportar en dinero el faltante. Las condiciones particulares deberán ser detalladas en el convenio de cofinanciación, dependiendo del proyecto.</p>	No Acogida

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MANIZALES (Jefe Fernando Salazar)	<p>En los términos del "Artículo 7° de la Resolución propuesta, se adopta el procedimiento para el reconocimiento de aportes en especie, el cual se describe en el Anexo B, numeral "2. APORTES EN ESPECIE", los cuales define como: "... 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", aportes que dicho anexo relaciona de manera clara y detallada, los cuales deberán cumplir con la condición de que "hubieren sido contemplados dentro de los estudios de factibilidad correspondientes a la estructuración técnica, legal y financiera."</p>	<p>En ese orden de ideas, las obras de infraestructura que cumplan los requisitos exigidos en la Resolución podrán validarse como aporte en especie si entre otro cumple con la siguiente condición: "Que las obras de infraestructura vial y/o de transporte hayan sido ejecutadas completamente sin tener pendientes o glosos sin atender. En otras palabras, que la etapa de construcción de las obras finalizo y que están listas para la entrada en operación del proyecto. Para certificar esto, deben allegarse los siguientes documentos: a) 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. b) certificación expedida por la 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." (subraya es mía)</p> <p>Ahora bien, es de todos conocido que muchas de las obras de infraestructura que requiere un sistema de transporte como pueden ser tronzales, patios, estaciones terminales o sistemas de cable se pueden tomar 2 años o más para ser ejecutadas y al momento de solicitar Cofinanciación a la Nación, el proceso de contratación, ejecución y puesta en operación ya puede haber iniciado, pero puede estar a uno, dos o más años de terminarse la ejecución de las obras y recibo a satisfacción. En estos casos, en los cuales el proceso de contratación y ejecución está en curso, el Ente Gestor y/o el Ente Territorial tendrán unas obras parcialmente ejecutadas, un contrato en ejecución, unos recursos importantes comprometidos, unos Certificados de Disponibilidad Presupuestal y demás requisitos necesarios para haber hecho la contratación, pero no tendrán unas "obras ejecutadas Completamente" y por lo tanto en tendería según la lectura del Borrador de Resolución, que esas obras no serían objeto de validación en ese momento sino que podría solicitarse esa validación solo cuando las obras se terminen en un todo es decir en uno, dos o más años. Si mi entendimiento es correcto, el Ente Territorial y/o Ente Gestor no tendrían como haber validado las inversiones en especie y en ejecución a su cargo para el momento de la suscripción del Convenio de Cofinanciación ni en fecha cercana a la firma del Convenio, lo que le generaría una gran incertidumbre y riesgo presupuestal pues como claramente lo indica el documento "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. Por lo expuesto, con el fin de mitigar este el riesgo presupuestal e incertidumbre para el Ente Gestor y/o Ente Territorial, solicito por favor se ajuste la Resolución de manera que se permita que el Ente Gestor pueda solicitar al Ministerio de Transporte la validación de obras de infraestructura ya contratadas, obras en ejecución, desde el momento mismo de presentar la solicitud de Cofinanciación a la Nación, por un valor igual al valor del contrato o contratos de obra incluyendo su interventoría, con la condición de que esas obras contratadas y en ejecución cumplan con todos los requisitos establecidos en el Borrador de Resolución y otras normas aplicables para la validación de aportes en especie.</p>	<p>La observación no es procedente.</p> <p>Los aportes en especie aunque hagan parte del proceso de los estudios de factibilidad y estructuración, que se incluirán en los convenios de cofinanciación, solo se pueden validar cuando las obras estén terminadas y cuando exista un convenio suscrito, no antes.</p>	No Acogida
	<p>En primera medida, el artículo 1° del proyecto dispone que su objeto es "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 (Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) o subistema de transporte complementario con dinero a través de una fiduciaria, o en especie". (Subrayado fuera de texto)</p> <p>Sin embargo, el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado a su vez por el artículo 1007° de la Ley 1955 de 2019, establece lo siguiente:</p> <p>"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 fiduciaria, o en especie de acuerdo con la legislación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte..." (Subrayado fuera de texto)</p>	<p>Por lo tanto, cabe destacar que el objeto de la resolución no necesariamente debe ser la cofinanciación de los sistemas de transporte público sino, la forma en que la Nación y sus entidades descentralizadas realizarán dichas inversiones, esto es mediante un vehículo fiduciario o en especie. En este sentido, para efectos de proponer por una adecuada estructuración del fideicomiso que se llegara a celebrar en el marco de la impartido por la norma eventualmente expedida, se considera de suma importancia abordar en ella los aspectos que se enuncian a continuación:</p>	<p>El presente acto administrativo tiene por finalidad establecer las condiciones y los elementos propios que la nación dispondrá en procura de cofinanciar sistemas de transporte en el marco fiscal de mediano plazo con un mínimo de un 40% y hasta un 70% en dichos proyectos; en tal sentido, desborda la competencia legislativa establecida en la Ley efectuar las precisiones por ustedes sugeridas en el presente acto administrativo, como quiera que las mismas son materia de regulación en el negocio contractual particular, ello es en el convenio de cofinanciación y en lo establecido en el documento de política pública respectivo. En tal sentido el presente acto administrativo tiene por objeto regular temas generales y no particulares de la cofinanciación, así como establecer el mecanismo tendiente a establecer el reconocimiento de aportes en especie.</p>	No Acogida
	ASOCIACIONES (Jefe Victoria Bedoya Arcehigua)	<p>1. Asuntos inherentes a la construcción y gestión del fideicomiso</p> <p>1. Se sugiere precisar si la calidad de fideicomitente y/o encargante será ostentada por el ente gestor del proyecto, esto es la Nación o sus entidades descentralizadas, quienes tendrán a su cargo la obligación de seleccionar la sociedad fiduciaria con la cual se celebrará el contrato de fiducia, y constituir el esquema fiduciario con recursos en dinero correspondientes a la cofinanciación.</p> <p>2. Conforme a lo establecido en el artículo 1007° de la Ley 1955 de 2019, la Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones con dinero a través de una fiduciaria, lo cual por regla general implicaría la constitución de un encargo fiduciario. Ahora bien, es importante tener en cuenta que la ley puede autorizar expresamente a las entidades públicas para constituir patrimonios autónomos, por lo cual resulta pertinente tener en cuenta que puede variar el tipo de vehículo fiduciario a constituirse en el marco de la impartido por la norma que nos ocupa.</p> <p>3. Resulta pertinente indicar a su vez, si dentro de los recursos que serán administrados a través de fideicomiso, ingresarán exclusivamente aquellos que correspondan a los provenientes del convenio de cofinanciación, o ingresarán recursos por otros conceptos.</p> <p>4. Es recomendable precisar cómo será la custodia y administración de los aportes en especie. En otras palabras, si el Ministerio de Transporte decide reglamentar estos aportes, en el sentido de permitirle para estos sujetos la constitución de un fideicomiso, es importante indicar que la entidad que destine estos aportes al desarrollo de un proyecto determinado será la que tendrá la responsabilidad de realizar la labor de custodia y administración como tal de los mismos.</p> <p>5. De otra parte, dado que le corresponde el Grupo de Unidad Movilidad Urbana Sostenible – UMUS de Ministerio de Transporte, ejercer la coordinación, monitoreo y seguimiento de los Proyectos, así como la intervención con las entidades ejecutoras, los entes territoriales, los ministerios, entidades de control y la Banca Multilateral, se estima conveniente precisar si en la ejecución del esquema fiduciario, se impartirá un visto bueno o aprobación de los giros y/o pagos por este órgano, o en su defecto definir qué sujeto estará encargado de dicha labor, toda vez que este tipo de control no puede recaer en cabeza de la sociedad fiduciaria respectiva, teniendo en cuenta que ello desborda sus estrictas funciones como administrador de recursos conforme a la normatividad vigente.</p>	<p>El presente acto administrativo tiene por finalidad establecer las condiciones y los elementos propios que la nación dispondrá en procura de cofinanciar sistemas de transporte en el marco fiscal de mediano plazo con un mínimo de un 40% y hasta un 70% en dichos proyectos; en tal sentido, desborda la competencia legislativa establecida en la Ley efectuar las precisiones por ustedes sugeridas en el presente acto administrativo, como quiera que las mismas son materia de regulación en el negocio contractual particular, ello es en el convenio de cofinanciación y en lo establecido en el documento de política pública respectivo. En tal sentido el presente acto administrativo tiene por objeto regular temas generales y no particulares de la cofinanciación, así como establecer el mecanismo tendiente a establecer el reconocimiento de aportes en especie.</p> <p>La calidad del fideicomitente la ostentará el ente gestor del proyecto quien deberá seleccionar a la entidad fiduciaria.</p> <p>El vehículo fiduciario puede ser Encargo fiduciario o patrimonio autónomo</p> <p>Pueden ingresar recursos por otros conceptos como crédito con la banca multilateral o banca comercial, otras fuentes como convenios interadministrativos previa autorización del comité fiduciario.</p> <p>Los elementos adquiridos y construidos con los recursos de la financiación del convenio, deben ser administrados por los entes territoriales; en tal sentido los aportes en especie igualmente son administrados por los entes territoriales. Por lo cual la custodia y administración es de entera responsabilidad territorial.</p> <p>La aprobación de los giros estará a cargo del ente territorial y la nación, en</p>	No Acogida
<p>Artículo 3.- Definición componentes elegibles para los proyectos de Transporte Público. Son aquellos elementos esenciales para desarrollar un sistema de transporte con altos estándares de funcionalidad, operatividad, y que presenten alta conectividad con el sistema de transporte cofinanciado por la Nación y corresponden a las siguientes:</p> <p>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:</p> <p>i. Costos financieros, tales como: comisiones de estructuración; comisiones de compromiso; registro y mantenimiento de registros bursátiles; calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento.</p> <p>(...)</p>		<p>2. Definición de componentes elegibles para los proyectos de Transporte Público</p> <p>1) Frente a las disposiciones consagradas en el artículo 3° del proyecto, se estima conveniente incorporar dentro de los costos financieros de los proyectos a ejecutar, los valores que deban ser apropiados por las entidades respectivas para el pago de la remuneración que resulte a favor las sociedades fiduciarias por el desarrollo de su gestión. Lo anterior, junto con los demás gastos asociados a la ejecución de dichos negocios fiduciarios, tales como impuestos, gastos bancarios, gastos para la defensa de los bienes transferidos a los fideicomisos, entre otros.</p> <p>2) A su vez, los recursos que serán administrados a través del fideicomiso deben incluir los provenientes de operaciones de crédito otorgadas a favor de la Nación o de entidades territoriales, a fin de conformar sistemas de unidad de caja para la ejecución de todos los recursos destinados al desarrollo de cada proyecto a través del vehículo fiduciario.</p> <p>3) Como resultado de todo lo anterior, se sugiere igualmente regular de manera expresa en el Anexo A del proyecto, las fuentes de recursos que serán transferidas a los fideicomisos, junto con la destinación que deberá darse a cada una de ellas.</p>	<p>1) Se incluye en el artículo 3 el componente Gastos de administración de recursos el cual comprende las comisiones y honorarios del administrador fiduciario.</p> <p>2) No se acoge. El sentido de la resolución no es regular los recursos provenientes de las operaciones de crédito toda vez que esto corresponde a las condiciones operativas de manejo del comité fiduciario del proyecto.</p> <p>3) El presente acto administrativo tiene por finalidad establecer las condiciones y los elementos propios que la nación dispondrá en procura de cofinanciar sistemas de transporte en el marco fiscal de mediano plazo con un mínimo de un 40% y hasta un 70% en dichos proyectos; en tal sentido, desborda la competencia legislativa establecida en la Ley efectuar las precisiones por ustedes sugeridas en el presente acto administrativo, como quiera que las mismas son materia de regulación en el negocio contractual particular, ello es en el convenio de cofinanciación y en lo establecido en el documento de política pública respectivo. En tal sentido el presente acto administrativo tiene por objeto regular temas generales y no particulares de la cofinanciación, así como establecer el mecanismo tendiente a establecer el reconocimiento de aportes en especie</p>	Acogida Parcialmente
<p>3. Convenio de Cofinanciación la validación y reconocimiento de los aportes en especie</p> <p>Conforme a lo dispuesto en el Anexo B, en caso que a la fecha de entrada en vigencia de la Resolución, no se haya pactado en el Convenio de Cofinanciación la administración de recursos a través de un esquema fiduciario, se recomienda indicar si este aún deberá constituirse y cuál será el mecanismo de transición que se tendrá para determinar la suma a la que ascenderán los recursos que efectivamente se administrarán, entre otros aspectos relevantes.</p>		<p>No se considera procedente.</p> <p>Los montos de las solicitudes de los aportes en especie que no se validen deberán ser parte de los recursos que los territorios aporten el convenio. Las condiciones de inclusión se definirán en el convenio respectivo. En cualquier caso todos los recursos en dinero deben incluirse en la fiducia y las condiciones que defina la legislación y el convenio de cofinanciación.</p>	No Acogida	

METRO DE MEDELLÍN (Nueva Cera Cordoba)	Epigrafe	Se elimina una coma después de la palabra Masivo	La observación es procedente	Acogida
	Artículo 3 literal a, ordinal i	Se propone adicionar el ordinal, así: i. Costos financieros, tales como: costos y comisiones de estructuración; comisiones de compromiso de registro y mantenimiento de registros bursátiles; calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento, costo de los asesores y de los vehículos fiduciarios que se requieran JUSTIFICACIÓN Es necesario que dentro de los componentes financiables se incluyan los costos de estructuración del proyecto, así como los costos asociados a los vehículos financieros que se utilicen.	La observación es parcialmente procedente. (por cuanto no se acogió la literalidad de la redacción propuesta y se hizo un ajuste en la redacción del artículo.	Acogida Parcialmente
	Artículo 3 literal b, ordinal i	Se propone modificar el ordinal, así: 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 férreas de acuerdo con el tipo de tecnología que la compone, tales como, ferrocarril, metro, metro ligero, tranvía, Tren-Tram JUSTIFICACIÓN A través de la descripción propuesta, se incluyen en forma más clara los tipos de vías que podrán ser objeto de cofinanciación, dependiendo del proyecto.	Se acogió la observación de metro parcialmente, por cuanto no se acogió la literalidad de la redacción propuesta, se hizo un ajuste en la redacción del artículo, tratando de abarcar la generalidad y no enfocándose en la particularidad de un proyecto en específico.	Acogida Parcialmente
	Artículo 3 literal b, ordinal v	Se propone adicionar el ordinal, así: v. Centros de control para la gestión, supervisión y control de flota, equipamientos semafóricos, señalética y sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía entre otros. JUSTIFICACIÓN La palabra gestión contenida en el proyecto de norma, no alcanza a abarcar todas las actividades correspondientes en relación con la flota y por eso se propone agregar las actividades de supervisión y control	La observación no es procedente, por cuanto las actividades del centro de control incluyen la supervisión y el control de flota.	No Acogida
	Artículo 3 literal b, ordinal vii	Se propone adicionar el ordinal, así: vii. Estudios de consultoría y asesoría para estructuración, obra y operación, incluidas las intervenciones de los contratos de obra, material rodante y de los demás contratos asociados a la obra y operación. JUSTIFICACIÓN Se deben incluir las actividades de interventoría de los contratos necesarios para la ejecución de la obra, pues, son esenciales para la misma	La observación se considera parcialmente procedente, se incluye la interventoría. Sin embargo se precisa que La ley 1955 en su Art. 98 inciso 2 contempla que los costos de operación y mantenimiento son responsabilidad territorial. A su vez la Ley no permite la transferencia para cubrir costos de operación, administración y Mantenimiento.	Acogida Parcialmente
	Artículo 3 literal c	Se propone adicionar el literal con la expresión vehículos auxiliares JUSTIFICACIÓN El material rodante en sistemas de transporte se compone tanto de vehículos principales con los que se presta el servicio, como con los vehículos auxiliares del mismo.	La observación no se considera procedente. Los vehículos auxiliares corresponden con los esquemas de mantenimiento de la infraestructura ferrea y de acuerdo con la ley 1955 Artículo 98 inciso 2, contempla que los costos de operación y mantenimiento son responsabilidad territorial. A su vez la Ley no permite la transferencia para cubrir costos de operación, administración y Mantenimiento.	No Acogida
	Artículo 6	Se propone modificar el texto del artículo, así: Artículo 6. Contratación. Para la ejecución de los procesos de contratación que el Ente Gestor pretenda adelantar, se ceñirá al régimen de contratación al que se encuentre sometido, de conformidad con lo previsto en la ley. JUSTIFICACIÓN La redacción que se propone permite describir la realidad jurídica contractual para entes gestores que no estén sometidos al régimen contractual contenido en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007) y que en cambio están, de acuerdo con la ley, sometidos a otros regímenes.	Teniendo en cuenta la modalidad y forma de contratación a la cual esta sometida cada entidad pública, se da su correspondiente aplicación a la hora de efectuar la adquisición de bienes y servicios respectivos. Se procede a corregir el acto administrativo. (No se acogió la observación pero se complementó la redacción del artículo por UMUS)	No Acogida
	PROYECTO DE ANEXO B Numeral 2 Son aportes en especie, los gastos o inversiones comprometidos por la entidad territorial y/o ente gestor competente de manera previa a la firma del convenio de cofinanciación y que fueron contemplados dentro de los estudios de factibilidad o ingeniería de detalle 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:	Abragar los textos "y/o entre gestor" e "ingeniería de detalle" JUSTIFICACIÓN Los textos propuestos para adicionar en este numeral, permiten reconocer gastos o inversiones comprometidas para el proyecto, tanto por la entidad territorial (departamento, distrito o municipio), como por el ente gestor del mismo. Asimismo, permite reconocer como cofinanciables las obras requeridas para el proyecto, tanto en fases II y III de ingeniería.	Para la inclusión del Ente Gestor, la observación es parcialmente procedente y en tal sentido al momento de revisarse la información definitiva de los componentes elegibles, la administración hará los ajustes pertinentes. Para la inclusión de ingeniería de detalle No se acogió porque el requisito de Ley es estudios a nivel de factibilidad.	Acogida Parcialmente
	PROYECTO DE ANEXO B Numeral 2 literal h 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 según se pacte en el convenio de cofinanciación	Se propone adicionar la parte final del literal, después de la palabra validación, con lo siguiente: con la correspondiente actualización según se pacte en el convenio de cofinanciación. La redacción propuesta permite que sea en el convenio de cofinanciación donde las partes acuerden la forma en la que se tendrá que actualizar el valor del gasto o inversión comprometido no reconocido como aporte en especie.	La observación se considera procedente, se deja constancia que no es el literal h sino el párrafo siguiente a este literal. Se deja constancia que se quita IPC, por cuanto pueden existir otras formulas de ajuste de los recursos establecidos en el perfil de aporte.	Acogida
	PROYECTO DE ANEXO B Numeral 4.1. 4.1 Solicitud Reconocimiento. El texto propuesto para adicionar en este numeral, permite reconocer gastos o inversiones comprometidas para el proyecto, tanto por la entidad territorial (departamento, distrito o municipio), como por el ente gestor del mismo.	Se propone agregar "y/o Ente Gestor" luego de la palabra territoriales JUSTIFICACIÓN El texto propuesto para adicionar en este numeral, permite reconocer gastos o inversiones comprometidas para el proyecto, tanto por la entidad territorial (departamento, distrito o municipio), como por el ente gestor del mismo.	La observación se considera procedente.	Acogida
	Artículo 3.- Definición: componentes elegibles para los proyectos de transporte Público. Son aquellos elementos esenciales para desarrollar un sistema de transporte con altos estándares de funcionalidad, operatividad, y que presenten alta conectividad 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: Artículo 3 literal b. 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).	Debería ser "elementos esenciales para Desarrollar y mantener en operación" Es necesario que dentro de los componentes financiables se incluyan los costos de estructuración del proyecto, así como los costos asociados a los vehículos financieros que se utilicen.	No se acogió. La Ley 1955 Artículo 98 inciso 2 contempla que las inversiones financieras están dirigidas al proceso de implementación del sistema de transporte. A su vez indica que la Nación no financia la operación del Sistema. No se acogió. La Ley 1955 Artículo 100 inciso 3, contempla que las inversiones financieras son Servicio a la deuda, infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte y adquisición de vehículos nuevos.	No Acogida
	Artículo 3 literal b. 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).	No queda claro cuando se hace referencia a "infraestructura vial" que se encuentren incluidos todos los elementos necesarios para la construcción de dicha infraestructura. Por lo tanto, se recomienda incluir al final: "y los demás necesarios para la construcción de la infraestructura vial". A través de la descripción propuesta, se incluyen en forma más clara los tipos de vías que podrán ser objeto de cofinanciación, dependiendo del proyecto.	La observación es parcialmente procedente. Se hace el ajuste, pero no acogiéndolo la literalidad de la observación de SIMUS), se ajusto incluyendo el párrafo previo al ordinal i).	Acogida Parcialmente
	Artículo 3 literal b. iv. Planes de manejo de tránsito, señalización y desvíos.	Incluir TODOS los estudios que se requieran para el desarrollo de la infraestructura de transporte	No se acogió la observación. La versión de la resolución incluye en el numeral vi) del literal B del artículo 3: Estudios de consultoría y asesoría para estructuración, obra y operación.	No Acogida
	Artículo 3 literal b. 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.	v Centros de control para la gestión, supervisión y control de flota, equipamientos semafóricos, señalética y sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía entre otros. JUSTIFICACIÓN Bajo el marco de la Resolución 1023 de 2017 y del Convenio de Cofinanciación no se observa que los siguientes apartes subrayados figuren como componentes elegibles: <u>sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía entre otros.</u>	La observación es parcialmente procedente (Se hizo el ajuste pero no de acuerdo a la literalidad de la observación) La Ley 1955 Art. 100 inciso 3, contempla que las inversiones financieras son Servicio a la deuda, infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte y adquisición de vehículos y material rodante nuevos, sobre las cuales de mmera general se incluyen en la resolución. Las condiciones específicas o particulares de cada proyecto frente a los actividades de los componentes elegibles estarían definidas en los convenios de cofinanciación respectivos.	Acogida Parcialmente

SINALE (Martha Lucía Gálvez)	Artículo 3 literal b. 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.	Obras de mejoramiento de espacio público dentro del área de influencia directa del proyecto por "Obras de espacio público"	No se acoge. Porque las inversiones financieras de infraestructura física están orientadas en primer lugar a los elementos de infraestructura necesarios para la operación del sistema de transporte. No obstante, se consideran elegibles, obras de espacio público dentro del área de influencia directa del proyecto.	No Acogida
	Artículo 3 literal b. 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 implementación 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	la mayor cantidad de vías en términos de km y las más deterioradas que afectan la operación, son las vías de las alimentadoras, que quedan justamente por fuera con este numeral. Insistiría en la necesidad de permitir que los recursos de cofinanciación puedan ir a esto.	No se acoge. El articulado de la resolución contempla en adecuación de malla vial Art. 3 Literal b ordinal i) inclusive las vías alimentadoras, si la estructuración del proyecto así lo considera.	No Acogida
	Artículo 3 literal b. viii. Estudios de consultoría y asesoría para estructuración obra y operación.	vii. Estudios de consultoría y asesoría para estructuración, obra y operación, incluidas las interventoría de los contratos de obra, material rodante y de los demás contratos asociados a la obra y operación. JUSTIFICACIÓN Se deben incluir las actividades de interventoría de los contratos necesarios para la ejecución de la obra, pues, son esenciales para la misma	La observación se considera parcialmente procedente, se incluye la interventoría. Sin embargo se precisa que La ley 1955 en su Art. 98 inciso 2 contempla que los costos de operación y mantenimiento son responsabilidad territorial. A su vez la Ley no permite la transferencia para cubrir costos de operación, administración y Mantenimiento.	Acogida Parcialmente
	Artículo 3 literal b. 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.	se incluye "Costos asociados al traslado de redes de servicios públicos que se vean afectadas de manera directa con el proyecto", aquí es importante anotar que lo que se traslada es el servicio, no la red. Se sugiere incluir la construcción de las redes de servicios públicos como gasto elegible.	No se acoge. Dentro de la definición de las inversiones financieras para traslado de redes incluidas en la resolución, estas se hacen en el marco de la Ley 1682 de 2013, Artículo 50.	No Acogida
	Artículo 3 literal 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.	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; así como vehículos auxiliares. JUSTIFICACIÓN El material rodante en sistemas de transporte se compone tanto de vehículos principales con los que se presta el servicio, como con los vehículos auxiliares del mismo. Se propone eliminar "no se podrá incluir futuros costos de operación y mantenimiento" porque es muy probable que para que un sistema pueda ser de calidad, requiere tener recursos para esto específicamente. Hoy lo que más sufren los sistemas es la falta de recursos para la operación, y todo el recurso lo estamos llevando a la infraestructura.	La observación no se considera procedente. Los vehículos auxiliares corresponden con los esquemas de mantenimiento de la infraestructura ferrea y de acuerdo con la ley 1955 Artículo 98 inciso 2, contempla que los costos de operación y mantenimiento son responsabilidad territorial. A su vez la Ley no permite la transferencia para cubrir costos de operación, administración y Mantenimiento.	No Acogida
	Artículo 3. 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.	Hoy los sistemas ya en operación requieren recursos de la Nación. Se propone agregar negociaciones de convenios ya activos y la posibilidad de recursos para convenios ya vigentes.	El presente acto administrativo tiene por finalidad establecer las condiciones y los elementos propios que la nación dispondrá en procura de cofinanciar sistemas de transporte en el marco fiscal de mediano plazo con un mínimo de un 40% y hasta un 70% en dichos proyectos; en tal sentido, rebalsa la competencia reglamentaria establecida en la Ley efectuar las precisiones por ustedes sugeridas en el presente acto administrativo, como quiera que las mismas son materia de regulación en el negocio contractual particular, ello es en el convenio de cofinanciación y en lo establecido en el documento de política pública respectivo. Se precisa que la presente resolución no tiene por objeto modificar las condiciones de los convenios ya existentes. En tal virtud no se acoge.	No acogida
	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 a aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, en caso de tratarse de recursos ordinarios.	Artículo 6. Contratación Para la ejecución de los procesos de contratación que el Ente Gestor pretenda adelantar, se ceñirá al régimen de contratación al que se encuentre sometido, de conformidad con lo previsto en la ley. JUSTIFICACIÓN La redacción que se propone permite describir la realidad jurídica contractual para entes gestores que no estén sometidos al régimen contractual contenido en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007) y que en cambio están, de acuerdo con la ley, sometidos a otros regímenes.	Teniendo en cuenta la modalidad y forma de contratación a la cual esta sometida cada entidad pública, se dará su correspondiente aplicación a la hora de efectuar la adquisición de bienes y servicios respectivos. Se procede a corregir el acto administrativo. (No se acogió la observación, no obstante se complementó la redacción del artículo por el Grupo (UMUS)	No Acogida
	Anexo A literal 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 y 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 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 Territorial correspondiente deberá desarrollar como mínimo lo siguiente	Se debe contar con un componente institucional, el cual reconoce el CONPES 3991 es donde en la mayoría de las ocasiones fallan las implementaciones. Agregar la necesidad de planes de movilidad como marcos para los sistemas, y el reconocimiento en estos planes de la integralidad.	Frente al componente institucional se tiene que el literal B del anexo A se consagra el esquema institucional. La concordancia del proyecto con las diferentes herramientas de planeación del territorio (como son los Planes de Movilidad) se encuentra en el numeral 4, del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificada por el artículo 100 la ley 1955 de 2019. (Obligación Legal).	No acogida
	Anexo B Numeral 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: JUSTIFICACIÓN Bajo el marco de la Resolución 1023 de 2017 y del Convenio de Cofinanciación no se observa que los siguientes apartes subrayados figuren como componentes elegibles: "-...sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía entre otros". Los textos propuestos para adicionar en este numeral, permiten reconocer gastos o inversiones comprometidas para el proyecto, tanto por la entidad territorial (departamento, distrito o municipio), como por el ente gestor del mismo. Asimismo, permite reconocer como cofinanciables las obras requeridas para el proyecto, tanto en fases II y III de ingeniería.	Son aportes en especie, los gastos o inversiones comprometidos por la entidad territorial y/o ente gestor competente de manera previa a la firma del convenio de cofinanciación y que fueron contemplados dentro de los estudios de factibilidad e ingeniería de detalle 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: JUSTIFICACIÓN Bajo el marco de la Resolución 1023 de 2017 y del Convenio de Cofinanciación no se observa que los siguientes apartes subrayados figuren como componentes elegibles: "-...sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía entre otros". Los textos propuestos para adicionar en este numeral, permiten reconocer gastos o inversiones comprometidas para el proyecto, tanto por la entidad territorial (departamento, distrito o municipio), como por el ente gestor del mismo. Asimismo, permite reconocer como cofinanciables las obras requeridas para el proyecto, tanto en fases II y III de ingeniería.	La observación es parcialmente procedente y en tal sentido se ajustó la redacción del numeral 2 Aportes en Especie, en cuanto a Ente Gestor, se acoge la sugerencia de ingeniería de detalle. En cuanto a la justificación dada en la observación se responde: no se corresponde a lo citado en esta, el presente acto administrativo no modifica las condiciones y aplicación de la resolución 1023 de 2017 como se indica en los considerandos y el artículo 8,	Acogida Parcialmente
	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.	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. JUSTIFICACIÓN No resulta clara la redacción pues pareciera dar a entender que hay una etapa previa a la firma del convenio de cofinanciación en el que se comprometen gastos o inversiones por parte del Municipio. La redacción propuesta permite que sea en el convenio de cofinanciación donde las partes acuerden la forma en la que se tendrá que actualizar el valor del gasto o inversión comprometido no reconocido como aporte en especie.	En el convenio de cofinanciación se pactará dicha actualización. Se quitó el PC, por cuanto cada convenio trae su metodología para realizar ajustes no necesariamente IPC.	Acogida
	Anexo B Numeral 4.1. Solicitud de 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.	Anexo B Numeral 4.1. Solicitud de Reconocimiento Para el reconocimiento y validación de los gastos o inversiones ejecutadas por los entes territoriales y/o el ente gestor 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. JUSTIFICACIÓN El texto propuesto para adicionar en este numeral, permite reconocer gastos o inversiones comprometidas para el proyecto, tanto por la entidad territorial (departamento, distrito o municipio), como por el ente gestor del mismo.	La observación es procedente en cuanto se incluye y/o Ente Gestor y en tal sentido al momento de revisarse el Anexo B. Reconocimiento de aportes en especie, la administración ajustará la resolución considerando los cambios pertinentes.	Acogida

GENERAL MONTES (Marcelo Alfredo Rodríguez)	Artículo 3.- Definición componentes elegibles para los proyectos de Transporte Público. Son aquellos elementos esenciales para desarrollar un sistema de transporte con altos estándares de funcionalidad, operatividad, que presenten alta conectividad con el sistema de transporte cofinanciado por la Nación y corresponden a los siguientes: (...) 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.	Modificación Parágrafo 3 de Artículo 3 JUSTIFICACIÓN Los actuales Sistemas Integrados de Transporte Masivo (STIM) que tuvieron cofinanciación del Gobierno Nacional para INFRAESTRUCTURA (CONPES para cada una de las 7 Ciudades), en su proceso de Evolución y ampliación de cobertura requieren acceder a NUEVOS RECURSOS DE COFINANCIACIÓN para ayudarlos a salir de la crisis y para ampliar la cobertura (nuevas rutas que continúen el proceso de modernización del TPC hacia SITP), por tanto si el destino es para Otros usos como adquisición de material rodante, se debe afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el documento CONPES inicial.	El presente acto administrativo tiene por finalidad establecer las condiciones y los elementos propios que la nación dispondrá en procura de cofinanciar sistemas de transporte en el marco fiscal de mediano plazo con un mínimo de un 40% y hasta un 70% en dichos proyectos; en tal sentido, desborda la competencia reglamentaria establecida en la Ley efectuar las precisiones por ustedes sugeridas en el presente acto administrativo, como quiera que las mismas son materia de regulación en el negocio contractual particular, ello es en el convenio de cofinanciación y en lo establecido en el documento de política pública respectivo. Se precia que la presente resolución no tiene por objeto modificar las condiciones de los convenios ya existentes. En tal virtud no se acoge.	No Acogida
--	--	--	---	------------

Aprobado por:	<div>SANDRA LILIANA ANGEL ALMARIO Coordinadora Ministerio de Transporte</div>	Fecha <div>7/09/2020</div>
Revisó:	<div>MARIA DEL PILAR URIBE PONTON Coordinadora del Grupo de Regulación Proyecto: Elkin Andrés Lopez Bustos</div>	