

PROYECTO DE RESOLUCION Por la cual se adopta la metodología para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid 19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, para acceder a la cofinanciación de la Nación”

No.	FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDO	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	26/10/2021	OSCAR JAVIER ORTIZ CUELLAR Presidente	METROCALI	<p>Para la determinación del déficit operacional (DVAn) originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidos a contener la propagación del SARSCOVID-2 (Covid 19), sugerimos considerar el siguiente ajuste a la fórmula:</p> $DVAn = (CTOn - IVPn) * IRT$ <p>Teniendo en cuenta que;</p> <ul style="list-style-type: none"> • No es posible establecer que el déficit estructural de los sistemas se mantiene constante o invariable en condiciones atípicas. • Es preciso estimar el déficit operacional total de los sistemas en los períodos de análisis a partir de la diferencia entre los costos totales de operación y los ingresos del sistema vía tarifa usuario (CTOn - IVPn). • A partir de la estimación el déficit operacional total de los sistemas (CTOn - IVPn) en los períodos analizados, se podría estimar un valor proporcional al indicador de IRT, lo cual correspondería a la proporción de recursos provenientes de los ingresos del sistema vía tarifa usuario que hubiesen podido cubrir ese déficit en condiciones típicas 		X	<p>El IRT corresponde a un indicador de la capacidad del sistema para cubrir los costos de operación con los ingresos por venta de pasajes, por lo tanto, este debe afectar el CTO (costos de operación) precisamente para indicar que proporción de estos costos pueden cubrirse con los ingresos por venta de pasajes.</p> <p>Afectar el resultado de la relación (CTOn - IVPn) es técnicamente incorrecto porque afectaría el déficit del periodo no los costos. Por lo anterior, no es posible aceptar esta sugerencia de modificación</p>

2	24/10/2021	EVERALDO LAMPREA MONTEALEGR E Director jurídico	ASOCAPITALES	<p>El literal c indica que para el segundo período se debe realizar un análisis de la tendencia de la demanda teniendo en cuenta la fecha de finalización de la emergencia sanitaria. Sin embargo, el proceso de estimación de los ingresos y costos será complejo porque no existe una fecha fija de finalización de la emergencia sanitaria. Por lo tanto, sugerimos respetuosamente reevaluar este criterio, con el objeto de precisar el periodo sobre el cual se realizará la estimación de los ingresos y costos para el cálculo del déficit operacional.</p>		X	<p>No se incorpora la sugerencia teniendo en cuenta que la resolución 1315 de 2021 del Ministerio de Salud y Protección Social determinó la finalización de la emergencia sanitaria el 30 de noviembre de 2021, por lo que el ejercicio al que se hace referencia, en principio, solo debe realizarse para un mes (noviembre de 2021). En todo caso, si llegara a modificarse la fecha de finalización de la emergencia sanitaria, para este análisis solo iría hasta el 31 de diciembre de 2021, debido a que el artículo 28 de la ley 2155 limita la posibilidad de cofinanciación a la vigencia 2021. Por lo tanto, en el peor de los casos el ejercicio técnico que se solicita solo sería por dos meses.</p>
---	------------	--	--------------	---	--	---	---

3	20/10/2021	MARIA CLARA CORDOBA URIBE Secretaría General	METRO DE MEDELLIN	Teniendo en cuenta las fechas de publicación del proyecto de resolución, así como la fecha en que entraría en vigencia la misma, el plazo de 30 días para la evaluación de la información por parte del Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible – UMUS afectaría los tiempos para materializar la entrega de los recursos antes de que finalice la vigencia fiscal 2021 y en ese sentido, solicitamos que dicho plazo sea disminuido, en beneficio de la efectividad de la disposición legal.	X		El análisis realizado por el Ministerio de Transporte le permitio establecer que un tiempo prudente para realizar la revisión de la información es de 20 dias calendario. Por lo anterior, se modifica la resolución en este punto
4	26/10/2021	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	Entendemos que dentro del concepto de “contratos de concesión” al que se refiere el ítem CTO en la formula, se encuentran comprendidos los contratos de concesión de recaudo que tienen suscritos los Sistemas Integrados de Transporte Masivo. Sin embargo, para dar mayor claridad y evitar interpretaciones, solicitamos que esto quede así contemplado expresamente en el Anexo Técnico.		X	En el ítem A se define que los costos de operación a los que se hace referencia, corresponden a "todos los agentes del sistema", lo que incluye al recaudador, por lo tanto no se considera necesario realizar la aclaración solicitada

			<p>Se solicita que para efectos de evitar confusiones e interpretaciones, en el Anexo Técnico quede claro que dentro de los costos de operación a los que se hace referencia en el literal A del numeral 2 se encuentran incluidos los costos asociados a los concesionarios de recaudo y el ente gestor como agentes del Sistema. Ello acorde a lo establecido cuando establece que <i>“los costos de operación a los que hace referencia el presente Anexo Técnico son los determinados en los diferentes contratos de concesión y de operación, incluyendo todos los agentes del Sistema.”</i></p> <p>Si dentro de los costos de operación no pudiera</p>			
--	--	--	--	--	--	--

5	26/1021	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>incluirse lo correspondiente al concesionario de recaudo y el ente gestor, entonces al momento de obtener los recursos cofinanciados por parte de la Nación tampoco podrían distribuirse entre esos actores los mencionados recursos, es decir, que los recursos cofinanciados serían destinados exclusivamente a los Concesionarios de Operación y no a la totalidad de los agentes que integran el Sistema, contraviniendo lo expresamente previsto en el artículo 28 de la Ley 2155 de 2021, según la cual “Durante el año 2021 la Nación en conjunto con las entidades territoriales podrá establecer esquemas de cofinanciación, para los sistemas integrados de transporte masivo”, pues los sistemas integrados de transporte masivo no están compuestos únicamente por los Concesionarios de Operación, y no le es dable a Ministerio de Transporte realizar una interpretación restrictiva al respecto, desconocedora de la totalidad de los agentes que integran un SITM. Y contraviniendo también lo establecido en el literal A del numeral 2 del Anexo Técnico.</p>	x	<p>En el ítem A se define que los costos de operación a los que se hace referencia, corresponden a "todos los agentes del sistema", lo que incluye al ente gestor y recaudador, por lo tanto no se considera necesario realizar la aclaración solicitada</p>
---	---------	------------------------------	------------	---	---	--

6	26/1022	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>Es importante que en la resolución se aclare que la metodología para calcular el déficit operacional de los SITM originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS- COVID-2 (Covid 19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, es solo para efectos de acceder a la cofinanciación a la que se refiere el artículo 28 de la Ley 2155 de 2021, es decir, que no necesariamente el resultado de aplicar esa fórmula obedece a la totalidad del déficit o diferencial que existe o ha surgido para un SITM como consecuencia de la pandemia del Coronavirus Covid- 19 y las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para su mitigación. En un mismo sentido, estos cálculos y fórmulas están determinados para la aplicación del alivio establecido en la Ley 2155 de 2021, pero en ningún caso modifican los Contratos de Concesión ni los riesgos asignados a estos. Este ejercicio está limitado a la liquidación y distribución de unos recursos asignados por la ley para mitigar el diferencial y los déficits que se pudieren generar en la operación de los sistemas, con ocasión de las medidas de bioseguridad adoptadas por el Gobierno Nacional como consecuencia de la pandemia y las medidas para mitigar la propagación del virus.</p>	X	Se incluye dentro del objeto "artículo 28 de la ley 2155 de 2021" para resaltar que esta metodología esta circunscrita a lo estipulado en dicha norma
---	---------	------------------------------	------------	--	---	---

7	26/1023	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	Teniendo en cuenta que acorde lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 2155 de 2021 los esquemas de cofinanciación que establezca la Nación deberán ser definidos en el año 2021, se solicita disminuir a 10 días calendario el término previsto para que la UMUS del Ministerio de Transporte realice la evaluación de la documentación que aportarán los Entes Gestores, debido a que los tiempos actualmente contemplados en el Anexo de la resolución no permitirían que la cofinanciación se pudiera dar en el año 2021, teniendo en cuenta las limitaciones temporales propias de la "ley de garantías"	X		El análisis realizado por el Ministerio de Transporte le permitio establecer que un tiempo prudente para realizar la revisión de la información es de 20 dias calendario. Por lo anterior, se modifica la resolución en este punto
---	---------	------------------------------	------------	---	---	--	--

8	26/1024	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>A fin de evitar interpretaciones y dilaciones en el proceso de verificación de la información por parte de la UMUS del Ministerio de Transporte, por favor aclarar en la resolución de manera detallada cuál es la información que debe ser aportada por el Ente Gestor. Entendemos que según lo contemplado en el proyecto de resolución sería la siguiente:</p> <p>a) Certificación expedida por parte del Gerente respecto del déficit operacional calculado con fundamento en la metodología señalada en la resolución.</p> <p>b) Señalar los datos de las fórmulas previstas en los numerales 1 y 2 del Anexo Técnico para calcular el IRT y el DVAn.</p> <p>c) Análisis estadístico de la tendencia de la demanda, incluyendo la estacionalidad propia de los sistemas para la estimación de los ingresos y costos del periodo comprendido entre la fecha de elaboración del informe respectivo y la fecha de finalización de la emergencia sanitaria</p>	X	Se incluye dentro de la resolución cual es la información que debe ser aportada por cada uno de los Entes Gestores
---	---------	------------------------------	------------	--	---	--

9	26/1025	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>A fin de evitar interpretaciones y dilaciones en el proceso de verificación de la información por parte de la UMUS del Ministerio de Transporte, por favor aclarar en la resolución de manera detallada cuál es la información que debe ser aportada por el Ente Gestor. Entendemos que según lo contemplado en el proyecto de resolución sería la siguiente:</p> <p>a) Certificación expedida por parte del Gerente respecto del déficit operacional calculado con fundamento en la metodología señalada en la resolución.</p> <p>b) Señalar los datos de las fórmulas previstas en los numerales 1 y 2 del Anexo Técnico para calcular el IRT y el DVAn.</p> <p>c) Análisis estadístico de la tendencia de la demanda, incluyendo la estacionalidad propia de los sistemas para la estimación de los ingresos y costos del periodo comprendido entre la fecha de elaboración del informe respectivo y la fecha de finalización de la emergencia sanitaria.</p>	X	Se incluye dentro de la resolución cual es la información que debe ser aportada por cada uno de los Entes Gestores
---	---------	------------------------------	------------	---	---	--

			<p>En el supuesto que se tenga contemplada la entrega de recursos por parte de las entidades territoriales en contrapartida a los recursos que aporte la Nación, tenemos que en el proyecto de resolución no se señala cuál es el instrumento jurídico (convenio interadministrativo, resolución u otro) que se va a utilizar para que la Nación realice los aportes.</p> <p>En todo caso es importante que se respete la autonomía de la voluntad de las partes que rige las relaciones contractuales existentes entre el Ente Gestor y los Concesionarios del Sistema.</p> <p>Si el Ministerio de Transporte no es competente para reglamentar este aspecto, por favor indicar quien es la entidad competente para definirlo y señalar cuál es el fundamento jurídico de dicha competencia.</p>		<p>X</p>	<p>Definir el esquema de cofinanciación y el instrumento jurídico que se va a utilizar para realizar los aportes excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 referente a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto, no puede ser acogida esta solicitud.</p> <p>La competencia para establecer el esquema de cofinanciación recae en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público como quiera que ella misma no se encuentra dentro de las obligaciones a cargo de este Ministerio establecidas en el Decreto 087 de 2011, ni mucho menos hace parte de la misión y visión de esta cartera Ministerial.</p>
--	--	--	---	--	----------	--

						Se resalta que, en ningun caso el Ministerio de Transporte interfiere en la relación contractual entre los concesionarios y el ente gestor de un sistema de transporte masivo
--	--	--	--	--	--	---

11	26/1027	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO			<p>Definir el esquema de cofinanciación excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 referente a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto, no puede ser acogida esta solicitud.</p> <p>La competencia para establecer el esquema de cofinanciación recae en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público como quiera que ella misma no se encuentra dentro de las obligaciones a cargo de este Ministerio establecidas en el Decreto 087 de 2011, ni mucho menos hace parte de la misión y visión de esta cartera Ministerial.</p>
----	---------	------------------------------	------------	--	--	---

12	26/1028	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>La metodología establecida en la resolución no contempla qué sucede o cuál es el paso a seguir después de que la UMUS del Ministerio de Transporte emita la comunicación de verificación. Se solicita que esto quede expresamente reglamentado en la resolución para dar mayor claridad a los Entes Gestores respecto de cómo deberán proceder ellos y las entidades de la Nación involucradas.</p> <p>Si el Ministerio de Transporte no es competente para reglamentar este aspecto, por favor indicar quien es la entidad competente para definirlo y señalar cuál es el fundamento jurídico para determinar la competencia de dicha entidad.</p>	X	<p>Definir los pasos para establecer los mecanismos de cofinanciación excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 respecto a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto se rechaza la observación presentada. La competencia para establecer el esquema de cofinanciación recae en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público como quiera que ella misma no se encuentra dentro de las obligaciones a cargo de este Ministerio establecidas en el Decreto 087 de 2011, ni mucho menos hace parte de la misión y visión de esta cartera Ministerial.</p>
----	---------	------------------------------	------------	--	---	---

13	26/1029	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	Se solicita aclarar qué pasaría si los recursos previstos por la Nación en virtud de lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 2155 de 2021 no permitieran cubrir la totalidad del déficit que sea verificado por la UMUS. Previendo esta posibilidad es importante que desde la Resolución se establezca que el monto del déficit que no pueda ser cubierto con los recursos dispuestos por la Nación no generará deuda u obligación alguna por parte del Ente Gestor hacia los Concesionarios del Sistema.	X	<p>Definir el monto de los recursos a distribuir y el esquema de cofinanciación excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 respecto a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto, no puede ser acogida esta solicitud.</p> <p>La competencia para establecer el esquema de cofinanciación recae en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público como quiera que ella misma no se encuentra dentro de las obligaciones a cargo de este Ministerio establecidas en el Decreto 087 de 2011, ni mucho menos hace parte de la misión y visión de esta cartera Ministerial. .</p> <p>Finalmente, el Ministerio de Transporte no hace parte del vínculo contractual entre el ente gestor</p>
----	---------	------------------------------	------------	---	---	--

						<p>parte del vinculo contractual entre el ente gestor y los concesionarios del sistema, por ende no le corresponde definir que hace parte o no de las obligaciones entre las partes. Por lo tanto no puede ser acogida su solicitud</p>
--	--	--	--	--	--	---

14	26/1030	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>a) Por favor remitir el estudio realizado por el Ministerio de Transporte y los datos o variables tenidas en cuenta para llegar a las fórmulas que se encuentran en el Anexo Técnico del proyecto de resolución</p> <p>b) Favor indicar cuáles fueron los estudios realizados por el Ministerio de Transporte a fin de garantizar equidad en la identificación del déficit que se presenta en los SITM del país y la forma en la que se distribuirán los recursos dispuestos por la Nación para tal fin. Lo anterior, a fin de garantizar que dichas fórmulas respondan de manera equitativa a las necesidades propias de cada uno de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo.</p> <p>c) En la metodología dispuesta por Ministerio de Transporte no se hace alusión a la forma en la que se distribuirán los recursos que aportará la Nación, se solicita incluirlo a fin de garantizar que se repartan los recursos de manera equitativa (no igualitaria) entre los Sistemas Integrados.</p> <p>Es importante mencionar que en un análisis previo realizado encontramos que, aproximadamente el 95% de los recursos que presuntamente se dispondrán por parte de la Nación (1 billón de pesos) irían para solo tres Sistemas (Bogotá, Medellín y Cali), quedando los 4 sistemas restantes con solo el 5% de dichos recursos.</p>		X	<p>Definir desde la metodología de cálculo como será la distribución de los recursos a los diferentes sistemas excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 respecto a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto, no puede ser acogida esta solicitud. Con respecto al estudio soporte de dicha resolución, se destaca que la metodología fue adoptada considerando aquellas variables que den cuenta efectiva del déficit operacional de los sistemas por la coyuntura citada y que permitan establecer esquemas de cofinanciación que permitan dar continuidad al funcionamiento de los sistemas masivos.</p>
----	---------	------------------------------	------------	--	--	---	--

15

	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	Solicitamos incluir dentro de la metodología, que el Ministerio de Transporte publique los valores que la UMUS verificó respecto del déficit de cada uno de los sistemas, al igual que los montos que efectivamente serán entregados a cada uno de ellos. Es relevante tener en cuenta la distribución equitativa y los impactos que un riego no proporcional y equitativo supondría en las finanzas de los Sistemas más pequeños.		X	Definir los montos que serán entregados a cada uno de los sistemas excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 respecto a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto, no puede ser acogida. Por otra parte, los montos de los déficit verificados por el Ministerio de Transporte serán informados al Ministerio de Hacienda, mediante comunicación escrita que sera copiada a los gerentes de cada sistema, por lo tanto no se considera necesario que la metodología incluya una obligación de publicación por parte del Ministerio de Transporte
--	------------------------------	------------	--	--	---	--

16	26/1031	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>Por favor aclarar si los recursos aportados por una entidad territorial durante la pandemia con ocasión de la habilitación dispuesta en el Decreto Ley 575 de 2020, podrán ser tenidos en cuenta dentro de los aportes que esta deberá realizar como contrapartida a los recursos que aporte la Nación en atención a lo dispuesto en la Ley 2155 de 2021. Lo anterior obedece a que por ejemplo en el caso del SITM Transmetro, el Distrito de Barranquilla aportó alrededor de cuarenta y cuatro mil millones de pesos a efectos de mitigar el diferencial existente entre tarifa técnica y tarifa al usuario como consecuencia de la emergencia sanitaria decretada con ocasión de la pandemia del Coronavirus Covid- 19 y las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para hacerle frente a la misma. Dichos recursos deben ser tenidos en cuenta dentro de la contrapartida que le correspondería aportar al Distrito una vez se obtengan los recursos previstos en la Ley 2155 de 2021 por parte de la Nación.</p>	X	<p>Definir desde la metodología de cálculo como será la participación de los municipios en el esquema de cofinanciación y si los aportes realizados por este para honrar el convenio de cofinanciación de acuerdo a los dispuesto en el decreto ley 575 pueden ser considerados como contrapartida, excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 respecto a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto, no puede ser acogida</p>
----	---------	------------------------------	------------	---	---	--

17	26/1032	FERNANDO IZASA Gerente	TRANSMETRO	<p>En el supuesto que se tenga contemplada la entrega de recursos por parte de las entidades territoriales en contrapartida a los recursos que aporte la Nación, solicitamos que el cincuenta por ciento (50%) máximo financiable por parte de la Nación sea el 70% de la cifra a aportar, por lo tanto, el treinta (30%) restante sería el monto máximo porcentaje a aportar por parte de la entidad territorial.</p> <p>Se sugiere que el porcentaje contributivo nacional y local mantenga una proporción de 70% Nación y 30% ente territorial</p>		X	<p>Se sugiere definir desde la metodología de cálculo como será la participación de los municipios en el esquema de cofinanciación. Esta definición excede la potestad reglamentaria establecida en el artículo 28 de la ley 2155 de 2021 respecto a la obligación del Ministerio de definir una metodología para el cálculo del déficit operacional de los sistemas originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. Por lo tanto, no puede ser acogida</p>
----	---------	------------------------------	------------	---	--	---	--

Aprobado por

 MARIA DEL PILAR URIBE Coordinadora Grupo Regulación Ministerio de Transporte	 SANDRA LILIANA ANGEL ALMARIO Coordinadora Grupo UMUS Ministerio de Transporte
---	--

Fecha

29 de octubre de 2021

Revisó:

Proyectó: Juan Carlos Melo Bernal, Camilo Andres Rodriguez Remolina.