

PROYECTO DE RESOLUCIÓN “Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposicione s”							
	FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	20/12/2023	LEONIDAS NARVÁEZ MORALES - Gerente General	GERENCIA GENERAL - METRO DE BOGOTÁ	Es por esto que, desde la EMB, como ente gestor designado por el Distrito Capital para los Proyectos de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB) y los demás proyectos que a futuro se desarrollen, se ve con especial preocupación el proyecto de Resolución del asunto, toda vez que, el articulado tal y como está propuesto, plantea una regresión en materia de la cooperación y apoyo del Gobierno Nacional a los Proyectos de Infraestructura.		x	El proyecto de resolución propende por tener un marco normativo para la acreditación de los requisitos de cofinanciación por parte de los entes territoriales, su validación en el Ministerio de Transporte y la intervención ordenada y secuencial de los diferentes órganos de decisión del nivel territorial y nacional, en la ruta que debe cubrirse hacia la concreción de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros. En todo caso, el proyecto de Resolución que se presenta plantea no solo una mayor claridad frente a los requisitos que deberán cumplirse para acceder a la cofinanciación de la nación, sino también los compromisos que los entes territoriales deberán asumir para garantizar que los proyectos puedan ser implementados de manera eficiente y oportuna.
2				En este sentido, se observa que el anexo c) del Proyecto de Resolución excluye varios elementos que actualmente se consideran componentes elegibles (p. ej. excluye estudios de Consultoría y Asesoría para estructuración, obra y operación). Al respecto, se resalta que la Ley 2294 de 2023, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, no eliminó los componentes elegibles para cofinanciación por parte del Gobierno Nacional, por lo que esta disposición afecta la posibilidad de los entes gestores y entidades territoriales de acceder a la financiación de elementos que han sido reconocidos como necesarios para la ejecución de los Proyectos de Infraestructura de Transporte a su cargo, dificultando su financiación.		x	En el Anexo C, Componente 2 “Infraestructura física” su definición incluye“(…)estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías”, así mismo en la columna “Actividades que comprende” de ese componente, se especifica el texto “Comprende la realización de estudios de ingeniería y/o estudios de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de la obra y funcionamiento de la operación de los sistemas de transporte de pasajeros (SITM-SITP-SETP-SITR), al igual que la interventoría a dichos estudios y la interventoría de las obras”. Por lo anterior se aclara que no se eliminó y por lo tanto no aplica la observación.
3				El Proyecto de Resolución también impone a los entes territoriales varias responsabilidades, algunas con plazos perentorios, por ejemplo, garantizar la aplicación de la gestión del riesgo, la actualización del catastro, entre otros, lo que pueden llegar a ser un obstáculo para la cofinanciación de proyectos de infraestructura y que aunados a la eliminación de componentes elegibles, demandan mayores recursos para las entidades territoriales, lo cual contraría claramente la naturaleza de la cofinanciación.		x	El proyecto de Resolución reglamenta las obligaciones contempladas en la Ley 2294 de 2023, como es el caso de la actualización catastral, por lo cual, incluir unos lineamientos y plazos para su cumplimiento, constituye un desarrollo normativo acorde con lo previsto en la normativa nacional.
4				Se resalta que esta iniciativa impacta y dificulta la materialización del apoyo en la financiación, la estructuración y desarrollo de los Proyectos de Infraestructura de Transporte de gran importancia para la ciudadanía en el nivel territorial, por lo cual, se hace un llamado al nivel nacional con el fin de continuemos trabajando en el fortalecimiento de la cooperación y en la ejecución de los proyectos de importancia estratégica para los ciudadanos, y en esta vía, se solicita al Ministerio de Transporte mantener los elementos cofinanciables que han sido reconocidos en las Resoluciones del Ministerio de Transporte No. 0001023 de 2017 y 20203040013685 de 2020, según lo expuesto anteriormente		x	No es posible acceder a la solicitud de mantener la regulación sobre elementos de cofinanciación expedida con anterioridad a la Ley 2294 de 2023, toda vez que se trata de una reglamentación que no está acorde con la Ley vigente y en tal sentido es deber del Ministerio de Transporte armonizarla y actualizarla conforme al marco legal vigente.
5				Con el ánimo de concertar objetivos comunes para el desarrollo de proyectos de infraestructura, se propone la realización de mesas de trabajo con los entes gestores de transporte del nivel territorial, con el fin de que se escuchen las necesidades técnicas y de financiamiento.		x	El Ministerio de Transporte ha considerado en el proyecto de Resolución las diferentes miradas planteadas por los entes territoriales, por lo cual no se considera necesario realizar mesas de trabajo adicionales. En todo caso se aclara que todas las observaciones allegadas al proyecto de Resolución son revisadas, analizadas y atendidas en debida forma, lo cual garantiza, no solo un ejercicio de participación eficaz, sino también que la norma incluya, cuando es pertinente, las propuestas realizadas por los interesados.
6	20/12/2023	JULIAN LORA BORRERO - GERENTE	SITREN GV SAS	Como Ente Gestor Regional, recientemente creado, es de suma importancia que en el proyecto de resolución, se incluyan todos los componentes, que permitan robustecer la capacidad técnica de los entes gestores, de modo que se pueda atender con competencia, el reto de desarrollar la infraestructura, que permita mejorar la movilidad, en los territorios. Con esta resolución, esperamos que se maximice el apoyo del gobierno nacional, para que los proyectos puedan ser una realidad en las regiones, y no se retroceda en materia de cofinanciación de componentes necesarios para el cabal desarrollo de los proyectos.		x	Los componentes objeto de cofinanciación se encuentran incluidos en la Ley 2294 de 2023, por lo cual el proyecto de Resolución que nos ocupa es un desarrollo de los mismos.
7				Se observa al respecto, que en el anexo C) del Proyecto de Resolución se excluyen varios componentes, que actualmente se consideran elegibles para cofinanciación (a manera de ejemplo, no se incluyen los estudios de Consultoría y Asesoría para estructuración, construcción y operación). En este sentido importante tener en cuenta el alcance de la Ley 2294 de 2023, del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia de la Vida”, donde expresamente no elimina estos componentes como elegibles para cofinanciación por parte del Gobierno Nacional. Con lo planteado en la resolución, se afecta a los entes gestores y entidades territoriales, en la posibilidad de acceder a la cofinanciación de componentes necesarios parael desarrollo de los Proyectos de infraestructura, para la Movilidad.		x	En el Anexo C, Componente 2 “Infraestructura física” su definición incluye“(…)estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías”, así mismo en la columna “Actividades que comprende” de ese componente, se especifica el texto “Comprende la realización de estudios de ingeniería y/o estudios de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de la obra y funcionamiento de la operación de los sistemas de transporte de pasajeros (SITM-SITP-SETP-SITR), al igual que la interventoría a dichos estudios y la interventoría de las obras”. Por lo anterior se aclara que no se eliminó y por lo tanto no aplica la observación.
8				El Proyecto de Resolución propone para los entes territoriales varias responsabilidades, algunas con plazos perentorios, que pueden llegar a ser un obstáculo para la cofinanciación de los proyectos de infraestructura y que sumado a la eliminación de componentes cofinanciables, requieren la destinación mayores recursos de las entidades territoriales, poniendo en riesgo el avance de los proyectos. Así las cosas, se plantea al Ministerio de Transporte, estudiar la posibilidad de conservar los componentes cofinanciarles, reconocidos en la Resolución del Ministerio de Transporte 20203040013685 de 2020, vigente en la actualidad.		x	No es posible acceder a la solicitud de mantener la regulación sobre elementos de cofinanciación expedida con anterioridad a la Ley 2294 de 2023, toda vez que se trata de una normativa que no está acorde con la Ley vigente y en tal sentido es deber del Ministerio de Transporte armonizarla y actualizarla conforme al marco legal vigente.
9				En el artículo No. 3., Incluir dentro de las definiciones, la definición clara y expresa correspondiente a los siguientes sistemas de transporte: SITM, SITP, SETP y SITR.  De igual manera, además de los términos “desarrollar e implementar”, incluir los términos “ejecutar, actualizar y/o mejorar”, con ello se da más claridad.	x		Acogida parcialmente. Con relación a las definiciones de los términos señalados, se aclara que salvo el caso del SITR, éstas ya se encuentran establecidas en la Ley 1955 de 2019, en los siguientes términos: Estos sistemas podrán ser: i) Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos; ii) Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP como servicios de transporte colectivo integrados; iii) Sistemas Integrados de Transporte Público - SITP conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí; iv) Sistemas Integrados de Transporte Regional - SITR. Por lo anterior, se accede a la solicitud de incluir una definición para el SITR. Frente a los términos “ejecutar, actualizar y mejorar” se considera que éstos hacen parte del desarrollo de todos sistema, por lo cual ya se encuentran incluidos en la expresión “desarrollar e implementar”. En tal sentido no es necesario precizarlo.
10				En el artículo No. 2., Dejar abierta la aplicación de esta resolución, a fin de que no sea de obligatorio cumplimiento solo para los Entes Territoriales, ya que como está estructurada excluye a otros actores a los cuales les es aplicable.		x	El ámbito de aplicación incluye a los entes territoriales por ser los actores objeto de cofinanciación, sin perjuicio que al interior de cada ente, exista una distribución de responsabilidades, como por ejemplo, las que se encuentran a cargo de los Entes Gestores. Ahora bien, dado que en el comentario no se mencionan los actores que se entiendan excluidos, no es clara la propuesta que se realiza y en tal sentido no es dable modificar el proyecto publicado.
11				Artículo No. 4. Literal a)., Es importante definir a qué actores le aplica este literal en consideración a que de la lectura, no es claro si hace referencia a los costos administrativos, a los de mantenimiento, de contratación o pago de personal, a honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares del Ente Gestor exclusivamente, o de sus contratistas, concesionarios, interventores o asesores.		x	Dado que el ámbito de aplicación de la norma es el ente territorial, abarca todos los actores que actúen en su nombre o representación para efectos del desarrollo e implementación del sistema de transporte público cofinanciado, lo cual incluye funcionarios de diferentes entidades, dependencias, contratistas, asesores, etc.

12	20/12/2023	JULIAN LORA BORRERO - GERENTE	SITREN GV SAS	<p>Artículo 5. Literal F)., Plantea la obligación de contar con el 100% de la actualización del catastro en la zona particular donde se ubica el proyecto, antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación. Al respecto es importante tener en cuenta que en muchas ocasiones los procesos de actualización catastral son lentos y afectados muchas veces por acciones judiciales, por lo tanto es importante aclarar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Qué significa "garantizar" en este contexto.</li><li>• Que los predios referidos en este literal f), son aquellos requeridos exclusivamente para el desarrollo del proyecto.</li><li>• Ajustar el requisito para que sea exigible, solo en la finalización del convenio de cofinanciación.</li></ul>		x	<p>Con relacion al primer comentario, se aclara que garantizar se refiere a lograr que efectivamente se cumpla la obligación.</p> <p>Frente a la solicitud de precisar que se trata de los predios requeridos para el proyecto, se aclara que la redacción incluida es la que se encuentra en la ley por lo cual no puede modificarse. En todo caso, se incluirá la obligación de realizar un diagnóstico del estado catastral de la zona, paratener claridad frente al estado de cosas existente al momento de la presentación del proyecto.</p> <p>Finalmente, se aclara que la actualización catastral se prevé como un requisito legal para la cofinanciación de los proyectos por parte de la Nación, el cual permitirá a los entes territoriales contar con fuentes de financiación propias para la implementación y operación del Sistema, por lo cual es fundamental que este proceso culmine antes de la entrada en operación del sistema. De igual forma se precisa que por tratarse de una obligación para la participación de la Nación, ésta debe cumplirse en vigencia del convenio de cofinanciación y cuando aún existan suficientes recursos por ejecutar; si se acogiera la propuesta de dejar esta obligación como un tema exigible solo al final del convenio, se corre el riesgo de no contar oportunamente con los incentivos adecuados para su cumplimiento.</p>
13				<p>Artículo 5. Literal H)., Establece la obligación de haber expedido los actos administrativos para la implementación de los instrumentos de captura de valor del suelo (plusvalía y valorización) antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la nación. Estando de acuerdo con el fin de esta obligación, es menester recordar que estos instrumentos deben ser autorizados por los Consejos Municipales y/o Asambleas Departamentales, por lo que su materialización final y real, como lo pretende el borrador de la Resolución, no está en control de las administraciones locales por más voluntad que tengan sobre el asunto.</p>		x	<p>La obligación de contar con los instrumentos de captura de valor está contemplado en la Ley como un requisito para acceder a la cofinanciación de la Nación, por lo cual, si bien compartimos la posición de que se trata de un proceso complejo, es necesario que éste se cumpla y el primer paso para poder hacerlo, es contar con el concurso de los organos colegiados del territorio para poder llevar a cabo el proyecto. En todo caso, se precisarán algunas condiciones de los actos administrativos que deberán adoptarse, para que la obligación sea más clara.</p>
14				<p>Artículo No. 5. Literal I)., Establece como obligatorio la constitución de un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) e implementar las fuentes de pago ciertas que lo alimentarán. Al respecto se solicita aclarar que este literal sólo es aplicable en aquellos proyectos que requieran recursos adicionales a la tarifa al usuario para garantizar su sostenibilidad económica.</p>		x	<p>La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario contar con un fondo que permita garantizar la sostenibilidad de la prestación del servicio en el corto, mediano y largo plazo. Por lo anterior, el FET deberá establecerse, sin importar que el proyecto presentado pueda o no requerir recursos no tarifarios para su sostenibilidad. Esto implica la creación de fuentes alternas que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades.</p>
15				<p>Comedida y respetuosamente solicitamos a ustedes, se estudie la viabilidad de que esta resolución aplique solo a los proyectos que aún no han radicado los documentos requeridos para la solicitud de aval técnico, establecidos en la Resolución vigente a la fecha No. 20203040013685 de 2020. Lo anterior debido a que toda la ingeniería, estudios, proyecciones y análisis se han realizado teniendo en cuenta los requerimientos de dicha resolución, estructuración esta, que en nuestro caso ha tenido un esfuerzo presupuestal importante, y cualquier cambio trae nuevos costos, mayores tiempos y replanteo de decisiones, en detrimento del esfuerzo realizado, por la región</p>		x	<p>El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996. Lo anterior, aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez o para componentes independientes, en ese sentido, las solicitudes presentadas en vigencia de la Resolución 20203040013685 de 2020 continuaran con el trámite dispuesto ahí.</p> <p>Ahora bien, se aclara que si algún ente territorial presentó previamente una solicitud de cofinanciación y ésta fue reclazada por no cumplir con los requisitos contemplados en la Resolución 20203040013685 de 2020, si la entidad territorial decide presentarla nuevamente dicha solicitud deberá atender la normatividad que se encuentre vigente para la fecha de su presentación.</p>
16				<p>Para efectos de tener un mejor contexto del proyecto de resolución y sostener diálogos constructivos, que permitan contar con normatividad que posibilite el desarrollo de proyectos de infraestructura, para la movilidad, comedidamente solicitamos la programación para realizar mesas de trabajo conjuntas, con los entes gestores territoriales, que permitan el análisis, discusión y enriquecimiento del proyecto de resolución en comento, atendiendo las necesidades técnicas y de financiamiento.</p>		x	<p>El Ministerio de Transporte ha considerado en el proyecto de Resolución las diferentes miradas planteadas por los entes territoriales, por lo cual no se considera necesario realizar mesas de trabajo adicionales. En todo caso se aclara que todas las observaciones allegadas al proyecto de Resolución son revisadas, analizadas y atendidas en debida forma, lo cual garantiza, no solo un ejercicio de participación eficaz, sino también que la norma incluya, cuando es pertinente, las propuestas realizadas por los interesados.</p>
17	21/12/2023	reportesregulacion@grupovanti.con	GRUPO VANTI	<p>Desde el Grupo Vanti consideramos que la medida es altamente estratégica para el sector transporte ya que permitirá apalancar el desarrollo de los sistemas de transporte masivo. No obstante, es necesario armonizar el proyecto normativo con algunas disposiciones de ley que permitirán un mayor valor agregado a través de beneficios de carácter económico y ambiental. En particular, desde el Grupo Vanti proponemos algunos aportes y ajustes detallados a lo largo de esta matriz de comentarios.</p>		x	<p>El proyecto de resolución propende por tener un marco normativo para la acreditación de los requisitos de cofinanciación por parte de los entes territoriales, su validación en el Ministerio de Transporte y la intervención ordenada y secuencial de los diferentes órganos de decisión del nivel territorial y nacional, en la ruta que debe cubrirse hacia la concreción de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros.</p> <p>En todo caso, el proyecto de Resolución que se presenta plantea no solo una mayor claridad frente a los requisitos que deberán cumplirse para acceder a la cofinanciación de la nación, sino también los compromisos que los entes territoriales deberán asumir para garantizar que los proyectos puedan ser implementados de manera eficiente y oportuna.</p>
18				<p>Algunos apartes del diagnóstico del CONPES denominado Política Nacional de Reindustrialización expresan que "(...) El transporte por carretera es el que consume más energía que proviene de fuentes fósiles. Al analizar el consumo de energía modalmente, se tiene que el modo carretero consume el 88,7 % de la energía, el modo aéreo el 10,3 %, mientras que los modos marítimo, férreo y fluvial alcanzan conjuntamente tan solo una participación del 1 %. Al analizar los energéticos usados para el transporte se tiene una participación principal de la gasolina del 46 %, el diésel del 40 %, el jet fuel del 10 %, del gas natural del 4 %, con una participación menor al 1 % de la electricidad.(...)"</p> <p>El consumo de combustibles fósiles, principalmente de aquellos de altas emisiones, tiene un impacto desfavorable importante en las emisiones de Gases de Efecto Invernadero-GEI, situación que va en contra del compromiso de Colombia suscrito en la COP 26 para reducir en un 51% sus emisiones de GEI para el 2030.</p> <p>En línea con lo anterior, el transporte masivo es uno de los actores clave en la reducción de emisiones lo que requiere una transformación importante. El artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 (PND 2022-2026) estableció la posibilidad de realizar inversiones en transporte masivo entre 40%-70% o aportes en especie por hasta el 50%. Las condiciones planteadas requieren a priori una señal clara de política pública para la reducción de emisiones. Estas señales se pudieran abordar así:</p> <p>1. Condicionar el máximo de aportes a los sistemas de transporte masivo según energético utilizado. Para el caso del material rodante basado en buses, cofinanciar hasta un 70% para vehículos de cero y bajas emisiones o hasta un 50% para cualquier tecnología. Para los demás componentes del proyecto si se pudiera conservar el máximo del 70%.</p> <p>2. Evaluar los costos de operación teniendo en cuenta el valor real de los energéticos, es decir, eliminar las distorsiones de los subsidios a ciertos energéticos. Esto hará que entre soluciones tecnológicas haya mejor competitividad.</p> <p>3. Definir criterios de emisiones basados en toneladas de CO2-Equivalentes para cuantificar los impactos de otros GEI, así mismo, definir criterios para tener en cuenta el impacto del material particulado. Solicitamos que el criterio ambiental tenga un peso de al menos el 30% sobre la selección de la tecnología vehicular que se utilice.</p>		x	<p>El comentario enviado no esta referido específicamente algún contenido del proyecto de la resolución, sino a lo indicado por parte de la Ley 2294 de 2023, por lo cual se da respuesta de manera general, en los siguientes términos:</p> <p>1. La Nación no condiciona por componentes el porcentaje de cofinanciación, ya que es una decisión del Ente Territorial con base en el resultado de la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto. En todo caso, se aclara que sólo se considerarán energético de cero o baja emisiones los definidos como tal en la resolución 40177 de 2020.</p> <p>2_Los supuestos a utilizarse son aquellos que permitan validar la consistencia de las cifras y que sean supuestos oficiales soportados con base en la información pública oficial de la entidad Colombiana reponsable.</p> <p>3. Frente al primer aspecto de esta pregunta, se aclara que las emisiones de CO2 equivalente y PM dependen de i) la categoría de vehículo seleccionado, ii) el consumo de combustible por categoría de vehículo por energético, iii) los kilómetros recorridos al año, y iv) el factor de emisión por energético utilizado. Las variables i, ii y iii son diferentes en cada territorio. Por lo tanto, no se define un criterio de emisiones basado en toneladas de CO2 equivalentes ni en PM.</p> <p>Frente al segundo aspecto de la pregunta, se precisa que se ajustará la redacción del numeral 3.1. matriz multicriterio, con el fin de dar claridad sobre la información que debe ser remitida al Ministerio de Transporte, con el fin de conocer los principales criterios que la entidad territorial tuvo en cuenta en el análisis de selección de tipologías vehiculares.</p>

19	21/12/2023	reportesregulacion@grupovanti.con	GRUPO VANTI	Anexo A, sección 3.1.1. En el apartado de emisiones se hace referencia a evaluar el cumplimiento de la Resolución MME 40177 de 2020, sin embargo, esta resolución define una clasificación mas no un criterio de cumplimiento. Proponemos reformular así. "(...)Priorizar las energéticos de cero y bajas emisiones según Resolución 40177 de 2020 del Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o la norma que la modifique, adicione o sustituya. Se deberá evaluar el impacto del energético seleccionado con sus emisiones equivalentes de CO2 y material particulado(...)"	x		Parcialmente acogida. Se ajusta el numeral, para dar claridad frente a la información que se debe remitir al Ministerio de Transporte, relacionada con la evaluación de la tipología vehicular seleccionada
20				Anexo A, sección 4. Actualmente existen algunas distorsiones en el mercado de combustibles causadas por el subsidio al diésel y la gasolina cubiertas por el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles-FEPC. La distorsión planteada hace que un análisis financiero no sea del todo preciso porque el subsidio da ventajas a ciertas tecnologías, pero no tiene en cuenta el impacto fiscal a la nación. En línea con los compromisos internacionales de reducción de emisiones, es necesario impulsar en gran manera los energéticos de cero y bajas emisiones. Por otro lado, MinHacienda ha planteado cambios para nivelar los precios de los combustibles a valores internacionales. Para tener una evaluación financiera objetiva solicitamos agregar este fragmento a la sección 4 del Anexo A: "(...)Los costos de operación asociados al consumo de combustible o energético que corresponda deberán calcularse respecto a costos de referencia internacional para aquellos combustibles o energéticos que tengan alguna estabilización en su precio de venta.(...)"		x	Se aclara que para la estructuración del modelo financiero deberán utilizarse los supuestos que permitan validar la consistencia de las cifras; asimismo, dichos supuestos deben estar soportados con base en la información oficial pública de la entidad pública Colombiana responsable. Por lo anterior, no se considera apropiado efectuar el ajuste solicitado.
21				Anexo A, sección 7. El análisis de alternativas y la priorización de tecnologías debe realizarse de manera objetiva contemplando el CAPEX, el OPEX y eliminando distorsiones por subsidios que eventualmente podrán ser modificados. Grupo Vanti solicita incorporar: "(...)En dicho documento se deberá desarrollar un análisis de sensibilidad o un análisis de costo de oportunidad o un análisis de alternativas de los beneficios que se pueden obtener en la implementación del sistema y/o componente independiente respectivo incluyendo como mínimo atributos como Estudios de Ingeniería (Fase 1,Fase 2, Fase 3), estudios ambientales, indicadores de desempeño de transporte, costos de inversión, costos de operación , entre otros, según aplique, que permitan la identificación prioritaria del sistema y/o componente independiente sobre el cual solicita la cofinanciación(...)"	x		Acogida parcialmente. La Sección 7 plantea un análisis de otro tipo. Para los aspectos relacionados con la comparación de tecnologías, se aclarará que se requiere una revisión con relación a las tipologías vehiculares y se precisará la información que se debe remitir al Ministerio de Transporte para efectos de analizar los aspectos que se tuvieorn en cuenta en el proceso de selección de dichas tipologías vehiculares.
22	21/12/2023	LUZ MARÍA ZAPATA ZAPATA - DIRECTORA EJECUTIVA	ASOCAPITALES	En prmer lugar, se sugiere de manera respetuosa, revisar y precisar el numeral 2 del artículo 3 del proyecto de Resolución, el cual establece que: "...". De acuerdo con el artículo citado, los aportes en especie son los "gastos e inversiones que haya comprometido (con registro presupuestal) y pagado el Ente Territorial, de forma previa a la obtención de la cofinanciación del proyecto por parte de la Nación (...)". Sobre el particular desde Asocapitales sugerimos respetuosamente modificar dicha definición, sobre los que no fue necesario realizar el trámite presupuestal allí señalado, particularmente cuando se trata de predios de propiedad del municipio sobre los que no se tuvo que realizar gasto o inversión para su adquisición, al igual que aquellos bienes recibidos en donación, dación en pago, o áreas de cesión obligatoria.		x	Para los casos expuestos en la observación, el proyecto de Resolución plantea la siguiente excepción en el numeral 1 del Anexo B: "El municipio puede incluir como gasto en especie predios de su propiedad. Cuando la totalidad del predio no sea requerido para el proyecto, se debe identificar exclusivamente el área que se utilizará y el valor a reconocer se calculará de acuerdo con dicha área y teniendo en cuenta el avalúo del mismo, presentado en el momento de la solicitud de cofinanciación". Por lo anterior, no se considera necesario modificar el numeral propuesto.
23				Numeral 2 del artículo 3. Adicionalmente, en la definición en menciona que "Estos gastos e inversiones corresponden exclusivamente a predios, ejecución de planes de reasentamiento, obras y sistemas inteligentes de transporte",excluyendo del aporte en especie la inversión que hubiere realizado el municipio en adquisición total o parcial de vehículos nuevos, material rodante nuevo o cabinas de cables, entre otros. En ese sentido, con el objetivo de que el artículo sea integral, desde Asocapitales sugerimos incluir como posibles aportes en especie, todas las inversiones realizadas por el municipio que sean confinanciabiles.		X	Como parte de los requisitos para acceder a la cofinanciación, los territorios deben realizar el análisis de la selección de la tipolotía vehicular de forma integral y transversal con los demás requisitos, como son el modelo de transporte, el modelo operacional, la infraestructura necesaria para la operación, evaluación social y económica, ambiental, financiero, entre otros. La adquisición de vehículos realizadas de forma previa a la ETLF con la que se obtenga el aval técnico del proyecto, no garantiza el análisis integral referido, por lo cual el material rodante, los vehículos auxiliares y las cabinas de cable, no fueron contempladas como componentes elegibles para ser validados como aportes en especie.
24				Por último, se sugiere de manera respetuosa revisar el numeral h del artículo 5. Este numeral dispone que : "...". Al respecto, con la finalidad de permitir una correcta interpretación del artículo, se sugiere respetuosamente precisar que los actos administrativos mencionados en el numeral se refieren a los acuerdos que adoptan la plusvalía y definen su tarifa, además de ser los que reglamentan de manera general la constribución de la valorización en el municipio.	x		Se hará la precisión solicitada
25	21/12/2023	LUIS ZABALA MARTÍNEZ - ING. DPTO DE OPERACIONES	MEGABÚS S.A.	Sobre lo señalado en las consideraciones del proyecto de resolución, relacionado con la exigencia de un compromiso de la Entidad territorial, de efectuar la actualización catastral y la implementación de instrumentos de captura de valor del suelo, como mecanismo de contribución por valorización o plusvalía por obra pública, señalados en la página 2 y en el apartado VII del anexo A Requisitos para la cofinanciación (página 28), MEGABUS S.A. solicita aclaración de si es necesaria la incorporación de manera explícita en el proyecto a cofinanciar, de un instrumento de captura de valor, que monetice y compense a la Entidad Territorial, el posible efecto económico en el valor catastral de los predios de la zona de influencia, por la implementación de los componentes o elementos a cofinanciar con recursos de la nación. Se hace esta observación, ya que en el caso del Sistema MEGABUS: (a) no se prevé incluir en el futuro convenio, la ejecución de obras civiles adicionales significativas, (b) el aumento en el valor catastral de la última década fue asumido por los propietarios, a través de la última actualización catastral realizada en el AMCO (2022), y (c) el efecto del proyecto SITM-AMCO se ha consolidado a lo largo de los años, en los predios de la zona de influencia, y en el resto de predios se mantendrá la misma modalidad de servicio (pero integrado) de transporte, lo que solo permitiría a la Entidad Territorial, capturar valor o plusvalía de los predios de la zona de influencia, que se logren materializar por nuevos cambios propuestos en la normativa urbanística (aumentando el coeficiente de ocupación y/o edificabilidad), así como beneficios tributarios complementarios, que sean aplicables a los nuevos proyectos urbanos. Finalmente, se sugiere respetuosamente que cada Ente Gestor y según considere, incorpore el instrumento de captura de valor del suelo según corresponda, a un proceso de desarrollo o ya consolidado.	x		Acogida parcialmente. Se aclara que se trata de un análisis que permita identificar la posibilidad de incorporación de estas fuentes, de tal manera que se pueda conocer concretamente cómo el ente territorial prevé que estas fuentes alternativas para la sostenibilidad del sistema puedan ser implementadas a futuro, por lo cual se hará una claridad en tal sentido en el numeral 5 del Anexo A, sobre modelo de remuneración.  Con relación al caso específico de Megabus, se precisa que las condiciones particulares de cada proyecto deberán analizarse en su momento, con los debidos soportes.
26				Sobre lo indicado en el Artículo 1 Objeto, en el que se enlistan los diferentes Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, para cuya implementación los Entes Territoriales pueden acceder a la Cofinanciación de la Nación, se observa que se ha suprimido (en comparación con el contenido del Artículo 1 Objeto de la Resolución Nº 20203040013685) la consideración de los "sistemas complementarios", como susceptibles de participar en el convenio de cofinanciación, por lo que se solicita la aclaración de si éstos, al ser considerados como subsistemas de los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), están implícitamente incluidos en este tipo de sistema. Para el caso del sistema MEGABUS, su crecimiento en cobertura se está dando a través de integraciones intermodales, como es el caso del cable aéreo, y en este sentido, entenderíamos que los subsistemas son cofinanciabiles (favor aclarar).		x	De conformidad con su solicitud de aclaración, se precisa que de acuerdo con lo previsto en el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, se entiende por SITP lo siguiente: "iii) Sistemas Integrados de Transporte Público - SITP conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí". Por lo anterior, cada sistema es visto de manera integral, de tal forma que si alguno se presenta como el resultado de la integración de varios subsistemas, puede ser visto como un SITP y en tal medida es objeto de cofinanciación.

27	21/12/2023	LUIS ZABALA MARTÍNEZ - ING. DPTO DE OPERACIONES	MEGABÚS S.A.	<p>En relación con lo contenido en el Artículo 3 Definiciones, en el que se expone el significado de los conceptos manejados en la resolución, se presentan las siguientes observaciones:</p> <p>2. Aportes en especie: se entiende como gastos e inversiones que haya pagado el Ente Territorial, previo a la obtención de la cofinanciación, sin embargo, no se tiene claridad si este apartado aplicaría para inversiones realizadas por los entes territoriales, en años anteriores (e.g.: subsistema de transporte por Cable aéreo, compra de predios, Avenida San Mateo). Finalmente se requiere aclaración, si las inversiones de subsistemas y/o prediales (inversión del ente territorial), son elegibles como contrapartida (por ej.: MEGABUS S.A. es propietario del patio para la instalación de los equipos de recarga de baterías).</p>			<p>x</p> <p>Las condiciones para que cada aporte sea considerado cofinanciable se describen en el anexo B del proyecto de Resolución, por lo cual se deberá realizar el respectivo análisis en cada caso y verificar que dicho aporte se encuentre contemplado y cuantificado como un gasto o inversión incluida en los componentes elegibles definidos en el documento CONPES de Declaratoria de Importancia Estratégica del respectivo proyecto y que se trate de bienes, predios y obras indispensables para la operación del sistema de transporte cofinanciado.</p> <p>Frente a la segunda inquietud, se precisa que en el literal k del numeral 1 del Anexo B del proyecto de Resolución, se señala lo siguiente: "k. El municipio puede incluir como gasto en especie predios de su propiedad. Cuando la totalidad del predio no sea requerido para el proyecto, se debe identificar exclusivamente el área que se utilizará y el valor a reconocer se calculará de acuerdo con dicha área y teniendo en cuenta el avalúo del mismo, presentado en el momento de la solicitud de cofinanciación. " Por lo tanto es posible que un patio de propiedad del ente territorial pueda ser considerado como un aporte en especie, siempre y cuando cumpla con los requisitos consagrados en la normatividad vigente y esté incorporado en el conpes de declaratoria de importancia estratégica del proyecto.</p>
28				<p>3.Componentes elegibles: en cuanto a los estudios de consultoría para la implementación, construcción y operación de infraestructura física, se entiende que también incluye las que se contraten para el diseño de detalle de componentes de la infraestructura necesaria para la electrificación de la flota de autobuses (Ej.: obras civiles de adecuación de patios para sistema de recarga, instalaciones de media/baja tensión, red de distribución de energía, etc.).</p>			<p>x</p> <p>En el anexo C de la Resolución componente de Infraestructura física, se incluye en las actividades: Los estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías, que se requieren para garantizar el buen desarrollo de la obra y funcionamiento de la operación de los sistemas de transporte de pasajeros.</p> <p>Con respecto a la observación "se entiende que también incluye las que se contraten para el diseño de detalle de componentes de la infraestructura necesaria para la electrificación de la flota de autobuses(...)", se aclara que como en la infraestructura de soporte se incluyen Sistemas de alimentación eléctrica y la Infraestructura para el abastecimiento energético, los estudios de consultoría requeridos para estas actividades son elegibles.</p>
29				<p>5. Tecnologías vehiculares: Como parte de las tecnologías vehiculares de cero emisiones, se solicita aclarar si en este grupo incluye modos no motorizados y cero emisiones, como bicicletas.</p>			<p>x</p> <p>Los vehículos que se consideran elegibles para la cofinanciación de un Sistema de Transporte Público, son los que se encuentran debidamente homologados para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. Por lo anterior, dado que de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito las bicicletas no cumplen con esta condición, no pueden ser incorporadas en esta categoría.</p>
30				<p>En relación con lo indicado en el Artículo 5 Responsabilidad de las Entidades Territoriales, en su literal i) "Constituir el Fondo de Estabilización Tarifaria-FET e implementarias fuentes de pago ciertas que lo alimentarán, para garantizarla sostenibilidad del sistema de transporte". Este requisito de constituir el FET, deberá quedar a discreción de cada Ente Gestor, según las necesidades y forma de riesgo que haya establecido en los respectivos contratos, es decir, no tiene sentido la creación del FET y asignarle fuentes de alimentación, en un proyecto donde se deje claro que el riesgo diferencial tarifario o del déficit es asumido por el concesionario (contratos de primera generación Auto sostenibles, creados antes de la Ley 1753/15 "Plan de desarrollo todos por un nuevo país", o también podría ocurrir que el FET cambie destinación (Ej.: mejoramiento en señalización, tecnología para control carril solobus,...), en los casos donde la inversión del material rodante (flota) está en cabeza del Ente Territorial y solamente la operación (sin riesgo de inversión) está en cabeza del privado (en este caso el riesgo operacional o déficit tarifario no le ocurre al privado.</p> <p>Lo anterior sugiere entonces, que la creación del FET, incluso la destinación de sus recursos deberá ser potestad del Ente Territorial y del Ente Gestor.</p> <p>Por último, si el FET es exigible con destinación exclusiva para cubrir diferencial tarifario, significa que el riesgo por esta causa ya no existe o su responsable es el estado, implicando que se paga el 100% de la cobertura, y bastaría entonces con pagar tarifa fija indexada anualmente, al privado concesionario de la operación (OPEX).</p>			<p>x</p> <p>La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario contar con un fondo que permita garantizar la sostenibilidad de la prestación del servicio en el corto, mediano y largo plazo. Por lo anterior, el FET deberá establecerse, sin importar que el proyecto presentado pueda o no requerir recursos no tarifarios para su sostenibilidad inmediata. Esto implica la creación de fuentes alternas que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades.</p>
31				<p>Sobre lo señalado en el ANEXO A Requisitos para la cofinanciación, numeral II, literal f) "Identificación, análisis y compromiso - suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.". No necesariamente guarda relación su exigencia con la cofinanciación para el proyecto, pues como se dijo antes, es muy probable que, en una estructuración, al hacer viable la sostenibilidad (por participación pública en la inversión), se desprenda el CAPEX y el operador privado solo asuma costos fijos de operación, en este caso, la destinación de recursos FET, deberían ser destinados para mejorar la condición del proyecto (Ej.: inversión en CCTV, para detección de infractores, señalización, etc...)</p>			<p>x</p> <p>Lo que pretende el numeral citado es que exista un compromiso de creación de fuentes alternas que permitan, en el caso de escenarios adversos, que el sistema cuente con las herramientas que le permitan su sostenibilidad, independientemente de si las inversiones son realizadas con recursos de cofinanciación y de la entidad territorial.</p>
32				<p>Sobre lo indicado en el numeral 4. Costos de Operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos, del ANEXO A Requisitos para la cofinanciación, en el que se menciona que se debe incluir dentro de los costos, "(...) el esquema que permita garantizar la reposición de los equipos (material rodante, equipos de tecnología de carga, baterías para vehículos, entre otros), es interpretado por la Entidad, que en el modelo financiero propuesto deben generar los recursos suficientes para provisionar un fondo de reposición, que se destinará a la renovación de estos equipos al final de su vida útil, dentro de la vigencia del convenio de cofinanciación, sin embargo, no está claro cómo debe considerarse este aspecto, para equipos con una vida útil mayor al tiempo de vigencia del convenio, o que tenga ciclos de reposición que no coincidan con el plazo del mismo.</p>			<p>x</p> <p>El modelo financiero debe representar la vida útil del proyecto, en ese sentido, el plazo del convenio de cofinanciación podría ser menor al del proyecto a cofinanciar. Debido a esto se requiere que el modelo refleje las posibles reposiciones y el mecanismo de cobertura de dichos costos durante todo el plazo del proyecto.</p>
33				<p>En relación con lo indicado en el numeral 2 Infraestructura física, contenida en la tabla del Anexo C COMPONENTES ELEGIBLES PARA COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (SITM-SITP-SETP-SITR), sobre la elegibilidad de un Sistema de transporte por cable aéreo, que en el caso de Pereira serviría como aporte de la Entidad Territorial al proyecto SITP-AMCO, cuyos componentes serán incluidos en el futuro convenio de cofinanciación, se requiere aclaración sobre las condiciones para su reconocimiento, tomando en cuenta que fue planteada su incorporación en una ETLF del año 2016 (pre COVID19) y pagado con recursos propios de la Entidad Territorial.</p>			<p>x</p> <p>Las condiciones para que cada aporte sea considerado cofinanciable se describen en el anexo B del proyecto de Resolución, por lo cual se deberá realizar el respectivo análisis en cada caso y verificar que dicho aporte se encuentre contemplado y cuantificado como un gasto o inversión incluida en los componentes elegibles definidos en el documento CONPES de Declaratoria de Importancia Estratégica del respectivo proyecto y que se trate de bienes, predios y obras indispensables para la operación del sistema de transporte cofinanciado.</p>

34	21/12/2023	FAIBER SANDOVAL CUMBE - GERENTE	SETP TRANSFEDERAL S.A.S.	<p>“Artículo 2. <i>Ámbito de aplicación. La presente resolución es <b><u>de obligatorio cumplimiento para los Entes Territoriales que estén interesados en obtener la cofinanciación de la Nación para la implementación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros</u></b>”.</i> Negritas y subrayas propias.</p> <p>Es decir, que los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y que señala el proyecto de Resolución, opera y aplica para aquellos municipios que aún no cuentan con cofinanciación de la Nación para esta clase de proyectos, puesto que su aplicación, de manera extensiva a los proyectos SETP vigentes y que ya cuentan con Convenio de Cofinanciación, estaría desconociendo las condiciones propias de los documentos CONPES y hasta los propios Convenios de Cofinanciación ya celebrados, en plena contravía de los principios contractuales señalados.</p> <p>Aunado a lo expuesto, y de conforme fuere tratado y desarrollado por el artículo 3 de la Resolución número 20203040013685 del 29 de septiembre del 2020 “Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 219 en el marco de cofinancian de los Sistemas de Transporte Público Colectivo o masivo y de dictan otras disposiciones”, el articulado de la disposición objeto de estas observaciones, no contempla de manera expresa y clara la excepción de que trata el parágrafo segundo del artículo 3., de la normativa aún vigente, cuando señala que para los sistemas de transporte que cuentan con cofinancian 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 y que constituyen ley para las partes, dentro de los cuales se incluye el componente de “Gerencia del Proyecto” el cual ha venido siendo cofinanciado desde la celebración del respectivo convenio que acogió los términos de referencia del documento CONPES 3756.</p>		x	Se aclara que la norma rige hacia futuros proyectos de cofinanciación, por lo cual los requisitos establecidos en el proyecto, son aplicables a nuevas situaciones que se presenten para la obtención de recursos de cofinanciación de la Nación.
35				Solicitamos respetuosamente al Ministerio, se incluya una aclaración expresa al ámbito de aplicación de la normativa sujeta a estudio, y publicada en el portal del MINISTERIO DE TRANSPORTE, ya que el artículo segundo de la norma que se estudia es claro en determinar que estos nuevos requisitos son para los Entes Territoriales que estén interesados en obtener la cofinanciación de la Nación, es decir en proyectos nuevos para la implementación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el cual es claro que el componente de “Gerencia del Proyecto”, no es cofinanciable. En consecuencia, fijar que las condiciones de la normativa expuesta en la resolución no es aplicable a los CONPES Vigentes y CONVENIOS firmados entre la nación y municipio, ya que estos como tal, se encuentran en ejecución y surgieron bajo un marco jurídico diferente al que ahora se le pretende dar aplicación por parte de la autoridad correspondiente del Ministerio, considerando que sin este componente y en las actuales condiciones de implementación del SETP y en particular para la ciudad de NEIVA, harían gravosa la situación por la desfinanciación de uno de sus componentes con una normativa actual, que modifica condiciones previas ya pactadas.		x	No es posible establecer la precisión solicitada frente a los proyectos en ejecución, toda vez que cada caso particular requiere un análisis específico.
36				<p>Numeral 3 artículo 3. De la redacción de la definición se entiende que solo serán entendidos como “Aportes en Especie” aquellos aportes pagados por el Ente Territorial, de forma previa a la obtención de la cofinanciación del proyecto por parte de la Nacional.</p> <p>Si bien estamos de acuerdo en que se deben reconocer como aportes de la Entidad Territorial los Aportes en Especie que se hagan de manera anticipada, es decir, previo a la obtención de la cofinanciación por parte de la Nación, siempre que los mismos cumplan con los requisitos y características para ello, vemos que no existe regulación para aquellos Aportes en Especie que las Entidades Territoriales quieran hacer como parte de su porcentaje de cofinanciación al momento de la suscripción del Convenio de Cofinanciación y que sean terminados de forma posterior.</p> <p>En virtud de lo anterior, de manera respetuosa solicitamos se aclare la redacción de la definición en la medida en que (i) sea claro que los Aportes en Especie que se hagan previo a la obtención de la cofinanciación, son aportes considerados dentro del porcentaje que le corresponde aportar al respectivo Ente Territorial para la ejecución del Proyecto y (ii) que es permitido de igual manera hacer compromisos de Aportes en Especie una vez se suscriba el Convenio de Cofinanciación y los mismos, de igual manera que los previos, serán tenidos como parte del porcentaje de la cofinanciación del Ente Territorial.</p> <p>Es normal que las entidades territoriales efectúen actividades -que pueden ser entendidas como aporte en especie- incluso posterior a la firma del convenio, como son por ejemplos los intercambiadores que hacen parte del proyecto Metro de la 80.</p>	x		Acogida parcialmente. Los aportes en especie podrán reconocerse cuando se realicen de manera previa a la cofinanciación, o cuando, tratándose de obras, estás se entreguen de manera posterior a la suscripción del convenio de cofinanciación, siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones. Se efectuarán unas precisiones con relación a los tiempos en que esta posibilidad puede ejercerse, para mayor claridad.
37	21/12/2023	DANIELA MEJÍA ÁLZATE	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	<p>Literal a artículo 4. En lo referente a esta exclusión, y con fines de aclarar el sujeto sobre el cual recae esta exclusión, respetuosamente solicitamos se aclare quién es el sujeto pasivo del numeral indicado. Es decir, quién debe hacer la exclusión de los gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares. Entendemos que se excluyen dichos gastos para el ente gestor, pero que en nada implica que los presupuestos de contratistas o concesionarios no puedan incluir estos temas en su administración y que dicha administración si es cofinanciable.</p>		x	<p>Dado que el ámbito de aplicación de la norma es el ente territorial, éste abarca todos los actores que actúen en su nombre o representación para efectos del desarrollo e implementación del sistema de transporte público cofinanciado, lo cual incluye funcionarios de diferentes entidades, dependencias, contratistas, asesores, etc. Por lo anterior, el sujeto pasivo del literal a del artículo 4 es el ente territorial, lo cual comprende todos los actores que atúen en su nombre o representación.</p> <p>En este punto es importante aclarar, que toda entidad territorial actúa a través de sus diferentes entidades o dependencias y en virtud de lo previsto en el artículo 287 de la Constitución, gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, para lo cual se prevén, entre otros, los siguientes derechos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.“Gobernarse por autoridades propias.</li> <li>2.Ejercer las competencias que les correspondan.</li> <li>3.Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.</li> <li>4.Participar en las rentas nacionales.</li> <li>5.Establecer, recaudar y administrar tributos a favor del respectivo orden municipal, distrital o departamental (... )”</li> </ol> <p>De acuerdo con lo anterior, una entidad territorial para poder cumplir con las funciones que les competen, goza de plena autonomía, la cual está sujeta a los límites previstos en la Constitución y en la Ley y tiene la facultad de expresarse a través de las diferentes entidades que hacen parte de su estructura orgánica, existiendo en todo caso, una unidad de actuación administrativa.</p> <p>Tomando como ejemplo al Distrito Capital, esta unidad de actuación se observa de manera muy clara en lo previsto en el Acuerdo 257 de 2006, expedido por el Concejo Distrital, el cual establece la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del Distrito Capital y reconoce que la administración distrital actúa de manera unificada, a través de la organización administrativa que allí se plantea (distribuida en diferentes sectores):</p> <p>“Artículo 10. Coordinación. La Administración Distrital actuará a través de su organización administrativa de manera armónica para la realización de sus fines y para hacer eficiente e integral la gestión pública distrital, mediante la articulación de programas, proyectos y acciones administrativas, a nivel interinstitucional, sectorial, intersectorial y transectorial.”</p> <p>“Artículo 15. Descentralización funcional o por servicios. Cuando la eficiente gestión y la naturaleza de la respectiva función o servicio público lo requieran, la autoridad competente, de conformidad con la ley, creará o autorizará la creación de entidades u organismos descentralizados, funcionalmente o por servicios, esto es, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, sujetos a la dirección, coordinación y control administrativo o de tutela que ejerza la respectiva entidad del Sector Central a la cual se adscriba o vincule.”</p>

38	21/12/2023	DANIELA MEJÍA ÁLZATE	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Artículo 6. Entendemos que la regulación de este artículo aplica para los Aportes en Especie (según los mismos se definen en el numeral 3 del artículo 3 de la Resolución). Por lo tanto, solicitamos se tengan los comentarios que se hicieron para dicho numeral con el fin de que sea claro que aplica para los Aportes en Especie pagados por el Ente Territorial, de forma previa a la obtención de la cofinanciación del proyecto por parte de la Nacional y los que se hagan con la suscripción del Convenio de Cofinanciación.		x	Como se indicó anteriormente, no todos los bienes y servicios adquiridos en forma previa a la cofinanciación pueden ser considerados aportes en especie, toda vez que deben tener una relación directa e interdependiente con el proyecto. En ese sentido se fijan unas reglas para que dichos aportes puedan ser reconocidos como cofinanciables.
39				Artículo 7. De acuerdo con la redacción propuesta se entiendo que cualquier Sistema de Transporte Público de Pasajeros del modo férreo podrá optar por ese mayor aporte. En este sentido consideramos que debe ser aclarado el texto para que no quepa duda de dicha interpretación.	x		En atención a su observación y con el fin de brindar una mayor estandarización en el proceso, se precisará que las entidades territoriales interesadas deberán presentar los respectivos requisitos de cofinanciación, así como la respectiva justificación del mayor valor requerido.
40				Artículo 9. Respetuosamente solicitamos que al mismo sea adicionada la siguiente precisión en el marco de los proyectos de transporte que ya se encuentran radicados para la obtención del aval técnico, con el propósito de que a para estos se mantengan vigentes las disposiciones de la Resolución 20203040013685 de 2020. Por lo anterior, a continuación, se hace una propuesta de ajuste en la redacción de dicho artículo: “Artículo 9. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución 20203040013685 de 2020. Parágrafo transitorio: Los proyectos cuyo trámite ante el Ministerio de Transporte/UMUS haya iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente Resolución, continuarán rigiéndose por la Resolución 20203040013685 de 2020.”		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996. Lo anterior, aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez, o para componentes independientes; en ese sentido, las solicitudes presentadas en vigencia de la Resolución 20203040013685 de 2020 continuaran con el trámite dispuesto ahí. No obstante, si una solicitud presentada en vigencia de dicha Resolución fue rechazada, la norma aplicable frente a la verificación de los requisitos para la cofinanciación, será aquella que esté vigente al momento de la nueva radicación.
41				Sección 3.1. Matriz multicriterio. ANEXO A. Solicitamos se aclare cuál es el alcance del análisis legal que se va a exigir para efectos de cumplir con este requisito.		x	El análisis legal solicitado, tal como se desprende del anunciado del numeral 3.1., hace referencia a la normativa existente en Colombia, "para mitigación al cambio climático"; no obstante, se precisa que este numeral será modificado, con el fin de incorporar unos criterios integrales de análisis.
42				Sección 4. Costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos. ANEXO A. Frente a la redacción de la citada sección del documento surgen las siguientes inquietudes que solicitamos sean precisadas y aclaradas: (i) ¿A qué fuentes alternas hace referencia la redacción? (ii) ¿Cuál será el manejo que se le de al modelo financiero y los demás documentos asociados al mismo teniendo en cuenta que es un documento de estructuración sensible que no debe ser divulgado ni conocido por terceras personas? En este sentido recomendamos se establezca un procedimiento de manejo del mismo.		x	(i) Se refiere a cualquier tipo de fuente de recursos que el sistema pueda utilizar para su sostenibilidad diferente a tarifa al usuario. ii) La sección mencionada señala que el manejo que se le de al modelo financiero será confidencial, en ese sentido, se establecerán protocolos entre las entidades para el manejo de la información allí contenida.
43				5. Modelo de remuneración. ANEXO A. Frente a la redacción de la citada sección del documento surgen la siguiente inquietud que solicitamos sea precisada y aclarada: (i) ¿Cuál será el manejo que se le de al modelo financiero y los demás documentos asociados al mismo teniendo en cuenta que es un documento de estructuración sensible que no debe ser divulgado ni conocido por terceras personas? En este sentido recomendamos se establezca un procedimiento de manejo del mismo.		x	(i) Se refiere a cualquier tipo de fuente de recursos que el sistema pueda utilizar para su sostenibilidad diferente a tarifa al usuario. ii) la sección mencionada señala que el manejo que se le de al modelo financiero será confidencial, en ese sentido, se establecerán protocolos entre las entidades para el manejo de la información allí contenida.
44				6. Esquemas de integración física tarifaria y operacional con otros modos y medios del sistema de transporte. ANEXO A. Entendemos que esto solo aplica cuando se defina que técnicamente es viable y conveniente la coexistencia de los 2 sistemas. Sugerimos dejar claro que esto no significa que no se puedan dar usos alternativos a dichos corredores. En todo caso, respetuosamente, les pedimos revisar si está disposición es jurídicamente viable en una resolución.		x	Los sistemas de transporte público están pensados para generar una solución de movilización integral a los usuarios, por lo tanto, es necesario que exista algún tipo de integración con el o los subsistemas de transporte existentes. Justamente este requisito pretende que cada ente territorial realice el análisis de la forma en que se prevé esta integración y cómo se facilitará a los usuarios su acceso a los diferentes subsistemas.  Con relación a la viabilidad jurídica de este requisito, se considera que, en la medida en que la Ley 2294 de 2023 establece en cabeza del Ministerio de Transporte la obligación de reglamentar los requisitos para la cofinanciación de este tipo de proyecto, establecerlos es no solo una posibilidad viable, sino un imperativo legal.
45				B. Definición del esquema institucional ANEXO A. Si bien es cierto que para la presentación de toda la documentación requerida para la obtención del aval técnico se requiere tener la estructuración a nivel de factibilidad (lo que desde el punto de vista jurídico implica que se tenga una estructura de transacción definida y una identificación de los riesgos asociados a dicha estructura), de manera respetuosa solicitamos se especifique cuál será el alcance del Ministerio de Transporte en (i) el esquema jurídico de transacción que se empleará para la implementación del Sistema y (ii) la matriz de riesgos de acuerdo con el esquema de transacción escogido para la implementación del Sistema, siguiendo los lineamientos de la Política de Riesgo Contractual del Estado. En todo caso que se aclare cuál será el rol de la UMUS con respecto a estos dos ítems.		x	El alcance de la revision del Ministerio frente a los requisitos señalados, se centra en verificar su coherencia con el proyecto presentado y el cumplimiento de la normatividad vigente. Las condiciones de estructuración y la responsabilidad frente a su contenido corresponde de manera exclusiva a los entes territoriales que presentantan la solicitud de cofinanciación y a sus respectivos estructuradores.
46				E. Definición de estrategias para sus sostenibilidad, mantenimiento y actualización. ANEXO A. Sobre lo anterior, solicitamos se considere mantener la redacción de la Resolución 20203040013685 de 2020, puesto que la redacción propuesta en el proyecto de Resolución supone que se incluyan estas estrategias de sostenibilidad como obligaciones del convenio de cofinanciación, aumentando injustificadamente las condiciones para el giro de los recursos. Esto, por un lado, genera una dificultad muy importante en la consecución de la financiación porque pone en riesgo los flujos que pagan la deuda. Consideramos que los procesos detallados autorizaciones requeridas y fechas máximas de implementación de planes de sostenibilidad, mantenimiento y actualización del sistema no se relaciona con, y por ende no deberían restringir, el giro de recursos en el marco del convenio de cofinanciación. Además, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 se limita a exigir: “El Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos: (...) 2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente: (...) e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.” Como se puede evidenciar, de ninguna manera la Ley 310 establece que las estrategias de sostenibilidad, mantenimiento y actualización pueden condicionar o deben ser incluidas en el convenio de cofinanciación. Tan solo se refiere a que el Ministerio de Transporte deberá verificar su cumplimiento. Por lo tanto, al hacerlo, se están generando condiciones adicionales que al momento de buscar la financiación del proyecto serán tenidas en cuenta por los bancos, aumentando razonablemente las tasas de los créditos, afectando así la bancabilidad de los proyectos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que esto debe tener en cuenta la necesidad o no para el proyecto, es decir, debe dejarse claro que lo anterior solo aplica cuando en la estructuración se determine la necesidad de fuentes adicionales para la operación.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario contar con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la continuidad en la prestación del servicio a los usuarios.

47	21/12/2023	DANIELA MEJÍA ÁLZATE	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	<p>F. Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de Estabilización Tarifaria, de acuerdo con las necesidades del Proyecto. ANEXO A. En primer lugar, se solicita se aclare cuál es el entendimiento de esta regulación con respecto de los proyectos que no requieren la implementación de fuentes de financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria. Particularmente, solicitamos aclarar si para estos casos deben entenderse excluidas de esta obligación y bastará con demostrar la sostenibilidad del sistema para dar por cumplido el requisito.</p> <p>Adicionalmente, la redacción de dicha sección exige tener un compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial y establece que el compromiso también deberá incluir la obligación de constituir el Fondo de Estabilización Tarifaria, con fuentes de pago ciertas.</p> <p>Frente a dicho compromiso, es importante anotar que se está exigiendo una obligación de imposible cumplimiento, toda vez que para obtenerla debería tener para ese momento la totalidad de aprobaciones presupuestales, lo cual no es posible. En efecto, al momento de radicar ante el Ministerio de Transporte la solicitud de aval técnico para la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, la entidad territorial no cuenta con las aprobaciones presupuestales necesarias para comprometer fuentes de pago ciertas.</p> <p>Así, como lo ha reconocido la Corte Constitucional de Colombia, es un principio general del derecho que nadie está obligado a lo imposible. Por ende, amablemente solicitamos a la entidad modificar su propuesta de redacción y mantener el texto de la Resolución 20203040013685 de 2020.</p> <p>Adicionalmente, se exige como parte de las condiciones de incorporación de las fuentes alternas que se haga una estimación sobre las Otras Fuentes de Financiación para los sistemas de transporte, establecidas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el 174 de la Ley 2294 de 2023, u otras definidas y viabilizadas técnica y legalmente. Al respecto es importante anotar que en algunas entidades territoriales dichas fuentes (o al menos parte de ellas) son fuentes ya comprometidas.</p> <p>En este sentido, no es razonable que donde la existen sistemas en déficit se obligue a constituir fuentes para sistemas que no lo requieren en desmedro de aquellos que si lo requieren.</p>		x	<p>La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario que exista un fondo, alimentado con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la prestación del servicio a los usuarios. Con relación al compromiso de creación de un fondo, es posible crearlo, sujeto a una incorporación gradual de fuentes, entre las cuales puede estar el presupuesto público. En todo caso, el detalle de cómo se adoptarán e implementarán las fuentes alternas de financiación se incluirá en las obligaciones de los respectivos convenios de cofinanciación, garantizando que este compromiso pueda cumplirse en el tiempo, bajo las condiciones particulares de cada entidad territorial.</p> <p>Finalmente se resalta que en el caso de Bogotá se ha utilizado en varias oportunidades, la figura de "compromiso de respaldo" a la sostenibilidad del sistema de transporte público del Distrito Capital, y para la expedición de dicho documento no se requirió una aprobación presupuestal específica, por lo cual se expone como ejemplo, para evidenciar que no se trata de una obligación de imposible cumplimiento.</p>
48				<p>G. Viabilidad financiera y presupuestal del Proyecto. ANEXO A. En relación con el requisito de 1. Disponibilidad de los recursos de contrapartida del territorio, solicitamos especificar qué se exige para dar por cumplido el mismo.</p> <p>Frente al requisito 2. Viabilidad financiera del Proyecto se dice que se exigirá un concepto de la DAF del Ministerio de Hacienda y Crédito Público donde conste el "análisis de capacidad de financiación del sistema". Al respecto, de manera respetuosa solicitamos que dicha facultad se mantenga en cabeza del órgano correspondiente, a saber, los distintos CONFIS territoriales y no se vulnere la independencia y autonomía que tienen las entidades territoriales en dicho sentido.</p> <p>Adicionalmente, y en caso de que no se admita lo anterior, se solicita aclarar cuál es el contenido mínimo de este documento, los plazos en los que debe ser expedidos y los parámetros que deberá seguir la DAF para su emisión. No vemos como se enmarca en las competencias de la DAF dicha facultad, sobre todo, teniendo en cuenta que en ningún caso tiene facultades aprobatorias.</p>	x		<p>Acogida parcialmente. En relación con la primera observación (1. Disponibilidad de los recursos de contrapartida del territorio, solicitamos especificar qué se exige para dar por cumplido el mismo), se precisa que, tal como se especifica en el proyecto del acto administrativo pag 24, es el documento en el cual se demuestre que el ente territorial se encuentra en condiciones de aportar los recursos financieros de contrapartida y se especifica el requisito mínimo.</p> <p>Frente al segundo comentario, sobre Concepto DAF, se aclara que el proyecto de acto administrativo en este punto, solicita la expedición del documento "análisis de capacidad de financiación del sistema", teniendo en cuenta que de acuerdo con lo establecido en la LEY 617 del 2000 artículo 80, se prohíbe a la Nación otorgar apoyos financieros directos o indirectos a las entidades territoriales que no cumplan las disposiciones de la Ley 617 de 2000, por lo tanto, se requiere este documento para verificar el cumplimiento de la misma. Se hará una precisión en tal sentido.</p> <p>Con relación al último comentario, se aclara que no se requiere un contenido mínimo, el Ministerio de Transporte acogerá el documento emitido por la DAF- MHCP siempre y cuando el concepto sea favorable.</p>
49				Finalmente, y teniendo en cuenta que estamos ante una reglamentación que impacta los principales proyectos de infraestructura de transporte del país, de manera amable solicitamos al Ministerio de Transporte considere la posibilidad de convocar a mesas de trabajo para trabajar conjuntamente en la versión final de la Resolución.		X	El Ministerio de Transporte ha considerado en el proyecto de Resolución las diferentes miradas planteadas por los entes territoriales, por lo cual no se considera necesario realizar mesas de trabajo adicionales. En todo caso se aclara que todas las observaciones allegadas al proyecto de Resolución son revisadas, analizadas y atendidas en debida forma, lo cual garantiza, no solo un ejercicio de participación eficaz, sino también que la norma incluya, cuando es pertinente, las propuestas realizadas por los interesados
50	21/12/2023	JOSÉ VICENTE ARANGO DÁVILA – GESTOR DE INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD	PROPACÍFICO	El Proyecto de resolución supone un retroceso para la implementación de proyectos de movilidad sostenible en el país en cuanto genera incertidumbre y dificulta el proceso de cofinanciación con la nación al aumentar las exigencias a las Entidades Territoriales y Entes Gestores para acceder a la cofinanciación		x	El proyecto de resolución propende por tener un marco normativo para la acreditación de los requisitos de cofinanciación por parte de los entes territoriales, su validación en el Ministerio de Transporte y la intervención ordenada y secuencial de los diferentes órganos de decisión del nivel territorial y nacional, en la ruta que debe cubrirse hacia la concreción de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros. De esta manera brinda no solo una mayor claridad frente a los requisitos que deberán cumplirse para acceder a la cofinanciación de la nación, sino que también precisa los compromisos que los entes territoriales deberán asumir para garantizar que los proyectos puedan ser implementados de manera eficiente y oportuna.
51				<p>El artículo 5 en su literal h: Establece la exigencia de expedir actos administrativos para la implementación de los instrumentos de captura de valor del suelo (plusvalía y valorización) antes de completar el 50% de los aportes de la nación. Esto implica un mayor riesgo para los posibles financiadores, lo cual puede no hacer atractivo los proyectos para la banca nacional e internacional en cuanto los convenios de cofinanciación tendrían obligaciones adicionales.</p> <p>A pesar de que esta exigencia supone fortalecer una fuente de recaudo y posible financiación para futuros proyectos, se debe considerar que estos instrumentos deben ser autorizados por los Consejos Municipales y/o Asambleas Departamentales, por lo que su materialización final y real, no es del control directo de las administraciones de las entidades territoriales, generando por ello incertidumbre en todo el proceso de cofinanciación.</p>		x	<p>La implementación de los instrumentos de captura de valor es un requisito consagrado en la Ley 2294 de 2023, por lo cual es necesario que las partes suscribientes de un convenio de cofinanciación tengan claridad sobre las consecuencias jurídicas en caso de inobservancia. Siendo la adopción de actos administrativos uno de los primeros pasos para avanzar en la implementación de este tipo de cobros, se considera que es razonable que para el momento en que ya se hayan efectuado el 50% de los aportes de la nación ya se cuente con dichos instrumentos jurídicos.</p> <p>Adicionalmente, se considera que este tipo de fuentes de financiación brindan mayor seguridad a los posibles interesados en invertir en este tipo de proyecto, toda vez que exige una adecuada coordinación entre todos los actores del territorio y obedecen a proyectos que hacen parte de instrumentos de planeación que ya han sido aprobados previamente por los órganos colegiados de los respectivos entes territoriales.</p>
52				Por otra parte, el mismo artículo 5 en su literal (h) exige la constitución de un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) y la implementación de fuentes de pago ciertas que lo alimenten. Ello supone una carga innecesaria para los proyectos cuya estructuración no proyecta un déficit entre sus ingresos tarifarios y costos de operación. Lo anterior sumado a la dificultad que representa estructurar un fondo e implementar fuentes de pago para una magnitud que no existe.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario que exista un fondo, alimentado con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la prestación del servicio a los usuarios. Con relación al compromiso de creación de un fondo, no se observa una dificultad jurídica especial, toda vez que es posible crearlo, sujeto a una incorporación gradual de fuentes, entre las cuales puede estar el presupuesto público. En todo caso, el detalle de cómo se adoptarán e implementarán las fuentes alternas de financiación se incluirá en las obligaciones de los respectivos convenios de cofinanciación, garantizando que este compromiso pueda cumplirse en el tiempo. Finalmente se resalta que en el caso de Bogotá se ha utilizado la figura de "compromiso de respaldo" a la sostenibilidad del sistema de transporte del Distrito Capital, sin contar con una aprobación presupuestal en particular, por lo cual no se trata de una obligación de imposible cumplimiento.
53				Por otro lado, es importante que la resolución especifique en su Anexo A numeral 1.1 que se entiende por “cambios significativos” cuando afirma que ““El período de cinco (5) años debe ser menor en caso de presentarse cambios significativos en el comportamiento de la movilidad y partición modal del territorio generados por pandemias, catástrofes naturales o eventos de fuerza mayor	x		Se eliminará la referencia a la obligación de presentar un modelo en un término inferior a 5 años, cuando ocurran cambios significativos, y se mantendrá una regla única con el fin de tener mayor homogeneidad en el requisito. En todo caso, se deben considerar las precisiones sobre el contenido del modelo, para mayor claridad.

54	21/12/2023	JOSÉ VICENTE ARANGO DÁVILA – GESTOR DE INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD	PROPACÍFICO	Finalmente se sugiere considerar no generar reprocesos, atrasos o costos adicionales a proyectos que ya se encuentran en su etapa de factibilidad finalizada y han iniciado el proceso de revisión del aval técnico con la UMUS, para ello puede contemplarse establecer un periodo transitorio para los proyectos que ya han iniciado el proceso para la obtención de aval técnico.		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996. Lo anterior, aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez, o para componentes independientes y en ese sentido, las solicitudes presentadas en vigencia de la Resolución 20203040013685 de 2020 continuaran con el trámite dispuesto ahí. En todo caso, se aclara que para aquellos proyectos que hayan sido presentados y devueltos por falta de cumplimiento de los requisitos establecidos en la Resolución citada, la normativa aplicable será la que se encuentre vigente al momento de la presentación de la nueva solicitud.
55				Por eso invitamos al Ministerio de Transporte a profundizar en unas mesas de trabajo, las observaciones aquí planteadas y otras con la participación de las Entidades Territoriales y Entes Gestores de las otras ciudades del país. Esto con el fin de fortalecer la robustez técnica del proyecto de resolución en mención y a la vez generar mecanismos de seguridad para la cofinanciación e implementación de los proyectos.		x	El Ministerio de Transporte ha considerado en el proyecto de Resolución las diferentes miradas planteadas por los entes territoriales, por lo cual no se considera necesario realizar mesas de trabajo adicionales. En todo caso se aclara que todas las observaciones allegadas al proyecto de Resolución son revisadas, analizadas y atendidas en debida forma, lo cual garantiza, no solo un ejercicio de participación eficaz, sino también que la norma incluya, cuando es pertinente, las propuestas realizadas por los interesados
56	21/12/2023	JUAN CARLOS MELO BERNAL - SUBGERENTE GENERAL	TRANSMILENIO S.A.	Epígrafe. El texto no es claro al indicar que se refiere a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 y no incluye la cofinanciación descrita en el Artículo 183 de la misma Ley. Se recomienda dejar explícito esto para evitar confusiones. Esta descripción se encuentra en todas las hojas.		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, en lo que tiene que ver con los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, tal como se precisa en la parte considerativa. Su objetivo no es reglamentar el artículo 183 de la misma ley, por lo cual no es dable incorporar la precisión solicitada.  Por otra parte, se debe mencionar que actualmente se tiene previsto la expedición de otros actos administrativos, entre los cuales se encuentra justamente la reglamentación del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023.
57				Mediante la Resolución 202030400134685 de 2020 se reglamentó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 (...).Corregir número de resolución.	x		Se procede a realizar el ajuste en el proyecto de resolución.
58				Aclarar en el objeto que esta resoución se refiere al artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el Art. 172 de la Ley 2294 de 2023., ya que no tiene en cuenta la cofinanciación expuesta en el Art. 183 del PND.		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, en lo que tiene que ver con los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, tal como se precisa en la parte considerativa. Su objetivo no es reglamentar el artículo 183 de la misma ley, por lo cual no es dable incorporar la precisión solicitada.  Por otra parte, se debe mencionar que actualmente se tiene previsto la expedición de otros actos administrativos, entre los cuales se encuentra justamente la reglamentación del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023.
59				Numeral 2 del artículo 3. Se entienden como los gastos e inversiones que haya comprometido (con registro presupuestal) y pagado el ente territorial (...). Se sugiere eliminar el "registro presupuestal", o modificar a "Se entienden como los gastos e inversiones que haya comprometido (con registro presupuestal) o pagado el ente territorial (...)".		x	Para la validacion de aportes en especie de se debe contar con registro presupuesta y pago de las inversiones realizadas previa a la obtencion de la cofinanciación. No se se aceptará inversiones que solamente se hayan comprometido ( registro presupuestal) , se entiende que la inversion culmina de manera exitosa al realizar el pago.
60				Literal a del numeral 3 del artículo 3. Se sugiere modificar la expresión "pago periódico" por pago en los "periodos definidos en la financiación". Lo anterior, tal y como se describe en el Anexo y teniendo en cuenta que algunos instrumentos de financiación pueden requerir pagos únicos.	x		Se realizará la modificación solicitada.
61				literal a del numeral 3 del artículo 3. Se sugiere modificar crédito por operaciones de crédito público		x	La financiación de los proyectos no necesariamente corresponden a operaciones de crédito público, por lo cual es conveniente mantener la redacción general incluida en el proyecto de resolución
62				Literal a del numeral 3 del artículo 3. Se solicita incluir el término "entre otros": concesiones, APP, costos financieros, constitución de contragarantías a favor de la Nación, auditorías técnicas y financieras.		x	En el caso de concesiones o Asociaciones Público Privadas se cofinanciará aquella parte que dentro de los pagos corresponda al servicio de la deuda. En ese sentido, se mantiene la definición anterior con el fin que sea claro qué elementos permite la normatidad vigente cofinanciar.
63				Literal b del numeral 3 del artículo 3. Se recomienda que la dotación asociada a las necesidades de operación de los sistemas de transporte objeto de cofinanciación: - Que sean definidos no solo en los estudios de Factibilidad de los proyectos (como en la resolución lo menciona), sino desde la prefactibilidad y hasta la etapa de Diseño de las Infraestructuras - Que también se cofinancie elementos o sistemas para el uso de energías renovables asociadas al diseño de la Infraestructura - Que cofinancie no solo traslado de redes de servicios públicos, (como en la resolución se menciona), sino nuevas redes de servicios públicos. - Que cofinancie también el sistema de infraestructura cicloinclusiva que tenga relación y conexión con el sistema de transporte a cofinanciar.		x	La cofinanciación se rige por lo señalado en la Ley 2294 de 2023, la cual determina que el Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos en la misma, entre estos el número 2, el cual refiere que "Que- el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental; legales y financieros, aprobados por la entidad . territorial .que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento(...)", así las cosas las necesidades del sistema deben ser definidas bajo la autonomía de los territorios desde la concepción del sistema hasta los estudios de factibilidad y finalmente consolidados en los estudios a detalle. Con respecto a los elementos o sistemas para el uso de energías renovables asociadas al diseño de la Infraestructura, siempre y cuando estos estén relacionados directamente con el sistema de transporte cofinanciado tales como infraestructura de recarga de la flota eléctrica, son elegibles. En cualquier caso, los gastos elegibles específicos de cada sistema serán detallados en el anexo de cofinanciables del convenio de cofinanciación. Ahora bien, en el caso de que se cofinancien nuevas redes de servicios públicos y no solo traslados, no es posible, toda vez que el propósito de la cofinanciación es reconocer las actividades para gestionar el traslado de redes directamente impactadas por la ejecución del proyecto de transporte y no hacer costear redes que son competencia de las empresas de servicios públicos y/o de la administración municipal. Y en lo concerniente con el sistema de infraestructura cicloinclusiva, siempre y cuando esté integrada directamente con el sistema de transporte cofinanciado y este incluida desde su estructuración es elegible.
64				Literal c del numeral 3 del artículo 3. Como esta la redactado se entenderia que es el documento y el plan con sus acciones. Reemplazar por "Documento metodologico y procedimental, integral y planificado en donde consta el plan para (...)"	x		Se unifican los literales c y d del artículo tercero, para mayor claridad y en el Anexo C se brinda un mayor detalle sobre las actividades que hacen parte del componente elegible de adquisición predial y plan de reasentamiento.



65	21/12/2023	JUAN CARLOS MELO BERNAL - SUBGERENTE GENERAL	TRANSMILENIO S.A.	Literal d del numeral 3 del artículo 3. Frente a la definición d) Adquisición predial y Plan de reasentamiento contemplada en el artículo tercero, se sugiere revisar el segundo párrafo, ya que no hace parte de la definición sino de una disposición general.	x		Se unifican los literales c y d del artículo tercero, para mayor claridad y en el Anexo C se brinda un mayor detalle sobre las actividades que hacen parte del componente elegible de adquisición predial y plan de reasentamiento.
66				Literal d del numeral 3 del artículo 3. Se presenta el siguiente interrogante: ¿Qué pasa si después de diseñar el plan y de adquirir predios que están dentro del plan fueron aprobados, pero surgen modificaciones y quedan fuera el trazado final? Se sugiere incluir un párrafo en donde en estos casos no se reintegre el valor.		x	Se entiende como un componente no elegible y por lo tanto los recursos deben reintegrarse. El proyecto de acto administrativo determina lo siguiente, al respecto: "No serán considerados componentes elegibles, los predios que no se encuentren en el Plan de Reasentamiento definitivo del proyecto. Aprobados los diseños definitivos, el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte y el ente gestor, cruzaran los predios ya reconocidos y pagados a lo largo del proyecto y, de encontrarse predios por fuera del trazado final, el valor correspondiente a éstos deberá reintegrarse a la Nación, bajo las condiciones definidas en el convenio de cofinanciación. "
67				Literales d y c del numeral 3 del artículo 3. En los puntos C y D se repite plan de reasentamiento, dividiendo la descripción en dos partes. Se recomienda colocar Adquisición Predial separada de Plan de Reasentamiento, o bien combinarlos en uno solo.	x		Se unifican los literales c y d del artículo tercero, para mayor claridad y en el Anexo C se brinda un mayor detalle sobre las actividades que hacen parte del componente elegible de adquisición predial y plan de reasentamiento.
68				Literal f del numeral 3 del artículo 3. No es explícita la inclusión de flota de buses de las diferentes tipologías del sistema en el título de esta sección, ya que el término "material rodante" se usa comunmente para los equipos de sistemas ferroviarios. Por lo anterior, es pertinente aclarar, complementar y modificar el título del literal, toda vez que el Art. 172 de PND vigente y el mismo texto de este literal indica "adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo". De esta manera, se recomienda incluir el término "vehículos" en el título, reemplazando el texto por "Vehículos, material rodante nuevo o cabinas de cables", en aras de evitar ambigüedades o confusiones.	x		Se realizará la separación de la definición de material rodante, vehículos y cabinas, para mayor claridad, tanto en el artículo 3 como en el anexo C del proyecto de resolución.
69				Literal f del numeral 3 del artículo 3. Se solicita se defina que se entiende por rodante nuevo y cabinas de cables. No es clara la definición.	x		Se realizará la separación de la definición de material rodante, vehículos y cabinas, para mayor claridad, tanto en el artículo 3 como en el anexo C del proyecto de resolución.
70				Parágrafo 1 del artículo 3. Se sugiere cambiar el término "detalle de actividades" por la expresión "Descripción de actividades".		x	Se considera que la precisión contenida en el parágrafo 1 el artículo 3 del proyecto de resolución, sobre la ubicación de las actividades que comprenden los diferentes coponentes elegibles es clara y no es necesario modificarla.
71				Numeral 5 del artículo 3. Se solicita revisar si este numeral debería ser un literal del numeral "3. Componentes elegibles"		x	Se trata de un término que precisa una especificación tecnológica para el material rodante, por lo cual no constituye un componente elegible diferente de este
72				Numeral 5 del artículo 3. Dejar abierto a otras alternativas que puedan surgir en los próximos años. En cambio, describir la característica que debe cumplir para que se considere cero emisiones.	x		Con el fin de establecer un mecanismo que permita una actualización de la disposición, se agrega a la redacción una precisión, en el sentido de acoger las definiciones que se establezcan en su momento, por parte de las autoridades competentes.
73				Literal c del artículo 4. Por favor verificar si los soportes podrán ser presentados únicamente por la Entidad Territorial o si estos podrían ser presentados por el Ente Gestor del sistema de transporte.		x	De acuerdo con lo previsto en el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, se requiere que la solicitud de cofinanciación y sus respectivos soportes sean presentados por la Entidad territorial
74				Literal d del artículo 5. Se sugiere modificar la redacción así: "Adoptar e implementar las fuentes de financiación necesarias para la puesta en funcionamiento del sistema".		x	La puesta en funcionamiento hace referencia al inicio de operación del sistema, mientras que el funcionamiento tiene una conotación de corto, mediano y largo plazo. Por lo anterior y dado que el tema observado hace referencia a las fuentes para la sostenibilidad del sistema, el término empleado (funcionamiento) refleja en mejor medida lo requerido.
75				Literal e del artículo 5. Se sugiere incluir en la redacción de la misma, la existencia de viabilidad técnica y financiera de la operación para los casos en los que existan tramos de infraestructura construida que no necesariamente sea operativamente funcional hasta la terminación de otros tramos.		x	El artículo resalta unas obligaciones de los entes territoriales, frente a la entrada en operación de los sistemas, pero la responsabilidad general frente a cada actividad realizada para llevar a cabo el proyecto en debida forma y para ponerlo en funcionamiento corresponde a los Entes territoriales en virtud de lo establecido en la Constitución, la Ley 2294 de 2023 y el estatuto general de contratación pública, por ello, en el artículo se resalta lo siguiente: "Las Entidades Territoriales ejercerán control y seguimiento frente a la debida ejecución de las obras de infraestructura, adquisición de bienes y demás inversiones necesarias, para garantizar la puesta en operación del respectivo sistema cofinanciado". Por lo anterior, se considera que no es necesario agregar la precisión propuesta.
76				Literales b, e, f del artículo 5. Se solicita ajustar en los literal b), e) y f) del artículo 5, el verbo rector "Garantizar" por "Realizar"-		x	La obligación del ente territorial es de resultado, por lo cual el verbo "garantizar" es el adecuado, ya que indica que las actividades allí descritar se lleven a cabo en cualquier caso, más allá de la forma en que pueda plantearse su realización.
77				Literal i del artículo 5. Se solicita determinar cuáles son las fuentes consideradas como ciertas.		x	Las fuentes ciertas dependerán de la estructuración de cada proyecto y podrán enmarcarse en las fuentes listadas en el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023
78				Parágrafo 1 del artículo 8. Corregir redacción: (...) no podrá (...)	x		Se incluye el ajuste solicitado
79				Parráfo 2. I. Que exista o se constituya...Anexo A. El requisito establece "Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin". ¿El Ministerio de Hacienda emitirá lineamientos adicionales o esta comunicación atendería este requerimiento?		x	Se establece la obligación de implementar los lineamientos dados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para garantizar unas mejores prácticas en materia de gobierno corporativo por parte de todos los Entes Gestore de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación. Con relación a la comunicación mencionada para entender cumplido el requerimiento, se desconoce a qué documento se hace referencia, por lo cual no es posible realizar un pronunciamiento sobre este punto de la observación.
80				1.2. Punto xii.II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero.Anexo A. Por favor profundizar qué piden en este punto.		x	El detalle sobre la forma de acreditación del cumplimiento del requisito "Definición del esquema operacional y financiero" se encuentra contenido en los nueve puntos contenidos en el Anexo A

81	21/12/2023	JUAN CARLOS MELO BERNAL - SUBGERENTE GENERAL	TRANSMILENIO S.A.	Parráfo 3 del numeral 2 Modelo Operacional, II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero, Anexo A. Corregir redacción: (...) indicadores operacionales (...)	x		Se procede a realizar el ajuste en el proyecto de resolución.
82				Parráfo 8 del numeral 2 Modelo Operacional, II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero, Anexo A. Por favor aclarar de qué forma debe realizarse este reporte.	x		Se eliminará la obligación de efectuar este reporte
83				a. aspectos financieros, 3.1.1.. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero. Anexo A .Revisar numeración	x		Se procede a realizar el ajuste en el proyecto de resolución.
84				3.1.1.-3.1.4. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero. Anexo A. Se recomienda que los criterios sean presentados de manera similar en todos los casos (buses, trenes, etc.), cambiando únicamente los aspectos puntuales que correspondan. Los numerales 3.1.1., 3.1.2., 3.1.3., y 3.1.4. son muy diferentes entre sí en cuanto a estructura, nivel de detalle y redacción.	x		Este numeral será modificado, con el fin de incorporar los criterios que permitan realizar un análisis integral de las tecnologías y tipologías que se emplearán en el proyecto
85				Parráfo 2. 4. Costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero. Anexo A. Incluir el término "vehículos" en el listado entre paréntesis, ya que el término "material rodante" se usa comunmente para los equipos de sistemas ferroviarios, lo que puede generarse confusión y exclusión de vehículos carreteros..	x		Se incluye el término vehículos
86				Parráfo 3. 4. Costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero. Anexo A. Sustituir Hoja electrónica por "Hoja de cálculo" u "Hoja electrónica de cálculo"..	x		Se realizará la modificación solicitada.
87				Líteral 4 y 5. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero, Anexo A. Se sugiere revisar los títulos para que correspondan con la definición. Aclarar si corresponde a ingresos proyectados por pasajero y tarifas y fondos de estabilización. Además se sugiere aclarar la diferencia entre los ingresos solicitados para el modelo financiero del numeral 4 y los solicitados en el numeral 5. Considerar fusionar los numerales 4 (Costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos) y 5 (modelo de remuneración), ya que, en el caso de ambos, se trata del modelo financiero, por lo cual se sugiere dejar un único numeral llamado "modelo financiero" e incorporar el contenido de los puntos existentes. Como alternativa, se pueden separar del numeral 4 los requerimientos detallados de los ingresos y dejarlos únicamente en el punto 5.		x	Se requiere mantener separada la información dado que las especialidades que analizan la información son diferentes y no requieren entender o manipular completamente el modelo financiero para este caso.
88				6. Esquemas de integración física, tarifaria y operacional con otros modos y medios del sistema de transporte. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) A. Definición del esquema operacional y financiero. Anexo A. Eliminar palabra pasajeros (repetida)	x		Se procede a realizar el ajuste en el proyecto de resolución.
89				4 y 5. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) B. DEFINICIÓN DEL ESQUEMA INSTITUCIONAL. Anexo A. Verificar si se referirá a "transición" en vez de "transacción".		x	Se aclara que el térmimo correcto es transacción, tal como está escrito en el proyecto de Resolución
90				C. APLICACIÓN DE MEDIDAS PARA CONTROLAR Y MINIMIZAR LA ILEGALIDAD. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...). Anexo A. Ajustar el título y texto de la sección especificando que se refiere a transporte ilegal o informal y no ilegalidad o informalidad en general.		x	El artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 de manera expresa definió el literal c, como: "Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.". Por otra parte, no es viable entender que se está haciendo alusión de la informalidad en general, cuando el texto normativo y el desarrollo del proyecto es sobre sistemas de transporte público
91				Diagnóstico de las condiciones de la prestación del servicio público de transporte en su territorio. LITERAL 1. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) C. APLICACIÓN DE MEDIDAS PARA CONTROLAR Y MINIMIZAR LA ILEGALIDAD..Anexo A. Por favor detallar las condiciones que debe incluir este diagnóstico.		x	En el literal C del Anexo A, se precisa lo siguiente sobre el contenido mínimo del diagnóstico de ilegalidad o informalidad: "estimación de la demanda o partición modal sobre los viajes del territorio, tipología usada, zona de acción, medidas de control históricas o en aplicación actual en el territorio y su impacto, entre otros"
92				1. Evaluación social. Punto b. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...). D. Evaluación social y Económica. Anexo. Se solicita considerar censos de unidades sociales (anteriores) realizados para el proyecto.	x		Acogida parcialmente. No se incluye expresamente como requisito el censo de las unidades sociales, pero se hacen precisiones frente a los requisitos a presentar para la evaluación social, que incorporan este tema de manera más general dentro del análisis demográfico.
93				Parráfo 2. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...). E. Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización. Anexo A. Se solicita especificar o describir a qué hace referencia el mantenimiento solicitado en esta sección.		x	El plan de mantenimiento de este requisito hace referencia a un documento en el cual se describa cómo se hará el mantenimiento y/o la renovación de los elementos cofinanciados, incluyendo las competencias de las entidades del orden territorial, los recursos o fuentes de financiación en cada una de las fases del proyecto, con el objetivo de tener estos activos en óptimas condiciones y garantizando el funcionamiento adecuado en la operación del sistema.
94				Parráfo 4. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) F. IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y COMPROMISO (...). Anexo A. Se recomienda indicar que, en caso de superávit, estos fondos se puedan invertir (ej. en instrumentos financieros) hasta que sean requeridos, para que no pierdan valor en el tiempo.	x		Se incluirá la posibilidad de invertir los recursos de estos fondos, hasta que sean requeridos
95				1.a. y 1.c.. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) G. VIABILIDAD FINANCIERA Y PRESUPUESTAL DEL PROYECTO. Anexo A. Más arriba, en el Anexo A, Numeral A Literal 4, se refieren a una hoja electrónica. Se recomienda mantener los términos utilizados a lo largo del texto; dejar "hoja de cálculo" u "hoja electrónica de cálculo", según se haya redactado arriba.	x		Se hará la precisión solicitada
96				Parráfo 1. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad (...) H. ESTUDIO AMBIENTAL. Anexo A. Sustituir "medio magnético" por "medio digital".	x		Se hará la precisión solicitada

97	21/12/2023	JUAN CARLOS MELO BERNAL - SUBGERENTE GENERAL	TRANSMILENIO S.A.	Párrafo 1. IV. Que el sistema de transporte sea coherente con (...). Anexo A. Para este punto y todos los que refiera al POT, tener en cuenta que los municipios con población entre 30 mil y 100 mil habitantes deben contar con Plan Básico de Ordenamiento Territorial PBOT y si es menor a 30 mil, Esquema de Ordenamiento Territorial EOT. Hacer la aclaración para incorporar estos instrumentos de planificación y ordenamiento del territorio. De lo contrario, pueden quedar vacíos normativos para estas poblaciones de menor tamaño.		x	El párrafo del artículo 9 de la Ley 388 de 1997, establece que cuando en dicha ley se haga referencia a planes de ordenamiento territorial, se entenderán comprendidas las clasificaciones EOT, POT, PBOT. En tal sentido, se entiende que la denominación POT es genérica y en tal sentido aplica a todos los entes territoriales, salvo que se haga una expresa distinción. En todo caso, se entiende que la construcción de dicho instrumento de planeación, responderá a los requisitos y lineamientos establecidos en la Ley 388 para cada clasificación, según el número de habitantes del respectivo ente territorial
98				V. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado [en el BPIN]. Anexo A. Se recomienda ajustar la redacción a: "(...) se deberá aportar soporte emitido por el Departamento Nacional de Planeación-DNP (Ficha BPIN), en el que conste (...)"		x	De manera expresa, se esta indicando que el proyecto propuesto debe estar debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional y por lo tanto, se deberá aportar el soporte.
99				Literal a. 1. Requisitos generales para el reconocimiento de los aportes en especie. Anexo B. Se solicita amablemente, contemplar la posibilidad de considerar las flotas de bajas y cero emisiones como aportes en especie por parte de los entes territoriales.		x	Los aportes en especie, están reglados en el anexo B de la Resolución, en el cual se detallan los "REQUISITOS GENERALES PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS APORTES EN ESPECIE", y uno de ellos, es que el bien o servicio deberá haber sido comprometido y pagado por los entes territoriales de manera previa a la firma del convenio de cofinanciación. Ahora bien, como parte de los requisitos para acceder a la cofinanciación, los territorios deben realizar el análisis de la selección tecnológica en coherencia con los demás requisitos (demanda, rutas, infraestructura, entre otros).  En el proceso de validación de los requisitos por parte del Ministerio de Transporte, el proyecto podría tener observaciones que impliquen al territorio hacer ajustes en la connotación del proyecto y sus necesidades, tales como el cambio en la tipología o el número de los vehículos, así las cosas, las inversiones en flota de cero y bajas emisiones no deberán hacerse, hasta no tener el proyecto estructurado, definido y con la certeza del apoyo de la Nación para su cofinanciación.  Adicionalmente, no se cuenta con una metodología para valorar la vida útil de material rodante usado (para buses, trenes, cabinas, y equipos auxiliares), y cuantificar el aporte en especie.  Por lo anterior, el material rodante, los vehículos auxiliares y las cabinas de cable, no fueron contempladas como componentes elegibles para ser validados como aportes en especie.
100				Literal e. 1. Requisitos generales para el reconocimiento de los aportes en especie. Anexo B. Verificar y aclarar la Ley y/o el proyecto al que hace referencia el texto.	x		En el literal e del numeral 1 del Anexo B, se hace refencia expresa a la Ley 388 de 1997. Se incluirá la aclaración.
101				Anexo B. Punto 1.m. y punto 2.3.1.C. Las obras que se presenten que sean indispensables para el proyecto pueden haberse desarrollado mucho antes de la presentación de la solicitud de reconocimiento como aporte en especie, por lo que se solicita extender este plazo máximo de 24 meses entre la terminación del contrato de obra y la radicación de la solicitud, el cual está especificado en el numeral 1 literal m. Además, tener en cuenta que es común que las obras de infraestructura tengan prórrogas por retrasos generados por múltiples causas, lo cual podría implicar que la obra finalice mucho después del plazo inicial del contrato. Esto, sumado al numeral 2.3.1 punto C, donde se requiere que, al momento de realizar la solicitud, no haya actividades o labores pendientes, limita demasiado las obras que podrían aplicar como aportes en especie, ya que, por un lado, el lapso entre el plazo inicial del contrato y la fecha de radicación debe ser menor a 24 meses (punto 1.m) y, por el otro lado, el acta de liquidación (la cual se genera posterior a la finalización de las prórrogas) debe estar lista antes de la radicación (punto 2.3.1.c). De esta manera, cualquier contrato que haya tenido prórrogas por más de 24 meses queda automáticamente ilegible y uno que tenga prórrogas por 18 meses, por ejemplo, tendrá menos de un 6 meses para poder ser incluido como aporte en especie contando desde la liquidación de la obra. La situación se agrava al considerar que, en ocasiones, las diferentes obras útiles para un mismo proyecto no se reciben de manera oportuna o simultánea.	x		Acogida parcialmente. El proyecto de Resolución plantea una alternativa para los casos en que la obra se encuentre en ejecución y otra para los que ya se encuentren terminados. Se hará una precisión para mayor claridad y se incluirán los tiempos que deberán tenerse en cuenta para la radicación de solicitud de reconocimiento de aportes en especie, teniendo en cuenta si se trata de predios, obras terminadas y obras en ejecución. De igual manera se eliminarán los reconocimientos como aportes en especie para los ITS y para los planes de reasentamiento, desde la definición de aportes en especie, para mayor claridad.
102				2.3. Anexo B. La numeración está repetida y corrida (este debería ser 2.4)	x		Se procede a realizar el ajuste en el proyecto de resolución.
103				2.3. Anexo B. Por favor aclarar si el requerimiento se realizará al Ente Gestor o a la Entidad Territorial, ya que en el primer párrafo hablan del Ente Gestor y en el segundo párrafo se refieren a la Entidad territorial.	x		Acogida parcialmente: Se precisará que este requisito debe ser cumplido por la entidad contratante, que es la responsable frente a las obras o servicios contratados
104				2.3. Anexo B. Reemplazar parte final por "(...) a partir de la radicación de la misma"		x	No se acoge comentario, pues se hace mención que en caso que la solicitud se encuentra incompleta o se necesite de alguna aclaración, se requiere al interesado mediante comunicación escrita y se le otorga el plazo de 30 días hábiles contados a "partir de la emisión de la misma", esta emisión se refiere a la comunicación escrita que el Ministerio de Transporte realiza.
105				1. Servicio de la deuda. Anexo C. Se sugiere modificar crédito por operaciones de crédito público e incluir "concesiones, APP u otro mecanismo de financiación".		x	La financiación de los proyectos no necesariamente corresponden a operaciones de crédito público. En el caso de concesiones o Asociaciones Público Privadas se cofinanciará aquella parte que dentro de los pagos corresponda al servicio de la deuda. En ese sentido, se mantiene la definición anterior con el fin que sea claro qué elementos permite la normatidad vigente cofinanciar.
106				1. Servicio de la deuda. Anexo C. Se solicita incluir dentro de las actividades comprendidas en la constitución de contragarantías a favor de la Nación los "montos y costos correspondientes a los aportes realizados y/o por realizar por los cofinanciadores en el evento en que se ejecuten las garantías y/o las contragarantías" y "montos y costos correspondientes a la provisión a que haya lugar para el pago del servicio a la deuda de conformidad con los términos del contrato de contragarantía (Incluyendo sus anexos)"		x	Sobre la propuesta:"montos y costos correspondientes a los aportes realizados y/o por realizar por los cofinanciadores en el evento en que se ejecuten las garantías y/o las contragarantías", se entiende que esta incluida en el litera i. de las actividades de contragarantía. Sobre la segunda propuesta, no se puede considerar la deuda como una contragarantia, dado que no es una fuente cierta para cumplir los compromisos que respaldan la contragarantia de la Nación.
107				5. Material rodante Anexo B. Ajustar el título "Vehículos, material rodante y cabinas de cable", ya que el término "material rodante" se usa comunmente para los equipos de sistemas ferroviarios, lo que puede generarse confusión y exclusión de vehículos carreteros.		x	En el Anexo B no se hace referencia a material rodante; no obstante, si la inquietud se relaciona con el concepto de los términos planteados en la observación, se informa que se harán una separación de cada término para mayor claridad, en el artículo sobre definiciones
108				6. Vehículos auxiliares . Anexo C. El texto relacionado con equipos requeridos en sistemas de cables aéreos no corresponde a esta fila de vehículos auxiliares, por lo que se solicita reubicarlo.	x		Acogido parcialmente. Se eliminarán las cabinas de los sistemas de cables aéreos relacionadas con la prestación del servicio, del componente vehículos auxiliares. Las cabinas de mantenimiento se mantienen, toda vez que tienen un propósito diferente al transporte de pasajeros

109	21/12/2023	MARÍA MELINA VILLAFañE - ABOGADA	JFPYASOCIADOS	Anexo A. I. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin. PROPUESTA I. Sociedad titular de carácter público encargada de la gestión del sistema de transporte		x	La redacción que se propone modificar, es una citación del requisito establecido en la Ley 2294 de 2023, por lo cual no es posible su modificación. En todo caso, se incluirán comillas para mayor claridad.
110				Anexo A. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente: PROPUESTA II. Estudios de factibilidad técnica, ambiental, legal y financiera, aprobados por la entidad territorial que soporten el proyecto de sistema de transporte en las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento.		x	La redacción que se propone modificar, es una citación del requisito establecido en la Ley 2294 de 2023, por lo cual no es posible su modificación. En todo caso, se incluirán comillas para mayor claridad.
111				Anexo A. numeral II. Literal A. 9.Infraestructura necesaria para la operación PROPUESTA 9. Infraestructura necesaria para la operación 10. Diagnostico estado de gestión catastral	x		Acogida parcialmente. El diagnóstico del estado catastral hace parte de las obligaciones que deberán desarrollarse en el convenio de cofinanciación, por lo cual se incluirá la precisión en tal sentido.
112				Anexo A. numeral II. Literal B. numerales de1 a 5 PROPUESTA 6. Identificación de competencias asociadas a procesos de captura de valor 7. Definición de mecanismos administrativos y presupuestales	x		Con el fin de brindar mayor claridad sobre la forma en que podrá acreditarse las obligaciones asociadas a los procesos de captura de valor del proyecto, se hará referencia en el proyecto de resolución a los temas propuestos en la observación
113				Anexo A Literal F. F. Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto. PROPUESTA F. Implementación de las fuentes de pago que alimentan el Fondo de Estabilización Tarifario.		x	La implementación de fuentes de pago podría variar en función de cada proyecto, por lo cual no se considera conveniente exigirlo como un requisito en el momento de la solicitud de cofinanciación, sino plantearlo como un compromiso que se podrá cumplir a lo largo del tiempo, de acuerdo con las necesidades de cada sistema, tal como se prevé actualmente en el proyecto
114				Anexo A. III. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema. PROPUESTA III. Documento CONPES de importancia estratégica.		x	La redacción que se propone modificar, es una citación del requisito establecido en la Ley 2294 de 2023, por lo cual no es posible su modificación. en todo caso, se incluirán comillas para mayor claridad
115				Anexo A. IV. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas. PROPUESTA. Se propone eliminar este numeral e integrarlo en el numeral "VII. Plan de Implementación".		x	El listado de requisitos obedece al establecido en la Ley 2294 de 2023, por lo cual en la estructura del proyecto de resolución se preve el desarrollo de cada uno de ellos de manera independiente, buscando que cada interesado tenga claridad sobre la forma en que podrá acreditarlos. En tal sentido, no se considera conveniente incluirlo como parte de otro requisito.
116				Anexo A. V. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia. PROPUESTA IV. Registro del proyecto en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional.		x	La redacción contenida en el proyecto de resolución brinda mayor claridad sobre el alcance de la forma de acreditación del requisito, por lo cual no se considera necesario modificarla.
117				Anexo VI Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana. PROPUESTA V. Existencia de una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.		x	La precisión realizada en el proyecto de resolución, para el caso de autoridades regionales de transporte, brinda mayor claridad sobre lo que debe ocurrir en el caso de que el proyecto incluya más de un ente territorio. Por ello, no se ve conveniente su eliminación
118				Anexo A, inclusion PROPUESTA VI. Componentes independientes VII. Plan de implementación		x	Dado que el artículo 8 del proyecto de resolución ya hace referencia a componentes independientes, se considera innecesario realizar un ítem adicional.
119				Anexo A VII. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación. PROPUESTA VIII. Obligaciones para incluir en convenios de cofinanciación respecto de la implementación de instrumentos de captura de valor y la actualización catastral en las zonas donde se ubique el proyecto.		x	La redacción propuesta eliminaría unos elementos necesarios para brindar mayor claridad en la aplicación de la norma, por lo cual no se considera conveniente su inclusión
120				Se recomienda incluir actividades en diferentes momentos del proceso para asegurar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las entidades territoriales como se ilustra en Figura 1. En los apartados siguiente se explica en detalle como integrar estas actividades en el proyecto de resolución y su Anexo A.		x	Dado que las obligaciones a cargo de las entidades territoriales dependerán de las particularidades de cada proyecto, se considera que este tema debe ser abordado desde el convenio de cofinanciación y no como un requisito para la presentación de la solicitud.

121	21/12/2023	MARÍA MELINA VILLAFañE - ABOGADA	JFPYASOCIADOS	<p>Artículo 5. PROPUESTA Artículo 5. Responsabilidades de las Entidades Territoriales. (...)</p> <p>f) Garantizar la actualización del 100% del catastro en el área donde se ubique el proyecto de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo A de la presente Resolución.</p> <p>(...)</p> <p>h) Garantizar el cumplimiento de los requisitos asociados a la implementación de los instrumentos de captura de valor del suelo en cada etapa del proceso de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo A de la presente Resolución.</p> <p>Parágrafo. Lo señalado en los literales f, h, i se incluirán como una obligación en los respectivos convenios de cofinanciación, de acuerdo con el detalle previsto en el Anexo A de la presente Resolución y su incumplimiento dará lugar a la suspensión en el giro de los recursos de la Nación.</p> <p>Justificación:</p> <p>La propuesta de modificación se refiere a los literales f) y h) y el parágrafo. Respecto del resto del artículo no se proponen cambios.</p> <p>La modificación propuesta consiste en referenciar las nuevas obligaciones respecto de la actualización de catastro y la implementación de instrumentos de captura de valor (ICV) haciendo énfasis en que el cumplimiento de estas obligaciones no ocurre en un solo momento, sino que implican actividades de tracto sucesivo como se explica en las secciones anteriores y se detalla en la Figura 2.</p> <p>De otro lado, es importante resaltar que estas obligaciones se encuentran relacionadas intrínsecamente. Es así como la exigencia de actualización catastral no es casualidad, sino que por el contrario constituye, -particularmente la actualización del elemento fiscal de catastro- uno de los prerrequisitos para la correcta aplicación de los instrumentos de captura de valor del suelo. Resulta particularmente importante, por ejemplo, para el caso de contribución por valorización o plusvalía por obra pública (parágrafo 7 art. 172). De otro lado permite un mejor recaudo por Impuesto Predial Unificado, lo cual constituye una potencial fuente de financiación de los sistemas de transporte (núm. 1 artículo 174 del PND).</p> <p>Específicamente respecto del literal h) sobre los ICV es pertinente precisar que la redacción actual de la resolución asume que con la sola adopción de actos administrativos que reglamenten los ICV se cumple con la obligación de implementación de estos instrumentos. Lo anterior se aleja de la realidad puesto que nada garantiza que la existencia de una reglamentación permita su aplicación y recaudo. Ejemplo de lo anterior son los cuatro casos nacionales (Medellín, Pereira, Cúcuta y Valledupar) estudiados en la etapa de Diagnostico de la presente consultoría, donde todos cuentan con actos administrativos que reglamentan diferentes instrumentos, pero o no han sido aplicados o cuentan con casos poco significativos.</p> <p>Por otra parte, debido a la complejidad asociada a la implementación de este tipo de mecanismos no es posible asegurar que en el plazo de ejecución del convenio y en la programación de desembolsos se materialice el recaudo y destinación de recursos obtenidos a través de captura de valor. Por lo cual se estaría incorporando una condición que puede llegar a paralizar en algunos casos la operación del sistema si se condiciona el flujo de recursos.</p> <p>Finalmente, es necesario resaltar que la implementación de este tipo de instrumentos no se puede entender de manera homogénea para todos los tipos de infraestructura y para todas las entidades territoriales del país, teniendo en cuenta los retos normativos, institucionales y presupuestales que conlleva lograr recaudo y además asegurar su destinación efectiva para el sistema de transporte.</p> <p>En este mismo sentido y dado que como se ha venido explicando la obligación de actualización catastral es funcional a la implementación de ICV su ejecución debería verificarse de manera articulada. Como consecuencia de esto no es recomendable asumir que el cumplimiento de ambas obligaciones ocurre de forma desarticulada y en momentos específicos. En esa misma línea, no es recomendable condicionar el 50% del desembolso de los aportes de la Nación a este cumplimiento en un momento específico, pues resulta inadecuado en la practica teniendo en cuenta que como se dijo líneas arriba se requiere de varias actividades ejecutadas en diferentes momentos para que las entidades territoriales estén realmente preparadas para actualizar su catastro e implementar ICV.</p> <p>Ahora bien, es necesario que la Nación pueda tener un control respecto del cumplimiento de las obligaciones por parte de las entidades territoriales, puesto que la ley las entiende como condición para la cofinanciación. Por tal razón en el parágrafo se recomienda dejar la frase "su incumplimiento dará lugar a la suspensión en el giro de los recursos de la Nación." La precisión del momento en que se suspenderán los giros en caso de incumplimiento se deberá establecer en los convenios de cofinanciación teniendo en cuenta las condiciones particulares asociadas a la actualización del catastro y la implementación de ICV a las que se obligan las entidades territoriales al suscribir cada convenio.</p>				<p>Con relación al primer comentario, sobre eliminar la posibilidad de suspender los aportes del convenio cuando ya se hayan efectuado más del 50% de los mismos, y en su lugar permitir que dichos aportes se suspendan de acuerdo con las particularidades de cada convenio, se considera que si bien es cierto cada proyecto tiene unas condiciones diferentes, es necesario que el convenio de cofinanciación prevéa una consecuencia uniforme cuando la obligación sea incumplida. Establecer un tratamiento más exigente para algunas ciudades y más laxo para otras, podría resultar violatorio del principio de igualdad, por lo cual se prefiere mantener una regla única que aplique para todos los actores.</p> <p>Frente a la segunda observación, en la cual se llama la atención sobre la imposibilidad de considerar que con la sola expedición de actos administrativos de reglamentación de los instrumentos de captura de valor se cumple con la obligación de implementación de los mismos, coincidimos con dicho análisis, por ello este requisito debe cumplirse para las primeras etapas del proyecto. En tal sentido, el proyecto de resolución contempla la suspensión de los aportes del convenio de cofinanciación, si transcurrido el desembolso del 50% de los mismos, dicha obligación no ha sido cumplida. Con ello, durante el resto de la ejecución del convenio, deberán realizarse las acciones pertinentes para garantizar el cumplimiento pleno de la obligación antes de la finalización del convenio de cofinanciación del sistema o del componente.</p>
122				<p>Incorporar un contenido adicional en la definición del Esquema operacional y financiero AL Anexo A</p> <p>PROPUESTA</p> <p>Adicionar un numeral 1 antes de detallar las condiciones del modelo operacional.</p> <p>1.Análisis del sistema de transporte en el ordenamiento territorial</p> <p>La entidad territorial deberá analizar de qué forma se encuentra concebido el sistema de transporte en su POT o Plan de Movilidad (en los casos que aplique) y en otros instrumentos de planeación municipal, buscando determinar de que forma se entiende articulado con el modelo de ordenamiento y las estructuras y sistemas del territorio. En este punto, se deberá analizar también como se articula el sistema con los objetivos de los instrumentos antes mencionados.</p> <p>Se deben identificar las condiciones definidas en dichos instrumentos para su implementación (conformación de sistema, área de influencia, régimen urbanístico) o en caso de que no existan dichos requerimientos señalar si el POT o Plan de Movilidad se encuentran en proceso de revisión.</p> <p>Así mismo, se deberán identificar los proyectos previstos en dichos instrumentos que se relacionan con el sistema de transporte planteado.</p> <p>En esta sección, la entidad territorial también debe identificar que tipo de instrumentos de captura de valor se encuentran incorporados en el POT y en otros instrumentos, determinando si cuentan con reglamentación específica o no.</p> <p>Los elementos que se identifiquen en la presente sección se deben articular con lo que se establezca en los Aspectos relacionados con la definición del Modelo de Transporte y el Plan de Implementación.</p> <p>Justificación: En otras secciones de la resolución, entre ellas en el numeral 1.1. Aspectos asociados a la presentación del modelo, se solicita lo siguiente: "Incluir diferentes escenarios basados en los proyectos que se planea desarrollar en el corto, mediano y largo plazo para el territorio o para la región, en concordancia con lo estipulado en el POT vigente y plan maestro de movilidad, como instrumentos de planificación del territorio, donde se describa la visión de ciudad o región y supuestos de crecimiento".Con lo cual ya se está solicitando a la entidad territorial que identifique y describa elementos estratégicos de sus instrumentos de planeación que se vinculan a la definición de escenarios del modelo de transporte y la articulación de los objetivos que se estaba requiriendo inicialmente en el numeral IV del proyecto de resolución. En este mismo sentido, con la inclusión de esta sección la entidad territorial debe establecer cual es el estado del marco normativo en materia de captura de valor como análisis inicial de las necesidades de reglamentación para lograr la vinculación efectiva de estas herramientas como fuente de financiación.</p>				<p>Se incluirá un mayor desarrollo sobre la forma en que debe acreditarse este requisito, incorporando varios elementos de la propuesta, entre ellos el detalle sobre la forma en que se encuentra concebido el sistema en los instrumentos de planeación.</p>

123	21/12/2023	MARÍA MELINA VILLAFañE - ABOGADA	JFPYASOCIADOS	<p>Numeral 5 Modelo de Remuneración del numeral 3 del literal A del II del Anexo A.</p> <p>PROPUESTA</p> <p>“Se debe entregar un documento que contenga la definición del esquema de ingresos utilizado para la financiación de la operación del respectivo sistema, determinando además de los ingresos tarifarios, las otras fuentes de financiamiento de origen público o privado, detallando el nivel de consolidación legal y técnico para su implementación.</p> <p>El modelo se debe entregar mediante hoja electrónica editable y formulado, sin ningún tipo de restricción con los supuestos que se han considerado para la determinación de la remuneración y sus soportes (p.ej. experiencias nacionales e internacionales). Esto debe incluir ingresos por tarifa y los supuestos de demanda; los supuestos del esquema tarifario y los supuestos de otros ingresos, como por ejemplo operaciones inmobiliarias, entre otras. (...) Para las fuentes alternas de financiamiento relacionadas con procesos de captura de valor, se deberá señalar:</p> <p><input type="checkbox"/>Posibles instrumentos aplicables</p> <p><input type="checkbox"/>Nivel de consolidación en el marco legal e institucional</p> <p><input type="checkbox"/>Restricciones existentes</p> <p><input type="checkbox"/>Variables a tener en cuenta para su implementación</p> <p>Justificación: La propuesta de modificación se refiere a los dos primeros párrafos del acápite, específicamente a los apartados resaltados en negrilla anteriormente. Respecto del resto del texto no se proponen cambios.</p> <p>Partiendo del entendido de que este acápite se refiere a la remuneración para el sostenimiento de la operación del sistema de transporte, -y no a los aportes que deben realizar las entidades territoriales para la financiación de la construcción del sistema-, se recomienda precisar la redacción actual del Proyecto de Resolución de tal manera que no haya duda de que para financiar la operación de los sistemas se debe aplicar fuentes distintas a la tarifa. Lo anterior se justifica en la evolución de los sistemas de transporte en Colombia (como se explicó en el Diagnostico- Entregable 2): la tarifa en la mayoría de los casos no es suficiente para cubrir la operación del sistema de transporte.</p> <p>Una vez hecha la aclaración anterior, resulta oportuno señalar que, dentro de los ingresos no tarifarios a considerar por las entidades territoriales como parte del modelo de remuneración para financiar la operación del sistema, pueden incluirse instrumentos de captura de valor sin que se entienda que los recursos obtenidos hacen parte de los aportes a los que está obligada la entidad territorial, los cuales constituyen contrapartidas para la implementación del proyecto. Entre otras razones lo anterior se explica porque las contrapartidas a las que están obligadas las entidades territoriales se destinan al CAPEX así como se establece en el literal “G. Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto” del mismo Proyecto de Resolución. Esto implica que los aportes de las entidades territoriales que constituyen contrapartidas deben ser ciertos y el recaudo a partir de la implementación de instrumentos de captura de valor no lo es.</p>	x		En atención a su comentario, se incluyen algunas precisiones sobre lo relacionado con las fuentes alternativas de financiamiento, relacionadas con los instrumentos de captura de valor
124				<p>literal d diagnostico predial del numeral 9 Infraestructura necesaria para la operación del numeral 3 del literal A del Anexo A</p> <p>PROPUESTA</p> <p>Diagnóstico predial y urbanístico</p> <p>Se deberá establecer de manera preliminar el área de influencia del sistema a partir trazado técnico propuesto identificando las áreas que se requieran para la construcción de la infraestructura del sistema, las zonas que se podrán ver potencialmente beneficiadas por el sistema en las que se pueden aplicar instrumentos de captura de valor.</p> <p>El diagnóstico deberá señalar su extensión, norma urbanística aplicable, conformación predial.</p>	x		Acogida parcialmente. Dado que se trata de un tema que debe ser abordado en la ejecución del convenio de cofinanciación, se incluirá contar con este análisis dentro de las obligaciones de dicho convenio.
125				<p>Incorporar numeral adicional 9. Diagnóstico estado gestión catastral Anexo A</p> <p>PROPUESTA</p> <p>Incluir un numeral en el que se exija que la entidad territorial realice un diagnóstico del estado de su catastro, esto se justifica como se dijo en párrafos anteriores en que, para garantizar que las entidades territoriales puedan cumplir con la actualización de su catastro se deben establecer diferentes actividades a lo largo del proceso. De esta manera dependiendo del diagnostico del estado de gestión catastral se acreditará el cumplimiento de la esta obligación (como se explica mas adelante en “VI. Obligaciones para incluir en convenios de cofinanciación respecto de la actualización catastral en las zonas donde se ubique el proyecto”). Así las cosas, las entidades territoriales tendrán que establecer al menos lo siguiente:</p> <p><input type="checkbox"/>Si cuenta con gestor catastral o no (estructura técnica e institucional)</p> <p><input type="checkbox"/> Si existe algún proyecto previsto en algún instrumento de planificación municipal para actualizar el catastro o si la entidad territorial esta priorizado e alguna lista del gobierno nacional para ser financiada la actualización del catastro (identificación necesidades de financiamiento)</p> <p><input type="checkbox"/> Describir el estado de actualización de acuerdo con el Decreto 3496 de 1983, especialmente lo dispuesto en su artículo 13 el cual dispone que “...La actualización de la formación catastral se debe realizar dentro de un período máximo de cinco (5) años, a partir de la fecha en la cual se termina la formación de un catastro...”.</p>	x		Acogida parcialmente. Dado que se trata de un tema que debe ser abordado en la ejecución del convenio de cofinanciación, se incluirá contar con este análisis dentro de las obligaciones de dicho convenio.
126				<p>B. DEFINICIÓN DEL ESQUEMA INSTITUCIONAL del II del anexo A.</p> <p>PROPUESTA Adicionar dos nuevos numerales en los siguientes términos:</p> <p>6. Identificación de competencias asociadas a procesos de captura de valor</p> <p>Se debe desarrollar un análisis detallado del andamiaje institucional existe en la entidad territorial con el fin de establecer que entidades o instancias tienen las siguientes competencias:</p> <p><input type="checkbox"/>Delimitación de áreas de influencia para sistemas de transporte</p> <p><input type="checkbox"/>Asignación de condiciones urbanísticas</p> <p><input type="checkbox"/>Recaudo de pagos resultado de la aplicación de instrumentos de captura de valor.</p> <p><input type="checkbox"/>Destinación de recursos obtenidos</p> <p><input type="checkbox"/>Vinculación de actores privados</p> <p><input type="checkbox"/>Gestión de suelo</p> <p>A partir de la identificación de competencias se deberá determinar el estado de consolidación institucional necesario para la implementación de procesos de captura de valor. En caso de determinar que es necesario adelantar modificaciones a la estructura administrativa actual, se deberá incorporar esta actividad con el cronograma correspondiente en el Plan de Implementación.</p> <p>7. Definición de mecanismos administrativos y presupuestales:</p> <p>La entidad territorial deberá identificar si cuenta con los mecanismos presupuestales y administrativos que permitan garantizar la aplicación de instrumentos de captura de valor, su recaudo y destinación para el sistema.</p> <p>Para el efecto a partir de la revisión de su normativa presupuestal deberá determinar si cuenta con:</p> <p><input type="checkbox"/>Mecanismos presupuestales para garantizar y facilitar el recaudo del mayor valor obtenido y ‘su destinación para el sistema.</p> <p><input type="checkbox"/>Alternativas y condiciones que brinden seguridad a los actores privados que se vinculen</p> <p>Si es necesario incorporar modificaciones normativas se deberá establecer en el Plan de Implementación como y cuando se ejecutarán-</p> <p>Justificación: Dentro del componente institucional que la entidad territorial debe analizar, se considera importante solicitar que también se establezca de qué forma se encuentran hoy establecidas las competencias que deben posibilitar la implementación de procesos de captura de valor, en tanto su incorporación en el POT o la adopción de actos administrativos no garantizar que dichas herramientas se puedan aplicar de manera efectiva.</p> <p>En este mismo sentido, se recomienda solicitar que se identifique si no hay entidades con las competencias mencionadas y establecer si será necesario modificar la estructura administrativa existente.</p> <p>Además de determinar las competencias asignadas, es necesario que la entidad territorial cuenta con el marco presupuestal que facilite el recaudo obtenido por captura de valor y que asegure que el mismo se podrá destinar efectivamente para el sistema de transporte. Por tal motivo, se recomienda que en el esquema institucional también se solicite verificar que existan las herramientas mencionadas.</p>	x		Se considera pertinente conocer los temas institucionales y presupuestales que el ente territorial ha analizado frente a la aplicación de los instrumentos de captura de valor y actualización catastral, por lo cual se incluirá la obligación de abordar estos temas dentro del componente institucional general, como del Plan de Implementación

127				<p>Nuevo alcance y contenido VII: Plan de implementación. Anexo A.</p> <p>Propuesta</p> <p>Como se mencionó en la primera sección, se recomienda cambiar de lugar y ajustar el contenido del “numeral 8 plan de implementación” actualmente ubicado dentro del “literal A Definición del esquema operacional y financiero” dentro del “numeral II”.</p> <p>En el contenido del Plan se recomienda: modificar el alcance inicial, el literal e jurídico, adicionar un literal f. Vinculación de fuentes alternas y procesos de captura de valor y eliminar el último párrafo, como se explica a continuación:</p> <p>El plan de implementación deberá contener todas las acciones a realizar en el marco del proceso de cofinanciación y en el plazo de ejecución del convenio a partir de los resultados obtenidos en los estudios de factibilidad. En este sentido, se deberán determinar las condiciones jurídicas, financieras e institucionales que adoptará la entidad territorial para garantizar la implementación y sostenibilidad del sistema de transporte. Para el efecto se deberá presentar un cronograma específico con hitos y responsables de la ejecución de dichas actividades.</p> <p>E. Jurídico e institucional: se deberán identificar los actos administrativos que se deberán expedir para la entrada en operación del sistema, la vinculación de fuentes alternas y el desarrollo de procesos de captura de valor entre otros.</p> <p>F. Vinculación de fuentes alternas y procesos de captura de valor: se deberán detallar las acciones que adelantará la entidad territorial de manera específica para vincular fuentes alternas y para desarrollar procesos de captura de valor.</p>	x		Se incluirá en el Plan de Implementación, precisiones relacionadas con las actividades requeridas para efectuar la actualización catastral y la implementación de los instrumentos de caputura de valor
128	21/12/2023	MARÍA MELINA VILLAFañE - ABOGADA	JFPYASOCIADOS	<p>2.2.7 Modificar el título y alcance del numeral VI. Obligaciones para incluir en convenios de cofinanciación respecto de la implementación de instrumento de captura de valor y la actualización catastral en las zonas donde se ubique el proyecto Anexo A.</p> <p>PROPUESTA</p> <p>Implementación procesos de captura de valor</p> <p>De acuerdo con las condiciones identificadas en los estudios de factibilidad, en el Plan de Implementación se deberán establecer las acciones específicas a las que quedan obligadas las entidades territoriales.</p> <p>Las condiciones de cumplimiento y el cronograma de hitos incluido en el Plan de Implementación se incorporarán como obligaciones específicas del convenio en cabeza del representante legal de la entidad territorial.</p> <p>Actualización catastral</p> <p>A partir del diagnóstico del estado de gestión catastral presentado en los Estudios de Factibilidad, la entidad territorial deberá consignar de manera explícita en el Plan de Implementación las acciones que adoptará para desarrollar el proceso de actualización catastral. Para el efecto se deberán tener en cuenta las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La entidad territorial cuyo catastro cuente con hasta 4 años de vigencia al momento de suscribir el convenio, deberá actualizar el catastro teniendo en cuenta el momento en que se tiene previsto aplicar instrumentos de captura de valor.</li> <li>La entidad territorial cuyo catastro cuente con 2 años de vigencia al momento de suscribir el convenio, deberá actualizar su catastro en la zona de proyecto en lo relativo al aspecto económico (avalúo catastral).</li> <li>La entidad territorial que no cuente con su catastro actualizado, adicionalmente no se encuentran priorizados por el gobierno nacional para su actualización y no cuente con infraestructura técnica, institucional y financiera (de acuerdo con diagnóstico presentado en Estudios de Factibilidad) para actualizar y mantener actualizado su catastro, acreditará el cumplimiento de este requisito con la actualización catastral en la zona del proyecto en lo relativo al aspecto económico (avalúo catastral) en el marco del convenio de cofinanciación y teniendo en cuenta cuando se aplicarán los ICV.</li> </ul> <p>Las condiciones de cumplimiento y el cronograma de hitos incluido en el Plan de Implementación se incorporarán como obligaciones específicas del convenio en cabeza del representante legal de la entidad territorial. Para el efecto se deberá indicar como mínimo: acción, hitos asociados, cronograma y responsables.</p> <p>Justificación:</p> <p>Se sugiere mantener el numeral, pero modificar el título y el alcance. Es claro que la implementación de procesos de captura de valor no ocurre en un solo momento en el tiempo y la adopción de los actos administrativos es solo uno de los pasos necesarios para ello. En este mismo sentido, la aplicación de este tipo de mecanismos se debe soportar en una serie de decisiones jurídicas, institucionales y presupuestales que deberían ocurrir antes de la entrada en operación del sistema e incluso antes de la suscripción del convenio.</p> <p>Por tanto, si se incorporan los contenidos antes sugeridos en cada uno de los documentos y se determinan acciones específicas en el Plan de Implementación se puede de alguna forma asegurar que se logre mayor efectividad en la aplicación de instrumentos y su posible vinculación como fuente alterna de financiación.</p> <p>Ahora bien, la situación de partida de cada entidad territorial es diferente y en esa misma medida deberían ser las obligaciones a su cargo, por tal motivo se recomienda utilizar los resultados de los Estudios de Factibilidad y las acciones previstas en el Plan de Implementación para estructurar las cláusulas de los convenios de cofinanciación.</p> <p>Respecto de la obligación de la actualización catastral es importante, como se dijo en párrafos anteriores, no perder de vista que el cumplimiento aislado de esta obligación es insuficiente para lo que se busca: darle sostenibilidad a la operación de los sistemas de transporte. Así las cosas, lo recomendable es modular el cumplimiento de la obligación teniendo en cuenta la situación de las entidades territoriales que participan en el sistema de tal forma que sea realizable la actualización y permita la aplicación de ICV.</p> <p>La primera alternativa se propone para las entidades territoriales que aunque cuenten con su catastro actualizado solo les queda 1 año de vigencia. Teniendo en cuenta los tiempos de todo el proceso de los sistemas de transporte, se exige la suscripción del compromiso con el fin de garantizar que estarán actualizadas todos los aspectos del catastro cuando aplique los ICV.</p> <p>La segunda alternativa se propone para las entidades territoriales que hayan actualizado su catastro de forma reciente, esto es tenga dos años de vigencia, por tal razón solo se exige actualizar el componente directamente asociado a los ICV que es el componente económico.</p> <p>Finalmente la tercera alternativa se propone, como se explicó anteriormente, para las entidades territoriales que cuenten con un catastro desactualizado y no tengan la infraestructura suficiente para actualizarlo.</p> <p>En consecuencia, se propone que el entendimiento de la actualización catastral se module y de acuerdo con las condiciones de cada entidad territorial que se incorporen en el Plan de Implementación se determinen las obligaciones a su cargo.</p>	x		Acogida parcialmente. Se considera oportuno incluir en el Plan de Implementación a presentar el ente territorial, el detalle de acciones que se deberán adelantar frente a la implementación de los instrumentos de captura de valor y actualización catastral en las zonas donde se ubique el proyecto. Por lo anterior se precisarán algunos aspectos del componente jurídico e institucional del Plan de Implementación y se agregará un nuevo numeral sobre vinculación de fuentes alternas y procesos de captura de valor
129				<p>Artículo 8.3. Modificar cumplimiento de las obligaciones de actualización catastral e implementación de ICV cuando se trate de componentes independientes.</p> <p>PROPUESTA</p> <p>Artículo 8. Componentes independientes. Las solicitudes de cofinanciación de elementos de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 6 del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, el cual modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, cumplirán los requisitos y parámetros definidos para este tipo de solicitudes en el Anexo A de la presente Resolución.</p> <p>Justificación:</p> <p>La propuesta de modificación se refiere solamente al primer párrafo del artículo. Respecto del resto del texto no se proponen cambios.</p> <p>Se recomienda diferenciar y modular la exigencia del cumplimiento de la actualización catastral y la implementación de ICV para los casos en los que la Nación financie componentes independientes de los sistemas de transporte. Lo anterior resulta necesario para evitar aplicaciones absurdas de la norma como sería el caso en que se exija la actualización del catastro de la zona donde se ubique el proyecto y la aplicación de ICV en el área de influencia del proyecto cuando el proyecto consista en material rodante o sistemas inteligentes de transporte.</p> <p>En ese sentido la recomendación es que se exija el cumplimiento de estas obligaciones de forma modulada de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo A, para lo cual se deberá crear un nuevo numeral “IX. Componentes independientes” en dicho anexo como se mostró en el numeral 1 de este documento. En este nuevo acápite se incluirían las explicaciones que actualmente se dan en los párrafos de artículo 8 de la Resolución.</p>		x	La obligación se encuentra prevista en la ley para todos los proyectos, por lo cual no es posible establecer la excepción para el caso de proyectos que se presenten como componentes independientes

130	21/12/2023	MARÍA MELINA VILLAFañE - ABOGADA	JFPYASOCIADOS	PROPUESTA Numeral IX: Componentes independientes Se recomienda adicionar este último numeral en el que se modulen y adecúen las exigencias de implementación de ICV y la actualización catastral a los diferentes casos de financiación de componentes independientes. En este acápite se darían las explicaciones que actualmente se dan en los párrafos de artículo 8 de la Resolución.		x	La obligación se encuentra prevista en la ley para todos los proyectos, por lo cual no es posible establecer la excepción para el caso de proyectos que se presenten como componentes independientes
131	21/12/2023	JUAN CAMILO PANTOJA - GERENTE DE ESTRUCTURACIÓN Y BANCA DE INVERSIÓN	FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL	Artículo 3. Sugerimos se incluya dentro de las definiciones, la definición de SITM, SITP, SETP y SITR.	x		Se acoge la solicitud, se incluirá la definición de SITR
132				Artículo 2. Se establece que la Resolución es de obligatorio cumplimiento para los Entes Territoriales interesados para la obtener la cofinanciación para la implementación de los Sistema de Transporte Público. No es claro qué debe entenderse como "implementar" ya que podría ser un sistema ya implementado y requiere cofinanciación para, por ejemplo, mejorarlo o actualizar a un nuevo sistema de buses menos contaminantes o de energías renovables (ascenso tecnológico). Por tanto, agradecemos aclarar qué debe entenderse como "implementación". Aunado a lo anterior, en la definición de "Aportes de Cofinanciación" se hace referencia a "...para financiar la ejecución de los proyectos de sistemas de transporte..." mas no a "implementación". Sugerimos unificar y aclarar.		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996. Por lo anterior, es claro que la norma aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez o para componentes independientes de sistemas existentes. Por otra parte, de acuerdo a la Real Academia Española, "implementar" significa: "Poner en funcionamiento, aplicar métodos, medidas, etc., para llevar algo a cabo."; "1. loc. verb. Ejecutar, llevar a la práctica, realizar.". Como se observa, se trata de un término amplio que podría incluir varias actividade para cumplir el propósito final que se haua planteado, por lo cual se considera adecuado su uso.
133				Artículo 3. Aportes en especie: Sugerimos sustituir la "y" de "Se entienden como los gastos e inversiones que haya comprometido (con registro presupuestal) y pagado..." por "y/o"		x	Para efectos del reconocimiento de una inversión como aporte en especie, el bien o servicio deberá haber sido comprometido y pagado por los entes territoriales, por lo cual no se trata de un requisito alternativo.
134				Artículo 3. Se sugiere incluir, además de "desarrollar e implementar", la palabra "ejecutar, actualizar y/o mejorar".		x	Las expresiones "desarrollo e implementación" son generales e incluyen temas como la ejecución, actualizacion o mejoramiento, por lo cual no se considera necesario dejarlas de manera explícita
135				Art 3. Se sugiere incluir en componentes elegibles, las operaciones de cobertura relacionadas con la deuda y/o la adquisición de componentes en otra moneda.		x	Los componentes incluidos corresponden a los permitidos en la Ley, por lo cual no es viable su modificación.
136				Literal a) del artículo 4. Se solicita aclarar a qué actores le aplica este literal en consideración a que no es claro si se refiere a los costos administrativos, de mantenimiento, de contratación o pago de personal, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares del Ente Gestor exclusivamente o de sus eventuales contratistas de obra y/o concesionarios y/o interventores o asesores.		x	Dado que el ámbito de aplicación de la norma es el ente territorial, abarca todos los actores que actúen en su nombre o representación para efectos del desarrollo e implementación del sistema de transporte público cofinanciado, lo cual incluye funcionarios de diferentes entidades, dependencias, contratistas, asesores, etc. En este punto es importante aclarar, que toda entidad territorial actúa a través de sus diferentes entidades o dependencias y en virtud de lo previsto en el artículo 287 de la Constitución, gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, para lo cual se prevén, entre otros, los siguientes derechos: 1."Gobernarse por autoridades propias. 2.Ejercer las competencias que les correspondan. 3.Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. 4.Participar en las rentas nacionales. 5. Establecer, recaudar y administrar tributos a favor del respectivo orden municipal, distrital o departamental, por las distintas actividades relativas a la distribución o venta de cannabis para uso de adultos, de acuerdo a la ley." De acuerdo con lo anterior, una entidad territorial para poder cumplir con las funciones que les competen, goza de plena autonomía, la cual está sujeta a los límites previstos en la Constitución y en la Ley y tiene la facultad de expresarse a través de las diferentes entidades que hacen parte de su estructura orgánica, existiendo en todo caso, una unidad de actuación administrativa. Tomando como ejemplo al Distrito Capital, esta unidad de actuación se observa de manera muy clara en lo previsto en el Acuerdo 257 de 2006, expedido por el Concejo Distrital, el cual establece la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del Distrito Capital y reconoce que la administración distrital actúa de manera unificada, a través de la organización administrativa que allí se plantea (distribuida en diferentes sectores): "Artículo 10. Coordinación. La Administración Distrital actuará a través de su organización administrativa de manera armónica para la realización de sus fines y para hacer eficiente e integral la gestión pública distrital, mediante la articulación de programas, proyectos y acciones administrativas, a nivel interinstitucional, sectorial, intersectorial y transectorial." "Artículo 15. Descentralización funcional o por servicios. Cuando la eficiente gestión y la naturaleza de la respectiva función o servicio público lo requieran, la autoridad competente, de conformidad con la ley, creará o autorizará la creación de entidades u organismos descentralizados, funcionalmente o por servicios, esto es, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, sujetos a la dirección, coordinación y control administrativo o de tutela que ejerza la respectiva entidad del Sector Central a la cual se adscriba o vincule."
137				Literal e) del artículo 5. Qué debe entenderse como "inmediata" en la afirmación que habla sobre la puesta en operación de la infraestructura construida? Lo anterior teniendo en cuenta que podrá haber, por ejemplo, infraestructura que se termina y/o entrega antes que otra y que no se utilizaría hasta que se culmine el proyecto (estaciones...).		x	De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, la palabra inmediata significa: "Contiguo o muy cercano a algo o alguien. Sin.: contiguo, aledaño, colindante, cercano, próximo, vecino, adjunto, seguido. (...)" Por lo anterior, una vez se entregue la infraestructura cofinanciada, el ente territorial deber garantizar su custodia, cuidado y debido uso. En tal sentido, el Ente Gestor deberá realizar la debida planeación para que no se tenga una infraestructura ociosa, sino que de manera muy cercana a la entrega sea puesta a disposición de los usuarios.



138	21/12/2023	JUAN CAMILO PANTOJA - GERENTE DE ESTRUCTURACIÓN Y BANCA DE INVERSIÓN	FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL	Literal f) del artículo 5. Establece la obligación de contar con el 100% de la actualización del catastro en la zona particular donde se ubique el proyecto, antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación. Estando de acuerdo con el objetivo final de este requisito, vale la pena tener en cuenta que muchas veces los procesos de actualización catastral son demorados y sufren complicaciones de implementación por acciones judiciales, entre otros. En tal sentido, se solicita: o Aclarar qué significa “garantizar” en este contexto. o Aclarar que los predios referidos en este literal f) son exclusivamente aquellos requeridos por el proyecto o de un área de influencia directa del proyecto. o Eliminar el requisito para que sea exigible en el convenio de cofinanciación.		x	Se aclara que la obligación de actualización catastral deviene de la Ley 2294 de 2023 y hace referencia exclusivamente a los predios que hacen parte del área de influencia del proyecto, según los estudios presentados por el Ente Gestor. Así, el verbo "garantizar" significa que el ente territorial asume el compromiso de cumplimiento de esta obligación, sopena de aplicación de la consecuencia descrita en el proyecto.
139				Literal h) del artículo 5. Establece la obligación de haber expedido los actos administrativos para la implementación de los instrumentos de captura de valor del suelo (plusvalía y valorización) antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la nación. Nuevamente, estando de acuerdo con el fin último de este requisito, se debe considerar que estos instrumentos deben ser autorizados por los Consejos Municipales y/o Asambleas Departamentales, por lo que su materialización final y real, como lo pretende el borrador de la Resolución, no está en control de las administraciones locales por más voluntad que tengan sobre el asunto. Se solicita eliminar el requisito para que sea exigible en el convenio de cofinanciación.		x	Dado que se trata de un requisito legal, es necesario incluir la forma en que se acreditará el cumplimiento de la obligación a lo largo de la cofinanciación, así como la consecuencia en caso de inobservancia
140				Literal i del artículo 5. Establece como obligatorio la constitución de un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) e implementar las fuentes de pago ciertas que lo alimentarán. Al respecto se solicita aclarar que este literal sólo es aplicable en aquellos proyectos que requieran recursos adicionales a la tarifa al usuario para garantizar su sostenibilidad económica.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles, por lo cual es necesario que exista un fondo, alimentado con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la prestación del servicio a los usuarios.
141				Parágrafo del artículo 5. Los anteriores puntos (relacionados con el artículo 5) derivan en una preocupación mayor para los posibles financiadores, según lo establece el parágrafo de este artículo, y es que el eventual convenio de cofinanciación a suscribir tendrá unas obligaciones adicionales que dificultarán, en el mejor de los casos, la consecución de la financiación con bancos locales, extranjeros y con la banca multilateral, llegando incluso a no conseguir financiación alguna por estas disposiciones. Al respecto se solicita amablemente al Ministerio de Transporte que elimine la disposición del parágrafo en mención, toda vez que son obligaciones que se pueden llegar a pactar en otro tipo de documento vinculante, y que no afecte la bancabilidad del proyecto. Estas disposiciones podrían impedir el acceso a financiación, ya que algunas de las acciones solicitadas dependen de órganos como los Concejos de las entidades territoriales, que pueden no aprobar estas acciones y la consecuencia es no girar los recursos de la cofinanciación.		x	Dado que se trata de un requisito legal, es necesario incluir la forma en que se acreditará el cumplimiento de la obligación a lo largo de la cofinanciación, así como la consecuencia en caso de inobservancia
142				Artículo 7. Sugerimos definir qué se entiende por cambios sustanciales en el proyecto original.	x		Para garantizar un tratamiento igualitario en las solicitudes, se reemplazará la exigencia del CONPES, por la presentación de los requisitos exigidos para cualquier cofinanciación, indicando el mayor valor requerido y la respectiva justificación . Se hará el ajuste en la redacción en tal sentido
143				Artículo 9. Si bien se entiende que las normas no son retroactivas, por seguridad jurídica sugerimos aclarar (dejar de manera expresa) que esta Resolución no aplica y/o afecta los convenios de cofinanciación suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta Resolución.		x	No es posible incluir la precisión solicitada frente a los convenios en ejecución, toda vez que cada caso requerirá un análisis particular.
144				Anexo A. Qué debe entenderse como “debida evaluación” a ser realizada por el DNP?		x	Significa que el cumplimiento de este requisito deberá ser evaluado por el DNP, para lo cual se emitirá el respectivo concepto por parte de dicha entidad, tal como lo establece el artículo 85 de la Ley 336 de 1996.
145				Anexo A. Se menciona que los miembros de la Junta Directiva deberán ser, en su mayoría, de la Nación. Teniendo en cuenta que el Código de Comercio establece como función de la Asamblea de Accionistas el nombramiento de los miembros de Junta Directiva, se sugiere: que exista un procedimiento para la elección de miembros de la Nación en estas juntas. Lo anterior ya que la demora en el nombramiento de los representantes de la nación conlleva problemas en las sociedades que se constituyen (esto aunado al número máximo de juntas en que puede participar una persona (5 juntas) – limitación incluida en el código de comercio).		x	Considerando que el objeto del proyecto normativo hace referencia a los requisitos de cofinanciación de la Nación, se considera que el procedimiento para nombrar miembros de juntas directivas no corresponde a la misma materia; adicionalmente se precisa que los temas relacionados con gobierno corporativo, competen al Ministerio de Hacienda y Crédito Público
146				Numeral 1.1 del del literal a del numeral ii Anexo A. Por favor aclarar en detalle qué se deberá entender a futuro con "cambios significativos" en la siguiente frase del texto: “El período de cinco (5) años debe ser menor en caso de presentarse cambios significativos en el comportamiento de la movilidad y partición modal del territorio generados por pandemias, catástrofes naturales o eventos de fuerza mayor.”	x		Se eliminará la referencia a la obligación de presentar un modelo en un término inferior a 5 años, cuando ocurran cambios significativos, y se mantendrá una regla única, con el fin de tener mayor homogeneidad en el requisito. En todo caso, se deben considerar las precisiones sobre el contenido del modelo, para mayor claridad.
147				Numeral 1.1. del literal a del numeral ii del Anexo A. Agradecemos aclarar la siguiente expresión “Para el caso del Sistema Integrado de Transporte Regional SITR, el modelo a presentar deberá comprender el sistema o modo principal que lo integra”, dado que no es claro qué es lo que se deberá presentar a futuro.	x		Se incluirá ampliación en la descripción para brindar mayor claridad
148	149			Numeral 3 del literal a del numeral ii del Anexo A. Se sugiere modificar el concepto de “trenes y tranvías” por “trenes”, dado que es un concepto más amplio que abarca tranvías, metros ligeros, metros pesados, tren-tram, etc.		x	Observación de forma: La diferenciación se realizó teniendo como premisa, que los trenes corresponden a tipología de sistemas de transporte pesados y los tranvías a sistemas de transporte livianos, teniendo diferentes especificaciones. Al incluir en el texto de la norma trenes y tranvías se están incluyendo todas las tipologías de los sistemas ferroviarios existentes permitidos por la ley para su cofinanciación (mencionados por el observador), por lo tanto no se considera necesario cambiar la versión actual.
				Numeral 4 del literal a del numeral ii Anexo A. El contenido y objetivo de la redacción actual de este numeral da a entender que se debe presentar todo lo relacionado con el OPEX del proyecto, y cómo ese OPEX se puede pagar o no con los diferentes ingresos del sistema. Al respecto, se sugiere aclarar que este no es en sí un modelo financiero estrictamente hablando, sino que se trata de un modelo económico que analiza la sostenibilidad del proyecto (Ingresos vs. OPEX) en el largo plazo. Bajo este contexto, se sugiere aclarar y/o eliminar ciertos aspectos que no son estrictamente del OPEX del proyecto, como lo son: • Inversiones: aclarar que se refieren a inversiones en el marco del OPEX y no del CAPEX. • Financiamiento: se sugiere eliminar este aspecto, toda vez que en ningún caso se materializa una financiación (deuda) para cubrir los gastos de OPEX para la solicitud de Aval Técnico. • Costo de capital: se sugiere eliminar este aspecto, ya que no hace parte del OPEX, sino del CAPEX del proyecto.	x		Acogida parcialmente. Dado que la interpretación es incorrecta, con el fin de dar mayor claridad, se procederá a modificar el título del numeral con el fin que se entienda que lo pretendido es la entrega del modelo financiero del proyecto de transporte a cofinanciar por la nación.

150	21/12/2023	JUAN CAMILO PANTOJA - GERENTE DE ESTRUCTURACIÓN Y BANCA DE INVERSIÓN	FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL	Numeral 6 del literal a del numeral ii Anexo A. Entendemos que cuando se menciona que "será necesario que se defina desde esta etapa la articulación de la infraestructura y su inserción en la ciudad, soportado en las gestiones y acuerdos con las entidades competentes que acrediten su articulación para garantizar la coexistencia de los sistemas o modos y proyectos del territorio", se refiere a la socialización y presentación del proyecto ante Entidades competentes, lo anterior teniendo en cuenta que la armonización de los diseños definitivos se realizará en la siguiente etapa de maduración del proyecto.		x	Se aclara que como lo indica la resolución, para el cumplimiento del requisito "Esquemas de integración física, tarifaria y operacional con otros modos y medios del sistema de transporte", se requiere articular la infraestructura existente del territorio con los diseños arquitectónicos de la infraestructura del sistema a cofinanciarse, garantizando que las obras cofinanciadas en otros modos de transporte o las inversiones propias territoriales, no se vean afectadas y/o interrumpidas con la inserción del nuevo modo. Lo anterior incluye estaciones, paraderos, espacio público, infraestructura vial, plataformas, terminales, etc. Así mismo, se debe detallar como se hará la Integración Peatonal y accesibilidad, describiendo en que puntos de la infraestructura nueva se harán estas integraciones. Definir aspectos como si: ¿Existirán estaciones intermedias?, ¿Llegarán las rutas urbanas a las estaciones en puntos específicos de integración, a cuáles?, ¿Cuáles son las rutas que se integrarán y en que estaciones?, Se deben incluir entonces, secciones transversales en las cuales se aprecie el detalle de las vías, las plataformas, estructuras, el sistema vial con sus separadores, redes de servicios públicos y paramentos existentes. Adicionalmente, se deben incluir descripciones más detalladas de las áreas disponibles o necesarias para las zonas de integración urbanas definidas, entendidas como las plazoletas, pasarelas y bahías de aproximación Finalmente, se debe propender, la transitabilidad y accesibilidad de los usuarios entre modos, facilitando su movilidad, disminución de tiempos de desplazamiento entre un modo y otro.
151				Numeral 8 del literal a del numeral ii del Anexo A. Solicitamos aclarar el literal b del numeral 8 - Plan de implementación, particularmente a qué se hace referencia con flota privada y flota pública y los tipos de actividades para garantizar su operatividad dentro del sistema.	x		Se incluirá ampliación en la descripción para brindar mayor claridad
152				Literal c del numeral ii Anexo A. Respecto al requisito de entrega de un diagnóstico de las condiciones del fenómeno de ilegalidad o informalidad, es importante mencionar que la estimación de la demanda de la ilegalidad o partición modal es un ejercicio complejo que requiere la ejecución de estudios de alta dificultad y costo, y cuya representatividad resultante es baja por las limitaciones que se tendrán para su expansión. En tal sentido, se sugiere eliminar las referencias particulares a la "estimación de la demanda o partición modal sobre los viajes del territorio, tipología usada"		x	Contar con un diagnóstico robusto frente al fenómeno de la informalidad es fundamental para construir soluciones efectivas a dicha problemática y que éstas sean contempladas por el sistema de transporte a implementar, por lo cual no es dable acoger la propuesta planteada por el observante.
153				Literal E del numeral ii Anexo A. Respecto a la "identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto", se solicita que este requisito sea exigible, en lo referente a las fuentes de pago (financiación de acuerdo a la resolución), únicamente a los proyectos que presenten déficits en el balance entre los ingresos y el OPEX.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles, por lo cual es necesario que exista un fondo, alimentado con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la prestación del servicio a los usuarios.
154				Literal G del numeral ii Anexo A. En relación con el numeral 2. Viabilidad financiera del proyecto, agradecemos aclarar a qué se refiere con "aval financiero y presupuestal", en el contexto del proyecto de Resolución.		x	El aval financiero y presupuestal se entiende como el cumplimiento de los requisitos 1 y 2 del requisito g. viabilidad financiera y presupuestal del proyecto. Es decir una vez se cuenta con el aval fiscal de la Nación.
155				Literal G del numeral ii Anexo A. Sobre el "análisis de capacidad de financiación del sistema" que se proponer solicitar a la Dirección de Apoyo Fiscal DAF del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, consideramos que es un requisito que se cumple desde los Entes Territoriales con el envío del documento que demuestre que se encuentran en condiciones de aportar los recursos de contrapartida para la implementación del proyecto, y con el Aval Fiscal del CONFIS territorial, quien es el máximo órgano de política fiscal en los territorios. Lo anterior partiendo del principio de autonomía de las entidades territoriales, así como de los procesos de descentralización que se han llevado a cabo a lo largo de las últimas décadas. En tal sentido, se sugiere respetuosamente eliminar este requisito.	x		Acogida parcialmente. Teniendo en cuenta que de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 del 2000 artículo 80, se prohíbe a la Nación otorgar apoyos financieros directos o indirectos a las entidades territoriales que no cumplan las disposiciones de la Ley 617 de 2000, se requiere este documento para verificar el cumplimiento de la misma. Por lo anterior, no es viable la solicitud efectuada.
156				Teniendo en cuenta la experiencia de la FDN en la estructuración de proyectos y el asesoramiento a entes territoriales y entes gestores tanto en la obtención de cofinanciación de la Nación (para este tipo de proyectos) como en la financiación de estos proyectos, proponemos se realicen mesas técnicas de trabajo en las cuales, y en conjunto con otros actores, se escuchen las experiencias, las necesidades técnicas y de financiamiento, y las propuestas para la adecuada implementación de esta regulación.		x	El Ministerio de Transporte ha considerado en el proyecto de resolución las diferentes miradas planteadas por los entes territoriales, por lo cual no se considera necesario realizar mesas de trabajo adicionales. En todo caso se aclara que todas las observaciones allegadas al proyecto de Resolución son revisadas, analizadas y atendidas en debida forma, lo cual garantiza, no solo un ejercicio de participación eficaz, sino también que la norma incluya, cuando es pertinente, las propuestas realizadas por los interesados.
157				Artículo 9. Para los proyectos que ya han radicado la documentación para solicitar el Aval Técnico, previo a la entrada en vigencia de la nueva resolución, se solicita que los requisitos que se deban cumplir sean los establecidos en la resolución vigente al momento de la radicación inicial, si dicha radicación no excede de un año a partir de la publicación de la futura nueva Resolución. Lo anterior sin perjuicio que se cumpla con los requisitos exigidos por la ley del plan de desarrollo 2022-2026.		x	El proyecto aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez, o para un componente independiente, por lo cual, las solicitudes presentadas en vigencia de la Resolución 20203040013685 de 2020 continuaran con el trámite dispuesto ahí. En todo caso, se aclara que si una solicitud de presentó en vigencia de la Resolución citada y ésta fue rechazada por falta de cumplimiento de los requisitos en ella establecidos, la solicitud deberá ser radicada nuevamente y atender los requisitos previstos en las normas que se encuentren vigentes para el momento de dicha presentación.
158	21/12/2023	DIANA ALCIRA LOZANO RAMIREZ	N.A	Página 11. Anexo A. PROPUESTA. II. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:  a. Definición del esquema operacional y financiero. b. Definición del esquema institucional. c. Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad. d. Evaluación social y económica. e. Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización. f. Identificación, análisis y compromiso - suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto. g. Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto. h. Estudio ambiental." i. Indicadores con acciones afirmativas para las mujeres, medidas de accesibilidad con enfoque diferencial y estrategias de movilidad de cuidado.		x	Los requisitos listados se encuentran contemplados en el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, por lo cual no es dable su modificación.

159	21/12/2023	DIANA ALCIRA LOZANO RAMIREZ	N.A	<p>Pagina 27 incluir literal I Anexo A PROPUESTA 1. INDICADORES CON ACCIONES AFIRMATIVAS PARA LAS MUJERES, MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD CON ENFOQUE DIFERENCIAL Y ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD DE CUIDADO.</p> <p>Documento que contenga las medidas a incluir para promover acciones afirmativas para mujeres, medidas de accesibilidad con enfoque diferencial y estrategias de movilidad del cuidado con sus respectivos soportes, debe incluir de forma detallada lo siguiente:</p> <p>Acciones afirmativas para las mujeres</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar la participación de las mujeres a lo largo del proceso de planificación, incluida la consulta, el seguimiento y la evaluación del proyecto de transporte.</li> <li>• Propiciar un relacionamiento con instancias de participación de ciudadana (consejos consultivos de diferentes poblaciones) en las diferentes etapas de proyecto.</li> <li>• Incluir estrategias de prevención, detección y rutas de atención a casos de violencia sexual y acoso sexual (físico, verbal y no verbal) en el transporte público y la infraestructura asociada.</li> <li>• Establecer medidas para capacitación al personal vinculado al sistema sobre prevención y desnaturalización de violencias basadas en sexo y género, así mismo del acoso sexual callejero y la protección de las mujeres, niñas y adolescentes en las zonas intervenidas por proyectos.</li> <li>• Diseñar e implementar un sistema de recogida de denuncias frente a violencias basadas en sexo y género y situaciones de acoso sexual en las zonas intervenidas y en la operación del Sistema, para facilitar el seguimiento y reporte.</li> <li>• Utilizar la señalización pública y emplear un lenguaje incluyente, accesible y no sexista .</li> <li>• Incluir una propuesta para fomentar una "cultura de tolerancia cero" contra el acoso sexual (físico, verbal y no verbal) y la violencia hacia las mujeres otras poblaciones discriminadas en razón de sexo, género, pertenencia étnica y discapacidad.</li> <li>• Implementar los códigos de conducta de tolerancia cero para personal vinculado al sector frente a la violencia y explotación sexual de mujeres niños niñas y adolescentes. (CONPES 4080 del 2022: Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres)</li> <li>• Contemplar en el diseño de áreas públicas espacios abiertos con visibilidad, iluminación y estaciones de sistema de cámaras de TV de circuito cerrado paraderos y senderos iluminados e instalación de dispositivos de pánico; así como durante las obras en campamentos de construcción y vías: corredores seguros para el tránsito iluminado a mujeres y en áreas cercanas a las zonas.</li> <li>• Implementar estrategias para compatibilizar la vida personal, familiar y laboral de las mujeres trabajadoras.</li> </ul> <p>Empleabilidad y trabajo en áreas no convencionales</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En fases de reasentamiento, obras y operación, la vinculación de mujeres en todos los procesos, capacitación en áreas como conducción, operación de maquinaria, construcción de obras viales y programas asociadas a la movilidad segura.</li> <li>• Implementar política de paridad para contratación de mujeres profesionales en todas las áreas, incluidas aquellas que requieren la toma de decisiones.</li> <li>• En fases de reasentamiento, obras y operación la contratación de mujeres sobrevivientes de violencias de género (incentivo tributario) , mujeres emprendedoras, mujeres jefes de hogar, personas cuidadoras, personas con discapacidad, personas con identidades de género diversas, personas afro, negras, raizales, palenqueras, romm, gitanas y pueblos indígenas a empleos ofertados para el desarrollo de los proyectos, incluido cargos que requieran la toma de decisiones.</li> </ul> <p>Medidas de accesibilidad con enfoque diferencial</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Propiciar espacio suficiente y reservado para la espera, ingreso y descenso de personas con particularidades: movilidad reducida, personas mayores personas con discapacidad, entre otros.</li> <li>• Crear e implementar un sistema de accesibilidad a los medios de transporte que incluya: rampas tanto de acceso a las estaciones como a los vehículos señalización en lengua de señas colombiana, alto contraste, sistema braille, sistemas parlante con información tanto de las paradas como de los lugares de proximidad a estas, mapas táctiles, información de lectura fácil, videos y comunicación accesible, entre otros; que permitan la accesibilidad de todas las personas al servicio de transporte y a la infraestructura asociada a este.</li> </ul> <p>•Garantizar accesibilidad universal en toda la cadena de desplazamientos (entorno, parada, estación, andén, vehículo).</p> <p>•Implementar campañas y protocolos de servicio a la ciudadanía que incentive una cultura incluyente y diferencial en los sistemas de transporte.</p> <p>Estrategias de movilidad de cuidado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Desarrollar una red de calles amigables para caminar con aceras espaciosas, cruces suficientes y señales de calles</li> <li>• Eliminación o adecuación de espacios con rincones, muros ciegos o áreas escondidas sin visibilidad o abandonadas en las zonas intervenidas por los proyectos</li> <li>• Considerar en los proyectos infraestructura segura para desplazamientos en modos activos (viajes a pie o en bicicleta) y servicios complementario como bici parqueaderos para favorecer la intermodalidad.</li> <li>•Garantizar el acceso sin barreras al transporte público sin escalones y con embarque a nivel.</li> <li>•Zonas adaptadas para mujeres trabajadoras como salas amigas de la familia lactante (Ley 2306 de 2023,) jardines infantiles y similares.</li> <li>•Proporcionar baños limpios y salas de enfermería en estaciones de transporte público muy frecuentadas.</li> <li>•Proporcionar dispensadores de toallas higiénicas en los baños</li> <li>•Roll-out "parada de autobús bajo demanda" por la noche y madrugada para reducir las distancias a pie.</li> <li>•Adaptar la integración de tarifas en el sistema de transporte público, para permitir el encadenamiento de viajes</li> <li>•Proporcionar información sobre los horarios de transporte público para evitar largos tiempos de espera</li> <li>• Considerar los patrones de viaje de mujeres, personas cuidadoras y quienes requieran cuidado tales como: niños, niñas, personas con discapacidad personas mayores, para la planificación de rutas y la conectividad de última milla en el transporte público y la movilidad compartida.</li> <li>• Considerar la implementación de otras estrategias para reducir tiempos de viaje y sobrecostos como viajes encadenados, integración intermodal primera y última milla.</li> </ul>	x		Acogida parcialmente. Se incluirá de manera general, la obligación de incluir medidas para la población mencionada en la observación, de tal manera que dicha inclusión pueda efectuarse en las diferentes etapas del proyecto, conforme en la normatividad existente en la materia.
160	21/12/2023	NATALIA CATALINA COGOLLO UYABAN DIRECTORA TÉCNICA DE NORMATIVIDAD Y CONCEPTOS	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	Se sugiere incluir un considerando que mencione los componentes de la infraestructura física de que trata el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013 al cual se hace remisión normativa en el literal b del numeral 3 del artículo 3 del proyecto de resolución. Así mismo como se justifican los elementos adicionales que se enlistan en dicho literal, por que esos y no otros?		x	Tal como lo indica la observación la Resolución en el Artículo 3: definiciones, numeral 3. Componentes elegibles, se establece que la infraestructura física, corresponde con lo reglamentado en la Ley 1682 de 2013 la Ley 1682 de 2013, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, incluyendo sus características, su integración y se definen los principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará. De acuerdo con lo anterior, se aclara que la Ley 2294 de 2023, establece entre las inversiones cofinanciables la infraestructura física y la misma norma establece que la cofinanciación de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Así las cosas, si bien en la definición se listan entre otros cuales pueden ser, en el Parágrafo 2. Se establece que “En los documentos anexos a los diferentes convenios de cofinanciación, serán precisados los componentes elegibles de cofinanciación y el desglose de cada uno de ellos de acuerdo con cada proyecto, teniendo como fundamento los documentos CONPES de declaratoria de importancia estratégica de cada sistema de transporte del proyecto”.
161				Se sugiere incluir en la parte considerativa mención a lo dispuesto en la Ley 388 de 1997 sobre adquisición de predios por motivos de utilidad pública.		x	Dado que se trata de una norma que aplica a los procedimientos propios que adelanta el ente territorial en sus procesos de adquisición predial, no se considera oportuno su inclusión en la reglamentación que nos ocupa

162	21/12/2023	NATALIA CATALINA COGOLLO UYABAN DIRECTORA TÉCNICA DE NORMATIVIDAD Y CONCEPTOS	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	En cuanto al objeto que se plantea, se sugiere, verificar la inclusión en esta resolución no solo de los lineamientos asociados al artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 -PND - que modifiko el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 en lo relacionado con la cofinanciación de sistemas de transporte, sino también aquellos lineamientos descritos en los artículos 182, 183 y 184 relacionados con la cofinanciación de flota nueva y en operación. Adicionalmente incluirse dentro del desarrollo del articulado.		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, en lo que tiene que ver con los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, tal como se precisa en la parte considerativa. Su objetivo no es reglamentar el artículo 183 de la misma ley, por lo cual no es dable incorporar la precisión solicitada.  Por otra parte, se debe mencionar que actualmente se tiene previsto la expedición de otros actos administrativos, entre los cuales se encuentra justamente la reglamentación del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023.
163				Artículo 3. De acuerdo con lo establecido en el Manual para la elaboración de textos normativos - Proyectos de decreto y resolución, anexo 1 del Decreto Único Decreto Único Reglamentario del Sector 1609 de 2015, se sugiere que la subdivisión de la lista presentada en este artículo se componga solamente de números: "excepcionalmente, cuando sea necesaria una nueva subdivisión, se identificarán tantos decimales como sea necesario ("1.1., 1.2., 1.3. (. ..) 1.1.1., 1.1.2., etc. ")".		x	Los numerales o literales permiten tener un listado enunciativo y organizado de los diferentes elementos que conforman el artículo en cuestión, así mismo, permite que se realice una mejor citación; por lo tanto, es factible emplearlos como una forma de organizar esos elementos.
164				Artículo 3. En la definición establecida en el literal d relacionado con la adquisición predial, se sugiere tener en cuenta 61 A de la Ley 388 de 1997, adicionado por el art. 122 de la Ley 1450 de 2011, toda vez que define lo relacionado con la adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria y expropiación judicial y administrativa de que trata la Ley 388 de 1997.		x	Las formas y etapas de adquisición predial requeridas para la realización de las obras de infraestructura pública, se encuentran previstas en la Ley por lo cual no se considera necesario incluirlas nuevamente
165				Artículo 3. En la definición establecida en el literal e se sugiere tener en cuenta la definición general para los ITS establecida en el numeral 7 del artículo 2.5.1.3 del Decreto 2060 de 2015, como quiera que más que definición se está señalando para el objeto del proyecto de resolución cuales deben considerarse como esos sistemas pero en realidad no debería incluirse una definición adicional a la ya existente.		x	El numeral 7 del artículo 2.5.1.3 Decreto 2060 del 2015 "Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011", define son los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) y el proyecto de resolución, en cambio, hace mención de los Sistemas Inteligentes de Transporte. Por lo anterior, no se considera oportuno utilizar la definición propuesta
166				Artículo 3. En la definición establecida en el literal f, relacionada con material rodante, dado que hace referencia, a todo vehículo de ruedas que es capaz de circular por una vía férrea, se sugiere crear una definición aparte para vehículos teniendo en cuenta la establecida en la Ley 769 de 2002 y de esta manera, separar la adquisición total o parcial de vehículos nuevos, toda vez que generaría una imprecisión.	x		Se incluirá definiciones separadas para cada tipología, con el fin de brindar mayor claridad
167				Artículo 3. Literal 4. Debe entenderse que en todo caso los componentes independientes deberán ser incluidos mediante adición de otrosí del respectivo convenio o de uno nuevo?		x	Se aclara que la Ley 2294 de 2023 permite las dos opciones
168				Artículo 3. Se sugiere incorporar una definición para "Sistemas Integrados de Transporte Regional – SITR".	x		Se incorporará la definición mencionada
169				Artículo 4. De acuerdo con lo establecido en el Manual para la elaboración de textos normativos - Proyectos de decreto y resolución, anexo 1 del Decreto Único Decreto Único Reglamentario del Sector 1609 de 2015, se sugiere que la lista presentada en este artículo sea numérica y no con literales.		x	Los numerales o literales permiten tener un listado enunciativo y organizado de los diferentes elementos que conforman el artículo en cuestión, así mismo, permite que se realice una mejor citación; por lo tanto, es factible emplearlos como una forma de organizar esos elementos.
170				Artículo 4. Se sugiere precisar en el literal b a que se refiere el término "gastos de las autoridades territoriales", en el entendido que los gastos administrativos son mencionados en el literal a, a que otros gastos se quiere hacer mención		x	El literal busca precisar que todas las inversiones que no haga parte del convenio de cofinanciación y del conpes de declaratoria estratégica del proyecto, se considera un componente no elegible y en tal virtud debe ser asumido exclusivamente por el territorio.
171				Artículo 5. De acuerdo con lo establecido en el Manual para la elaboración de textos normativos - Proyectos de decreto y resolución, anexo 1 del Decreto Único Decreto Único Reglamentario del Sector 1609 de 2015, se sugiere que la lista presentada en este artículo sea numérica y no con literales.		x	Los numerales o literales permiten tener un listado enunciativo y organizado de los diferentes elementos que conforman el artículo en cuestión, así mismo, permite que se realice una mejor citación; por lo tanto, es factible emplearlos como una forma de organizar esos elementos.
172				Artículo 5. En cuanto al control de las inversiones por parte de los entes territoriales de que trata el presente artículo, se debe tener en cuenta que el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 -PND, establece que los dineros de la cofinanciación de sistemas de transporte serán administrados a través de una fiducia, a la cual también le asiste responsabilidades como las descritas en el artículo 1234 del Código de Comercio: "Son deberes indelegables del fiduciario, además de los previstos en el acto constitutivo, los siguientes: 1. Realizar diligentemente todos los actos necesarios para la consecución de la finalidad de la fiducia;   2. Mantener los bienes objeto de la fiducia separados de los suyos y de los que correspondan a otros negocios fiduciarios;   3. Invertir los bienes provenientes del negocio fiduciario en la forma y con los requisitos previstos en el acto constitutivo, salvo que se le haya permitido obrar del modo que más conveniente le parezca;   4. Llevar la personería para la protección y defensa de los bienes fideicomitidos contra actos de terceros, del beneficiario y aún del mismo constituyente;   5. Pedir instrucciones al Superintendente Bancario cuando tenga fundadas dudas acerca de la naturaleza y alcance de sus obligaciones o deba apartarse de las autorizaciones contenidas en el acto constitutivo, cuando así lo exijan las circunstancias. En estos casos el Superintendente citará previamente al fiduciante y al beneficiario;   6. Procurar el mayor rendimiento de los bienes objeto del negocio fiduciario, para lo cual todo acto de disposición que realice será siempre oneroso y con fines lucrativos, salvo determinación contraria del acto constitutivo;   7. Transferir los bienes a la persona a quien corresponda conforme al acto constitutivo o a la ley, una vez concluido el negocio fiduciario, y   8. Rendir cuentas comprobadas de su gestión al beneficiario." Por lo anterior, se sugiere realizar la inclusión en el presente artículo 5 de la responsabilidad que le asiste a las fiducias que se creen con ocasión de la cofinanciación de los sistemas de transporte, teniendo en cuenta lo señalado anteriormente.		x	La obligaciones del encargo fiduciario deberá ser definido en el contrato suscrito por el ente gestor, siendo este el responsable de la administracion y ejecución del convenio de cofinanciacion.
173				Artículo 5. De otra parte, se recomienda revisar y ajustar para evitar mezclar obligaciones entre el ente territorial y el ente gestor mediante dos alternativas (1) Que el ente territorial delegue al ente gestor o (2) dividir las obligaciones dependiendo de quien deba responder por dicha obligación dado que al mencionar que "Las autoridades territoriales y los entes gestores de los sistemas, además de las responsabilidades a su cargo en virtud de la ley, deberán (...) cumplir con las siguientes obligaciones: "		x	La cofinanciación de la Nación se otorga a los entes territoriales, por lo cual son ellos los llamados a cumplir obligados a cumplir con este tipo de obligaciones, sin embargo, dado que la ley prevé como requisitos de cofinanciación la existencia de un Ente Gestor del proyecto, se considera relevante su inclusión

174	21/12/2023	NATALIA CATALINA COGOLLO UYABAN DIRECTORA TÉCNICA DE NORMATIVIDAD Y CONCEPTOS	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	Artículo 5. En algunos casos, las obligaciones de seguimiento al ente gestor deberían ser de la entidad territorial y no del ente gestor como ejecutor del proyecto.		x	Estamos de acuerdo con la premisa y no se observan obligaciones de seguimiento al ente gestor por parte del ente gestor en el texto del artículo 5, por lo cual no es clara la propuesta
175				Artículo 5. Se sugieren algunas propuestas específicas sobre parte de los literales del artículo 5. En el literal c se sugiere dividir las obligaciones del ente gestor y del ente territorial de acuerdo con sus competencias. Entidad territorial a nivel de seguimiento y ente gestor a nivel de verificación y recibo de bienes o servicios como entidad contratante. En el literal i, se sugiere mencionar que el ente territorial no solo constituya si no también administre y haga seguimiento al Fondo de Estabilización Tarifaria que garantiza la sostenibilidad del sistema de transporte.		x	La cofinanciación de la Nación se otorga a los entes territoriales, por lo cual son ellos los llamados a cumplir obligados a cumplir con este tipo de obligaciones, sin embargo, dado que la ley prevé como requisitos de cofinanciación la existencia de un Ente Gestor del proyecto, se considera relevante su inclusión
176				Artículo 6. Se sugiere que además de cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos en el Anexo B del proyecto de resolución, se cumpla con lo establecido en el en el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 -PND, en lo relacionado con aportes en especie que a propósito señala: "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 de Pasajeros (SITM, SITP, SETP Y SITR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50% del total del aporte del territorio."		x	El artículo 6 del proyecto de resolución, establece que para el reconocimiento de aportes en especie en los diferentes Sistemas de Transporte Público de Pasajeros cofinanciados por la Nación, se deberá cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos en el Anexo B, ahora bien, el Anexo B define que para que los gastos e inversiones a sustentar como aportes en especie identificados en la solicitud de cofinanciación, sean reconocidos como tales en la ejecución del convenio, deberán cumplir con unas condiciones, entre esas cumplir los términos establecidos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, que comprende que: "Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50 % del total del aporte del territorio".
177				Artículo 8. De acuerdo con lo establecido en el Manual para la elaboración de textos normativos - Proyectos de decreto y resolución, anexo 1 del Decreto Único Decreto Único Reglamentario del Sector 1609 de 2015, se sugiere que la lista presentada en este artículo sea numérica y no con literales.		x	Los numerales o literales permiten tener un listado enunciativo y organizado de los diferentes elementos que conforman el artículo en cuestión, así mismo, permite que se realice una mejor citación; por lo tanto, es factible emplearlos como una forma de organizar esos elementos.
178				Artículo 8.Al respecto de lo establecido en el artículo 8, en cuanto al nuevo número de rutas, no es claro por qué se aplica que las mismas, no podrán tener una disminución superior al 15% de la cobertura total definida en la ETLF inicial, en algunos casos podrían ser mayor a este porcentaje.		x	Cuando el cambio en la cobertura de las rutas del sistema planteado es superior al 15% implica una reestructuración y nueva evaluación de las condiciones planteadas en los componentes de la ETLF inicial con la cual se obtuvo el aval para la cofinanciación.
179				Artículo 9. Se sugiere establecer un artículo de transitoriedad para los proyectos que ya han sido cofinanciados bajo los lineamientos de la resolución que se está derogando 20203040013685, teniendo en cuenta los que ya han sido priorizados por parte de los entes territoriales.		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996. Lo anterior, aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez o para componentes independientes, en ese sentido, las solicitudes presentadas en vigencia de la Resolución 20203040013685 de 2020 continuaran con el trámite dispuesto ahí. Ahora bien, mediante Concepto No. 598041 de 2020 del Departamento Administrativo de la Función Pública, indicó que todo acto administrativo, como las leyes, tienen como característica esencial el carácter irretroactivo, es decir, que los efectos jurídico-materiales que producen, por regla general son ex nunc (hacia el futuro) a efectos de preservar la confianza, la seguridad y la certidumbre de las personas en el orden jurídico vigente. Así mismo, trae a colación la sentencia C-957 de 1999 con Magistrado Ponente Dr. Álvaro Tafur Galvis que respecto a la vigencia de los actos administrativos expresó: "En relación con la vigencia de los actos administrativos, el Consejo de Estado considera que la decisión administrativa contenida en el acto de carácter general o particular es válida desde el momento en que se expide (desde que ha sido firmado, aún sin haber sido publicado o notificado, según el caso). Sin embargo, su fuerza vinculante comienza desde que se ha producido la publicación o notificación del acto; por lo tanto, la publicación no constituye un requisito de validez del acto administrativo; se trata simplemente de una condición para que pueda ser oponible a los particulares, es decir, de obligatoriedad. (...)"
180	21/12/2023	ANDRES ERNESTO DIAZ HERNANDEZ GERENTE	EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S.	Anexo A. En virtud de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023, se sugiere que el proyecto, además de contemplar medidas para el control de la ilegalidad, también contemple la aplicación de medidas para mejorar la calidad de la prestación del servicio y controlar la evasión del pago de la tarifa.		x	La justificación del sistema que se propone cofinanciar, debe plantear mejoras en la calidad del servicio; en todo caso, el proyecto de resolución establece una nueva exigencia con relación a indicadores de calidad de servio y su respectivo seguimiento, por lo cual no se considera necesario agregar una disposición adicional.
181				Anexo C. Se sugiere en la definición del componente "4. Sistemas inteligentes de transporte" mantener la definición del numeral 7 del artículo 2.5.1.3. del Decreto Único Decreto Único Reglamentario del Sector 1079 de 2015, de la siguiente manera: "Conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de las telecomunicaciones diseñadas para apoyar la operación y seguridad de los sistemas de transporte. Corresponde entre otros al sistema de recaudo centralizado -SRC, los sistemas de gestión y control de la operación, los sistemas de información al usuario, los sistemas de semaforización de las intersecciones asociadas al proyecto".		x	La definición establecida en el Decreto, hace referencia a temas asociados a las soluciones tecnológicas e informáticas de tránsito y transporte y se expresa de manera general. La definición incluida en el proyecto de Resolución, obedece expeditamente a los proyectos cofinanciados a través del artículo 172 de la Ley 2294 de 2011 y corresponde con todos los elementos establecidos en la Resolución 20203040034065 del 29 de diciembre de 2020: "Por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público" y la Resolución 20213040060975 del 16 de diciembre de 2021: "Por la cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de transporte público que sean cofinanciados con recursos de la Nación", ambas normas expedidas por el Ministerio de Transporte específicamente para este tema.
182	21/12/2023	ANDRES ERNESTO DIAZ HERNANDEZ GERENTE	EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S.	Artículo 1, Este artículo establece que son las entidades territoriales las que pueden acceder a cofinanciación de la Nación tras el cumplimiento de los requisitos de la Ley y la Resolución. Sobre el particular, y considerando la definición de "entidades territoriales" que trae la Constitución Nacional, respetuosamente solicitamos que la redacción de la Resolución contemple la posibilidad de que áreas metropolitanas o regiones metropolitanas puedan presentar los estudios y acceder a cofinanciación de la Nación para el desarrollo de sistemas de transporte público de pasajeros de naturaleza regional. Podría plantearse como entidades territoriales e instituciones de asociación entre entidades territoriales.		x	El artículo 172 hace referencia a los entes territoriales, en tanto ellos son los responsables de ejecutar el proyecto y operarlo en debida forma: "La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue" Por lo anterior, la reglamentación debe plantearse en los mismos términos previstos en la legislación vigente.

183	21/12/2023	ANDRES ERNESTO DIAZ HERNANDEZ GERENTE	EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S.	Artículo 2. Respetuosamente se solicita aclarar el término “Entes Territoriales”. Si se refiere a entidades territoriales, considerar el comentario anterior al Artículo 1.		x	Se aclara que cuando se utiliza la expresión "ente territorial" se hace referencia en singular a las "entidades territoriales". De acuerdo con lo previsto en el artículo 286 de la CPC, "Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. La ley podrá daries el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la Constitución y de la ley"
184				Numeral 3 artículo 3. De la redacción de la definición se entiende que solo serán entendidos como “Aportes en Especie” aquellos aportes pagados por el Ente Territorial, de forma previa a la obtención de la cofinanciación del proyecto por parte de la Nación. Si bien estamos de acuerdo en que se deben reconocer como aportes de la Entidad Territorial los Aportes en Especie que se hagan de manera anticipada, es decir, previo a la obtención de la cofinanciación por parte de la Nación, siempre que los mismos cumplan con los requisitos y características para ello, vemos que no existe regulación para aquellos Aportes en Especie que las Entidades Territoriales quieran hacer como parte de su porcentaje de cofinanciación al momento de la suscripción del Convenio de Cofinanciación y que sean terminados de forma posterior. En virtud de lo anterior, de manera respetuosa solicitamos se aclare la redacción de la definición en la medida en que (i) sea claro que los Aportes en Especie que se hagan previo a la obtención de la cofinanciación, son aportes considerados dentro del porcentaje que le corresponde aportar al respectivo Ente Territorial para la ejecución del Proyecto y (ii) que es permitido de igual manera hacer compromisos de Aportes en Especie una vez se suscriba el Convenio de Cofinanciación y los mismos, de igual manera que los previos, serán tenidos como parte del porcentaje de la cofinanciación del Ente Territorial. Es normal que las entidades territoriales efectúen actividades -que pueden ser entendidas como aporte en especie- incluso posterior a la firma del convenio, como son por ejemplos los intercambiadores que hacen parte del proyecto Metro de la 80.		x	Con relación a la primera sugerencia, se precisa que los aportes en especie hacen parte del porcentaje que le corresponde a los entes territoriales cofinanciar, de ahí que exista un procedimiento para su reconocimiento y que se prevea en el Anexo B del proyecto de resolución, que, en aquellos casos en que estos no cumplan con los requisitos previstos en la norma, "la Entidad Territorial deberá aportar en dinero los recursos correspondientes a estos gastos o inversiones en la siguiente vigencia del pronunciamiento, con la correspondiente actualización de los valores del aporte, de acuerdo con las condiciones definidas en el convenio de cofinanciación".  Con relación al segundo punto propuesto, se considera inconveniente su aceptación, toda vez que la adquisición de bienes, obras o inversiones, efectuados con posterioridad a la firma del convenio, debe regirse por las condiciones allí contempladas y no se observa una justificación para incorporar aportes que se han efectuado al margen de las reglas propias del convenio.
185				Literal a artículo 4. En lo referente a esta exclusión, y con fines de aclarar el sujeto sobre el cual recae esta exclusión, respetuosamente solicitamos se aclare quién es el sujeto pasivo del numeral indicado. Es decir, quién debe hacer la exclusión de los gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares. Entendemos que se excluyen dichos gastos para el ente gestor, pero que en nada implica que los presupuestos de contratistas o concesionarios no puedan incluir estos temas en su administración y que dicha administración si es cofinanciable.		x	El ámbito de aplicación de la norma corresponde a las entidades territoriales, por lo cual, la limitación abarca a todos los actores que actúen en su nombre o representación, esto es, funcionarios de entidades, dependencias, asesores, contratistas, etc.
186				Artículo 6. Entendemos que la regulación de este artículo aplica para los Aportes en Especie (según los mismos se definen en el numeral 3 del artículo 3 de la Resolución). Por lo tanto, solicitamos se tengan los comentarios que se hicieron para dicho numeral con el fin de que sea claro que aplica para los Aportes en Especie pagados por el Ente Territorial, de forma previa a la obtención de la cofinanciación del proyecto por parte de la Nacional y los que se hagan con la suscripción del Convenio de Cofinanciación.		x	El ámbito de aplicación de la norma corresponde a las entidades territoriales, por lo cual, la limitación abarca a todos los actores que actúen en su nombre o representación, esto es, funcionarios de entidades, dependencias, asesores, contratistas, etc.
187				Artículo 7. De acuerdo con la redacción propuesta se entiendo que cualquier Sistema de Transporte Público de Pasajeros del modo férreo podrá optar por ese mayor aporte. En este sentido consideramos que debe ser aclarado el texto para que no quepa duda de dicha interpretación.		x	De manera clara y expresa el artículo 7 del proyecto de resolución establece que cuando un Sistema de Transporte Público de Pasajeros del modo férreo requiera aportes superiores al 70% de cofinanciación a cargo de la Nación (Artículo 173 de la Ley 2294 de 2023), el representante legal del Ente Territorial deberá presentar la solicitud al Grupo UMUS del Ministerio de Transporte, con la respectiva justificación, indicando el mayor valor requerido y los componentes objeto de cofinanciación.
188				Artículo 9. Respetuosamente solicitamos que al mismo sea adicionada la siguiente precisión en el marco de los proyectos de transporte que ya se encuentran radicados para la obtención del aval técnico, con el propósito de que a para estos se mantengan vigentes las disposiciones de la Resolución 20203040013685 de 2020. Por lo anterior, a continuación, se hace una propuesta de ajuste en la redacción de dicho artículo: "Artículo 9. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución 20203040013685 de 2020. Parágrafo transitorio: Los proyectos cuyo trámite ante el Ministerio de Transporte/UMUS haya iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente Resolución, continuarán rigiéndose por la Resolución 20203040013685 de 2020."		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996. Lo anterior, aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez, en ese sentido, las solicitudes presentadas en vigencia de la Resolución 20203040013685 de 2020 continuaran con el trámite dispuesto ahí. Hecha la anterior precisión, se aclara que en aquellos casos en que se haya presentado una solicitud de cofinanciación y ésta haya sido rechazada por falta de cumplimiento de los requisitos establecidos en la Resolución citada, el trámite se entenderá cerrado, por lo cual, si la entidad territorial decide radicarla nuevamente, ésta deberá cumplir con el marco jurídico vigente para dicho momento.
189				Sección 3.1. Matriz multicriterio. ANEXO A. Solicitamos se aclare cuál es el alcance del análisis legal que se va a exigir para efectos de cumplir con este requisito.	x		Acogida parcialmente. El análisis legal solicitado, tal como se desprende del anunciado del numeral 3.1., hace referencia a la normativa existente en Colombia, "para mitigación al cambio climático"; no obstante, se precisa que este numeral será modificado, con el fin de incorporar unos criterios integrales de análisis.
190				Sección 4. Costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos. ANEXO A. Frente a la redacción de la citada sección del documento surgen las siguientes inquietudes que solicitamos sean precisadas y aclaradas: (i) ¿A qué fuentes alternas hace referencia la redacción? (ii) ¿Cuál será el manejo que se le de al modelo financiero y los demás documentos asociados al mismo teniendo en cuenta que es un documento de estructuración sensible que no debe ser divulgado ni conocido por terceras personas? En este sentido recomendamos se establezca un procedimiento de manejo del mismo.		x	(i) Se refiere a cualquier tipo de fuente de recursos que el sistema pueda utilizar para su sostenibilidad diferente a tarifa al usuario. ii) la sección mencionada señala que el manejo que se le de al modelo financiero será confidencial, en ese sentido, se establecerán protocolos entre las entidades para el manejo de la información allí contenida.
191				5. Modelo de remuneración. ANEXO A. Frente a la redacción de la citada sección del documento surgen la siguiente inquietud que solicitamos sea precisada y aclarada: (i) ¿Cuál será el manejo que se le de al modelo financiero y los demás documentos asociados al mismo teniendo en cuenta que es un documento de estructuración sensible que no debe ser divulgado ni conocido por terceras personas? En este sentido recomendamos se establezca un procedimiento de manejo del mismo.		x	La sección mencionada señala que el manejo que se le de al modelo financiero será confidencial, en ese sentido, se establecerán protocolos entre las entidades para el manejo de la información allí contenida.

192	21/12/2023	ANDRES ERNESTO DIAZ HERNANDEZ GERENTE	EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S.	6. Esquemas de integración física tarifaria y operacional con otros modos y medios del sistema de transporte. ANEXO A. Entendemos que esto solo aplica cuando se defina que técnicamente es viable y conveniente la coexistencia de los 2 sistemas. Sugerimos dejar claro que esto no significa que no se puedan dar usos alternativos a dichos corredores. En todo caso, respetuosamente, les pedimos revisar si está disposición es jurídicamente viable en una resolución.		x	Los sistemas de transporte público están pensados para generar una solución de movilización integral a los usuarios, por lo tanto, es necesario que exista algún tipo de integración con el o los subsistemas de transporte existentes. Justamente este requisito pretende que cada ente territorial realice el análisis de la forma en que se prevé esta integración y cómo se facilitará a los usuarios su acceso a los diferentes subsistemas. Con relación a la viabilidad jurídica de este requisito, se considera que, en la medida en que la Ley 2294 de 2023 establece en cabeza del Ministerio de Transporte la obligación de reglamentar los requisitos para la cofinanciación de este tipo de proyecto, establecerlos es no solo una posibilidad viable, sino un imperativo legal.
193				Sección A 7. Justificación de la priorización del proyecto (análisis de sensibilidad, análisis de alternativas, entre otras). Este requisito establece que el análisis debe incluir, como mínimo, atributos como estudios de ingeniería Fase 3.Al respecto, solicitamos aclarar el particular en tanto los estudios que exige la Ley para cofinanciación son a nivel de factibilidad o Fase 2 y no estudios de detalle o Fase 3.	x		Se eliminará la referencia a la fase, toda vez que el alcance definido en la Ley 2294 de 2023 hace referencia a estudios de factibilidad, la cual se entiende en los términos consagrados en la Ley de infraestructura
194				B. Definición del esquema institucional ANEXO A. Si bien es cierto que para la presentación de toda la documentación requerida para la obtención del aval técnico se requiere tener la estructuración a nivel de factibilidad (lo que desde el punto de vista jurídico implica que se tenga una estructura de transacción definida y una identificación de los riesgos asociados a dicha estructura), de manera respetuosa solicitamos se especifique cuál será el alcance del Ministerio de Transporte en (i) el esquema jurídico de transacción que se empleará para la implementación del Sistema y (ii) la matriz de riesgos de acuerdo con el esquema de transacción escogido para la implementación del Sistema, siguiendo los lineamientos de la Política de Riesgo Contractual del Estado. En todo caso que se aclare cuál será el rol de la UMUS con respecto a estos dos ítems.		x	El alcance de la participación del Ministerio y de la UMUS en el análisis del requisito "Definición del esquema institucional" al igual que de los demás requisitos, se centra en verificar su coherencia con el proyecto presentado y el cumplimiento de la normatividad vigente. Las condiciones de estructuración y la responsabilidad frente a su contenido corresponde de manera exclusiva a los entes territoriales que presentantan la solicitud de cofinanciación y a sus respectivos estructuradores.
195				E. Definición de estrategias para sus sostenibilidad, mantenimiento y actualización. ANEXO A. Sobre lo anterior, solicitamos se considere mantener la redacción de la Resolución 20203040013685 de 2020, puesto que la redacción propuesta en el proyecto de Resolución supone que se incluyan estas estrategias de sostenibilidad como obligaciones del convenio de cofinanciación, aumentando injustificadamente las condiciones para el giro de los recursos. Esto, por un lado, genera una dificultad muy importante en la consecución de la financiación porque pone en riesgo los flujos que pagan la deuda. Consideramos que los procesos detallados autorizaciones requeridas y fechas máximas de implementación de planes de sostenibilidad, mantenimiento y actualización del sistema no se relaciona con, y por ende no deberían restringir, el giro de recursos en el marco del convenio de cofinanciación. Además, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 se limita a exigir: "El Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos: (...) 2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente: (...) e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización."Como se puede evidenciar, de ninguna manera la Ley 310 establece que las estrategias de sostenibilidad, mantenimiento y actualización pueden condicionar o deben ser incluidas en el convenio de cofinanciación. Tan solo se refiere a que el Ministerio de Transporte deberá verificar su cumplimiento. Por lo tanto, al hacerlo, se están generando condiciones adicionales que al momento de buscar la financiación del proyecto serán tenidas en cuenta por los bancos, aumentando razonablemente las tasas de los créditos, afectando así la bancabilidad de los proyectos. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que esto debe tener en cuenta la necesidad o no para el proyecto, es decir, debe dejarse claro que lo anterior solo aplica cuando en la estructuración se determine la necesidad de fuentes adicionales para la operación.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario conocer las estrategias que la entidad territorial ha contemplado para atender las situaciones adversas del sistema y que éstas sean asumidas como un compromiso en el marco del convenio de cofinanciación
196				F. Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de Estabilización Tarifaria, de acuerdo con las necesidades del Proyecto. ANEXO A. En primer lugar, se solicita se aclare cuál es el entendimiento de esta regulación con respecto de los proyectos que no requieren la implementación de fuentes de financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria. Particularmente, solicitamos aclarar si para estos casos deben entenderse excluidas de esta obligación y bastará con demostrar la sostenibilidad del sistema para dar por cumplido el requisito. Adicionalmente, la redacción de dicha sección exige tener un compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial y establece que el compromiso también deberá incluir la obligación de constituir el Fondo de Estabilización Tarifaria, con fuentes de pago ciertas. Frente a dicho compromiso, es importante anotar que se está exigiendo una obligación de imposible cumplimiento, toda vez que para obtenerla debería tener para ese momento la totalidad de aprobaciones presupuestales, lo cual no es posible. En efecto, al momento de radicar ante el Ministerio de Transporte la solicitud de aval técnico para la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, la entidad territorial no cuenta con las aprobaciones presupuestales necesarias para comprometer fuentes de pago ciertas. Así, como lo ha reconocido la Corte Constitucional de Colombia, es un principio general del derecho que nadie está obligado a lo imposible. Por ende, amablemente solicitamos a la entidad modificar su propuesta de redacción y mantener el texto de la Resolución 20203040013685 de 2020. Adicionalmente, se exige como parte de las condiciones de incorporación de las fuentes alternas que se haga una estimación sobre las Otras Fuentes de Financiación para los sistemas de transporte, establecidas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el 174 de la Ley 2294 de 2023, u otras definidas y viabilizadas técnica y legalmente. Al respecto es importante anotar que en algunas entidades territoriales dichas fuentes (o al menos parte de ellas) son fuentes ya comprometidas. En este sentido, no es razonable que donde la existen sistemas en déficit se obligue a constituir fuentes para sistemas que no lo requieren en desmedro de aquellos que si lo requieren.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario que exista un fondo, alimentado con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la prestación del servicio a los usuarios. Con relación al compromiso de creación de un fondo, es posible crearlo, sujeto a una incorporación gradual de fuentes, entre las cuales puede estar el presupuesto público. En todo caso, el detalle de cómo se adoptarán e implementarán las fuentes alternas de financiación se incluirá en las obligaciones de los respectivos convenios de cofinanciación, garantizando que este compromiso pueda cumplirse en el tiempo. Finalmente se resalta que en el caso de Bogotá se ha utilizado la figura de "compromiso de respaldo" a la sostenibilidad del sistema de transporte del Distrito Capital, y para la expedición de dicho documento no se requirió una aprobación presupuestal, por lo cual se expone como ejemplo, para evidenciar que no se trata de una obligación de imposible cumplimiento.
197				G. Viabilidad financiera y presupuestal del Proyecto. ANEXO A. En relación con el requisito de 1. Disponibilidad de los recursos de contrapartida del territorio, solicitamos especificar qué se exige para dar por cumplido el mismo. Frente al requisito 2. Viabilidad financiera del Proyecto se dice que se exigirá un concepto de la DAF del Ministerio de Hacienda y Crédito Público donde conste el "análisis de capacidad de financiación del sistema". Al respecto, de manera respetuosa solicitamos que dicha facultad se mantenga en cabeza del órgano correspondiente, a saber, los distintos CONFIS territoriales y no se vulnere la independencia y autonomía que tienen las entidades territoriales en dicho sentido. Adicionalmente, y en caso de que no se admita lo anterior, se solicita aclarar cuál es el contenido mínimo de este documento, los plazos en los que debe ser expedidos y los parámetros que deberá seguir la DAF para su emisión. No vemos como se enmarca en las competencias de la DAF dicha facultad, sobre todo, teniendo en cuenta que en ningún caso tiene facultades aprobatorias.	x		Acogido parcialmente. En relación con el requisito de 1. Disponibilidad de los recursos de contrapartida del territorio, solicitamos especificar qué se exige para dar por cumplido el mismo: Respuesta: Como se especifica en el proyecto del acto administrativo pag 24, es el documento en el cual se demuestre que el ente territorial se encuentra en condiciones de aportar los recursos financieros de contrapartida y se especifica el requisito mínimo. En todo caso, se incluirá la posibilidad de que este requisito pueda ser acreditado igualmente mediante acuerdo u ordenanza, en el cual se establezcan rentas dirigidas exclusivamente al sistema de transporte público de pasajeros a cofinanciar. Frente a la segunda inquietud, sobre concepto de la DAF del Ministerio de Hacienda y Crédito Público donde conste el "análisis de capacidad de financiación del sistema", se aclara que el proyecto de acto administrativo requiere la expedición del documento "análisis de capacidad de financiación del sistema", teniendo en cuenta que de acuerdo con lo establecido en la LEY 617 del 2000 artículo 80, se prohíbe a la Nación otorgar apoyos financieros directos o indirectos a las entidades territoriales que no cumplan las disposiciones de la Ley 617 de 2000, por lo tanto, se requiere este documento para verificar el cumplimiento de la misma. Con referencia a la última observación, se aclara que no se requiere un contenido mínimo, el Ministerio de Transporte acogerá el documento emitido por la DAF- MHCP siempre y cuando el concepto sea favorable.

198	21/12/2023	ANDRES ERNESTO DIAZ HERNANDEZ GERENTE	EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S.	<p>SECCIÓN H. Estudio ambiental. Anexo A. Sobre este requisito consideramos que exigir el estudio de impacto ambiental no corresponde con los estudios a nivel de factibilidad que es lo que exige la Ley para acceder a cofinanciación.</p> <p>En línea con lo anterior, la Ley 1682 de 2013 aclara en múltiples oportunidades que el estudio de impacto ambiental es posterior a la factibilidad, así: “Finalizada esta fase de factibilidad, la entidad pública o contratista, si ya fue adjudicado el proyecto de infraestructura de transporte, adelantará el estudio de impacto ambiental, el cual será sometido a aprobación de la autoridad ambiental quien otorgará la licencia respectiva” (Artículo 12).</p> <p>“Culminados los Estudios de Factibilidad, la entidad o el contratista si ya fue adjudicado el proyecto de infraestructura de transporte, cuando a ello haya lugar, está obligado a adelantar con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la Licencia Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental” (Artículo 39).</p> <p>En atención a lo anterior, respetuosamente se solicita re plantear la redacción del proyecto de resolución para el requisito de estudio ambiental para que no vaya en contravía de lo que establece la Ley, pues lo que esta exige para acceder a cofinanciación son “estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros” y, como ya se vio, la factibilidad no comprende el estudio de impacto ambiental. Adicionalmente, es importante considerar que con esta redacción del proyecto de resolución la entidad pública estaría asumiendo parte o todo el riesgo relacionado con licenciamiento ambiental, el cual puede ser trasladado al privado.</p>		x	<p>Sea lo primero aclarar que la Ley 2294 de 2023, establece que los estudios se presentarán a nivel de factibilidad y también señala que el Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos de cofinanciación, entre los cuales se encuentra el Estudio Ambiental. Por ello, es responsabilidad del Ministerio de Transporte, establecer de manera específica el alcance de los requisitos, en aras de propender porque los proyectos a cofinanciar cuenten con la información necesaria para que en desarrollo del convenio de cofinanciación no se presenten situaciones de riesgo técnico y ambiental que impidan su normal desarrollo y aumenten los costos de ejecución del mismo.</p> <p>Así las cosas, en la resolución de cofinanciación, para el componente ambiental, se detalla de manera puntual que los territorios deberán presentar el “Estudio ambiental”, referido a la identificación, evaluación y cuantificación de los impactos, (EIA), formulando en consecuencia las medidas de mitigación y manejo del proyecto, con base en la información con que se cuente, en la fase de factibilidad.</p> <p>Una vez se suscriba el convenio de cofinanciación, y comience su ejecución, el estudio ambiental deberá ser actualizado y complementado con los resultados de los estudios de ingeniería definitivos (Fase III), formulando las respectivas acciones de manejo y/o mitigación, tal como se señala en el proyecto de Resolución.</p>
199	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	<p>Se sugiere revisar la pertinencia de incluir esta consideración, teniendo en cuenta que refiere a proyectos ya contratados y con cofinanciación. Si la inclusión obedece a la posibilidad de recibir cofinanciación adicional en relación con componentes independientes, bajo el entendido que los proyectos se someterían para determinar los elementos o actividades elegibles en esos nuevos elementos o actividades, a lo regulado en el proyecto de resolución que se comenta, la consideración en todo caso sobraría.</p>		x	<p>La mención de la Resolución 1023 de 2017: “Por la cual se definen los elementos cofinanciables por parte de la Nación, y los aportes en especie en los proyectos SITM TransMilenio Soacha Fases II y III y Primera Línea de Metro de Bogotá, y se dictan otras disposiciones” en el considerando, es para aclarar que lo dispuesto allí continúa vigente para los referidos proyectos y no va ser derogado por el proyecto de resolución, ya que en ocasiones se han generado dudas al respecto y se considera necesario brindar total claridad en el tema.</p>
200				<p>No hay coherencia entre el objeto de la resolución el cual es: <i>"Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones"</i> y el alcance de la misma. toda vez que se regulan aspectos técnicos de etapas subsiguientes del proyecto que al momento del trámite de la cofinanciación no es posible definirlos.</p> <p>Por ejemplo, requerimientos del Estudio de Impacto Ambiental y Social, Plan de Reasentamiento, condiciones para la etapa de operación. Por lo tanto, se considera importante revisar estructura y alcance de la Resolución.</p>		x	<p>El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996, de ahí que, se desarrollen los requisitos (literales) que deben cumplir quienes encuentren interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros.</p> <p>Así las cosas, el proyecto de resolución propende por tener un marco normativo para la acreditación de los requisitos que los entes territoriales deberán presentar para la participación de la Nación, su validación en el Ministerio de Transporte y la intervención ordenada y secuencial de los diferentes órganos de decisión del nivel territorial y nacional, en la ruta que debe cubrirse hacia la concreción de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros.</p> <p>Es importante aclarar que el fin último de estos convenios, es contar con servicios de transporte público de calidad en las ciudades y regiones, de tal manera que el esfuerzo realizado por el Estado se traslade oportunamente a los usuarios y es por tal razón que desde el mismo momento en que se analiza la pertinencia o no de la participación de la Nación en estos proyectos se deben conocer los elementos esenciales del mismo, en sus diferentes etapas.</p>
201				Se sugiere ajustar la redacción del antepenúltimo region a "o aportes en especie que no podrán"		x	La redacción incluida en el proyecto es correcta, por lo cual no se encuentra la conveniencia de su modificación.
202				<p>No es claro por qué en esta resolución (<i>"Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones"</i>) se reglamentan etapas posteriores de la cofinanciación. Esta resolución debe limitarse solo a los requisitos que los entes territoriales deben surtir para acceder a la cofinanciación. Los etapas posteriores deberán incluirse en otro instrumento de seguimiento por parte del Ministerio.</p>		x	<p>El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996, de ahí que, se desarrollen los requisitos (literales) que deben cumplir quienes encuentren interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros.</p> <p>Así las cosas, el proyecto de resolución propende por tener un marco normativo para la acreditación de los requisitos que los entes territoriales deberán presentar para la participación de la Nación, su validación en el Ministerio de Transporte y la intervención ordenada y secuencial de los diferentes órganos de decisión del nivel territorial y nacional, en la ruta que debe cubrirse hacia la concreción de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros.</p> <p>Es importante aclarar que el fin último de estos convenios, es contar con servicios de transporte público de calidad en las ciudades y regiones, de tal manera que el esfuerzo realizado por el Estado se traslade oportunamente a los usuarios y es por tal razón que desde el mismo momento en que se analiza la pertinencia o no de la participación de la Nación en estos proyectos se deben conocer los elementos esenciales del mismo, en sus diferentes etapas.</p>
203				Dejar la mención expresa que sólo les aplica a los Entes Territoriales excluiría a otros actores a los cuales les es aplicable.		x	La expresión "ente territorial" abarca todas las entidades, dependencias y contratistas que actúan en su nombre o representación, por lo cual no es claro a qué actores se estaría excluyendo
204				<p>Literal d), numeral 3, artículo 3, Párrafo 3 (Pág 6).La condición es restrictiva, pues desconoce la dinámica de ejecución de los proyectos de infraestructura que conllevan en ocasiones a efectuar la adquisición de predios adicionales para garantizar el objeto de la obra.</p> <p>Se sugiere previa verificación de la UMUS y justificación técnica de la entidad gestora, se puede viabilizar la cofinanciación de predios adicionales necesarios para la ejecución del proyecto.</p>		x	<p>No se desconoce la dinamica de ejecucion de los proyectos de infraestructura, por ello, el proyecto de acto administrativo determina lo siguiente:</p> <p>"Aprobados los diseños definitivos, el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del Ministerio de Transporte y el ente gestor, cruzaran los predios ya reconocidos y pagados a lo largo del proyecto y, de encontrarse predios por fuera del trazado final, el valor correspondiente a éstos deberá reintegrarse a la Nación, bajo las condiciones definidas en el convenio de cofinanciación. "</p>
205				Literal d), numeral 3, artículo 3, Párrafo 3 (Pág 6). Se sugiere aclarar si se hace referencia a las unidades sociales que componen los predios o si refiere estrictamente a los inmuebles (predios), dado que el Plan de Reasentamiento no es el instrumento idóneo para identificar los inmuebles requeridos para el proyecto.	x		Se realiza la precisión solicitada
206				Literal d), numeral 3, artículo 3, Párrafo 3 (Pág 6). ¿Al referirse a Diseños Definitivos, es el mismo alcance a la definición establecida en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, referente a Fase 3: Estudios y Diseños Definitivos?		x	Dado que el texto hace referencia a la etapa de ejecución del convenio de cofinanciación, los estudios son los contemplados para la Fase 3, según el alcance establecido en la Ley 1682 de 2013.
207				Artículo 5. Se sugiere revisar este requisito y desligarlo de los desembolso. Adicionalmente, la obligación de garantizar el 100% de la actualización del Catastro es un riesgo para el Ente Gestor toda vez que, en la gestión predial, existen condiciones que varían en el tiempo sobre las cuales el Ente Gestor no tiene control.		x	La obligación de actualización del catastro en las zonas donde se ubique el proyecto, se encuentra contemplada en el parágrafo 7 del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, por lo cual no es viable jurídicamente su exclusión como requisito de cofinanciación o la alteración de su alcance a través de una norma de menor jerarquía.



208	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	Artículo 5. Se sugiere revisar este requisito y desligarlo de los desembolsos, toda vez que la expedición de los actos administrativos no deben afectar la ejecución del proyecto y sus recursos.		x	La expedición de actos administrativos hace parte de la primera etapa para ejecutar las medidas que permitan el cumplimiento de la obligación, por lo cual es necesario prever una consecuencia oportuna, cuando se observe que este primer paso aún no se ha surtido.
209				Artículo 9. Si bien se entiende que las normas no son retroactivas, por seguridad jurídica sugerimos aclarar (dejar de manera expresa) que esta Resolución no aplica y/o afecta los convenios de cofinanciación suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta Resolución.		x	No es posible incluir la precisión solicitada frente a los convenios en ejecución, toda vez que cada caso requerirá un análisis particular.
210				Artículo 3. Aportes en especie: Sugerimos sustituir la “y” de “ <i>Se entienden como los gastos e inversiones que haya comprometido (con registro presupuestal) x pagado ...</i> ” por “y/o”.		x	Para la validacion de aportes en especie de se debe contar con registro presupuestal y pago de las inversiones realizadas previa a la obtencion de la cofinanciación. No se se aceptará inversiones que solamente se hayan comprometido ( registro presupuestal) , se entiende que la inversion culmina de manera exitosa al realizar el pago. Adicionalmente, para el caso de inmuebles, éste deberá estar debidamente saneado ambientalmente, lo cual se acreditará con la certificación emitida por parte de la autoridad ambiental competente.
211				Artículo 3. Se sugiere incluir, además de “desarrollar e implementar”, la palabra “ejecutar, actualizar y/o mejorar”.		x	Las expresiones “desarrollo e implementación” son generales e incluyen temas como la ejecución, actualizacion o mejoramiento, por lo cual no se considera necesario dejarlas de manera explícita
212				Artículo 3, numeral 3 . Se sugiere incluir en componentes elegibles, las operaciones de cobertura relacionadas con la deuda y/o la adquisición de componentes en otra moneda.		x	Los componentes incluidos corresponden a los permitidos en la Ley.
213				Artículo 3 Definicion literal e) Sistemas Inteligenes de Transportes. Se sugiere incluir en la Definición la abreviatura Its que se usa a lo largo de la resolución	x		Se incluirá la abreviatura
214				Artículo 3 Definiciones Material Rodante y Vehiculos auxiliares. los define como la “adquisicion de los elementos”, se sugiere suprimir la parte inicial, para hacer solo referencia a los vehiculos .....		x	Se realizará la separación de la definición de material rodante, vehículos y cabinas, para mayor claridad, tanto en el artículo 3 como en el anexo C del proyecto de resolución.
215				Artículo 3 Definicion Componentes Independientes. Se sugiere incluir luego de la referenica normativa , “o la norma que la modifique, sustituya o adicione”	x		Se incluye la precisión solicitada.
216				Artículo 3. Sugerimos se incluya dentro de la definiciones, la definición de SITM, SITP, SETP y SISTR. Al respecto, vale la pena señalar que, desde el punto de vista normativo, la discusión respecto de la definición entre un SITM, SITP y SISTR no es fluida. El Decreto 1079 de 2015 (“Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”) no contiene ninguna disposición que defina o regule los SITP y los SISTR (únicamente los SITM desde el artículo 2.2.1.2.1.1. y subsiguientes). No obstante, el artículo 174 del actual Plan Nacional de Desarrollo si incorpora, como sistemas cofinanciables, los tres (i.e., SITM, SITP y SISTR). Sin perjuicio de lo anterior, y como contexto, vale la pena señalar que inicialmente existía una definición para cada una de estas tipologías de sistemas de transporte y se encontraban en el artículo 312 de la Ley 1450 de 2011, modificado por el artículo 32 de la Ley 1753 de 2015, así: “(…) se entiende como: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) las soluciones de transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población superior a los 600.000 habitantes; Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), las soluciones de transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población entre los 600.000 y los 250.000 habitantes; Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), las soluciones de transporte que busquen proporcionar cobertura al 100% de la demanda de transporte urbano para municipios o áreas metropolitanas donde se han implementado los SITM, y como Sistemas Integrados de Transporte Regional (SISTR), las soluciones de transporte de las aglomeraciones urbanas o ciudades funcionales que se encuentran definidas en el documento CONPES 3819 del 21 de octubre de 2014 y que tienen como objetivo consolidar la conectividad y complementariedad del mercado laboral y de servicios en estas áreas.” (Negrita fuera del texto original).  Sin embargo, la Ley 1955 de 2019 derogó estas definiciones, por lo cual, aquello que subsiste (además del artículo 2 de la Ley 310 de 1996) y que permitiría confirmar a qué corresponden estas tipologías, es lo siguiente: • Los SITM, de los tres ya mencionados, son los únicos con una definición legal vigente la cual se halla en el artículo 2.2.1.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015 que indica lo siguiente: “Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización”. Adicionalmente, el siguiente artículo señala que “el sistema está conformado por el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área de influencia determinada”. Ahora bien, el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 suministró una definición de los SITM más precisa al indicar que estos sistemas son entendidos “como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos”. En línea con lo anterior, el documento CONPES 3991 de 2020 fue, incluso, más categórico en la definición y precisó la tipología aplicable a los SITM así: “son sistemas de transporte de pasajeros tipo BRT, que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo son concesionados o públicos, y operan bajo las características físicas, operativas y financieras indicadas en el Documento CONPES 3167 y el Documentos CONPES 3260”.  Por ende, a la luz de la normatividad vigente, se puede concluir que un SITM de buses, es un sistema de transporte con carriles segregados para uso exclusivo, operados por concesionarios u operadores públicos y cuya vocación es proveer el servicio de transporte público a un alto volumen de usuarios y constituirse como una solución significativa para las necesidades de movilidad de un área de influencia. Los SITP, por su parte, no se encuentran definidos en el Decreto 1079 de 2015 y, la única definición del ámbito legal está en el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 así: son aquellos “conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí”. De manera coincidente, el CONPES 3991 de 2020 indica que los SITP han sido implementados cuando “algunas de estas ciudades [aquellas con SITM] han evidenciado la necesidad de complementar sus sistemas con otros modos o medios y así conformar sistemas integrados de transporte público (SITP) mediante la vinculación de otros servicios”.  De esta lectura, se puede concluir que los SITP no tendrían la exigencia de tipologías con carril exclusivo ni tampoco limita a que el ámbito de acción o área de influencia, necesariamente, deba ser un municipio, distrito o área metropolitana (como es el caso del TPC y de los SETP). Los SISTR, a su vez, no cuentan con ninguna definición en la normatividad. La única especie de definición disponible y que fue retomada por el CONPES 3991 de 2020, es la del CONPES 3819 de 2014 cuando le recomienda al Ministerio de Transporte “Consolidar la conectividad y complementariedad del mercado laboral y de servicios en las aglomeraciones urbanas a través de la creación de los Sistemas Integrados de Transporte Regional (SISTR), integrados con los sistemas de transporte urbano, promoviendo el uso del mecanismo de APP para su financiación.” A su vez, el CONPES 3991 de 2020, en desarrollo del artículo 183 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 271 de la Ley 2294 de 2023, introdujo el concepto de autoridades regionales de transporte (“ART”) “como esquemas para promover la articulación, complementariedad y coordinación de las ciudades del país para conformar un sistema de ciudades.”	x		Se incluirá la definición de SISTR; con relación a los demás sistemas, éstos se encuentran definidos actualmente en el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, el cual se encuentra vigente.

217	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	numeral 2 del Artículo 3. Al hablar de aportes en especie, diferentes a aportes en dinero, se indica que deberán tener registro presupuestal. Se sugiere verificar si estos gastos e inversiones tales como predios, ejecución de planes de reasentamiento y obras, estan sujetas a registro presupuestal y/o otros documentos formales de ley que debieran indicarse.		x	Los requisitos incluidos, son aplicables para todos los aportes en especie contemplados en el proyecto de Resolución. El estatuto organico de presupuesto Decreto111 d e1996 establece en el articulo 71 lo siguiente: "Todos los actos administrativos que afecten las apropiaciones presupuestales deberán contar con certificados de disponibilidad previos que garanticen la existencia de apropiación suficiente para atender estos gastos.  Igualmente, estos compromisos deberán contar con registro presupuestal para que los recursos con él financiados no sean desviados a ningún otro fin. En este registro se deberá indicar claramente el valor y el plazo de las prestaciones a las que haya lugar. Esta operación es un requisito de perfeccionamiento de estos actos administrativo(...)"
218				3(b) Infraestructura Física. Artículo 3. Verificar pertinencia de esta definición o precisar más. ¿Qué se entiende por Infraestructura Vial o Infraestructura de Soporte? Se sugiere referirse a la definición de Infraestructura de Transporte de la Ley 1682 de 2013.		x	Precisamente la definición hace referencia a la Ley 1682 de 2013 de infraestructura y precisa aquellos elementos indispensables para el funcionamiento de un sistema de transporte específicamente. El detalle de la infraestructura vial y de soporte de cada proyecto, quedará específico en el anexo propio del convenio de cofinanciación del mismo.
219				3(d) Adquisición predial y Plan de Reasentamiento. Artículo 3. Este párrafo debería ser general al final del artículo y no únicamente para esta definición.		x	La propuesta no es clara, por lo cual no es posible realizar el análisis pertinente. Por otra parte, se hace mención que se unifican los literales c y d del artículo tercero, para mayor claridad y en el Anexo C se brinda un mayor detalle sobre las actividades que hacen parte del componente elegible de adquisición predial y plan de reasentamiento.
220				Artículo 3. 3(f) Material rodante nuevo o cabinas de cables. Esta definición no establece con claridad que se entiende por Material Rodante nuevo o cabinas de cables. Se sugiere ajustar redacción.	x		Se incluirá una definición para cada uno de los elementos, de tal manear que exista claridad frente a su alcance
221				Artículo 3 b ) infraestructura física. Despues de la expresión "Entre otros", agregar, "pero sin limitarse", con el fin de dejar la calridad que son ejemplos		x	Se considera que las expresiones son equivalentes, por lo cual no es necesario modificar el texto del proyecto de resolución
222				artículo 3 , parágrafo 1. Remplazar la palabra "detalle" por "desprición ". Además agregar que los elementos elegibles seran aquellos que resulten de los estudios de factibilidad, tal y como lo indica el art 3 b) de la resolución.		x	Con relación a reemplazar la palabra detalle por descripción, se considera que la redacción es clara y su interpretación corresponde al uso natural de la terminología, por lo cual es innecesario. Frente a la solicitud de agregar que los elementos elegibles son los que resulten de los estudios de factibilidad, se aclara que esa precisión ya se encuentra contenido en varios apartes del proyecto de Resolución.
223				Articulo 3 Definición Infraestructura Física. Esta definición señala: "Comprende el conjunto de elementos, dotaciones o servicios asociados exclusivamente a las necesidades de operación del Sistema de Transporte objeto de cofinanciación, definidos en los estudios de factibilidad del proyecto, conforme al artículo 4 de la Ley 1682 de 2013", sin embargo el articulo señalado no hace referencia a estudios de Factibilidad, el contenido de estos estudios aparece regulado en el articulo 12 de la Ley 1682		x	La Ley 2294 de 2023 Plan Nacional de Desarrollo, establece en su Artículo 172 que "El Ministerio de.Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos: 2. Que· el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental; legales y financieros, aprobados por la entidad . territorial .que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento (...)" Así las cosas los estudios de factibilidad no son elegibles en el marco del convenio de cofinanciación.
224				Articulo 3 Definiciones literal a) "Servicio de la deuda". Se sugiere indicar cuales serían los costos financieros, así como señalar que las Auditorias técnicas y financieras que se requieran en desarrollo de los convenios de cofinanciación.		x	La definición es clara y su interpretación corresponde al uso natural de la terminología.
225				Articulo 3 Definición literales c) y d). Se incluye la definicion de plan de reasentamiento dos veces (literales c y d)		x	El literal c) hace referencia exclusiva al plan de reasentamiento y el literal d) a la expresión "adquisición predial y plan de reasentamiento" por lo cual no se encuentra repetido; no obstante, se unificarán para mayor claridad.
226				Articulo 3 Definición literal d). Si bien el termino por definir es adquisicion Predial, esta se define como: "Corresponde a los inmuebles adquiridos para la ejecución del proyecto, así como los gastos realizados en desarrollo de los procesos de adquisición predial ....) sería más adecuado definirla como la gestión o acciones que se adelantan para adquirir los inmuebles.	x		Se ajustará la redacción de este componente para mayor claridad.

227	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	Literal d), numeral 3 del Artículo 3. 1) Se sugiere cambiar el término Adquisición Predial por el de "Gestión Predial" en su título y en el region 3, concepto más general que comprende no solo lo relativo a la adquisición sino a otros costos asociados a las obligaciones en materia de gestión predial, como demoliciones de predios, vigilancia, cerramiento temporal y demás requeridos para su puesta a disposición en este concepto. 2) En la parte final, la alusión a contratos puede generar confusión frente a cuáles se hace alusión (el de concesión, el de cofinanciación con el Ministerio o los suscritos con la Banca)	x		Se ajustará la redacción de este componente y se precisarán las actividades que hacen parte del mismo dentro del Anexo C, para mayor claridad.
228				Articulo 3 Definiciones literal b) "Infraestructura Física."Se sugiere incluir en la infraestructura física los Plan de Manejo Ambiental y Social.		x	En el anexo C. Componente 2 "Infraestructura Fisica", se incluyó en la Resolución: Estudio ambiental. subnumeral ii. Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de Manejo Ambiental y Social para el proyecto.
229				b) Infraestructura Física del artículo 3. Se recomienda que, además de la definición se incluya una referencia al anexo C de elegibles de tal manera que se entienda exactamente los componente incluidos en el de infraestructura física.		x	Esta precisión ya se encuentra incorporada en el párrafo 1 del artículo 3, por lo cual se considera innecesario repetirlo en el punto propuesto.
230				Artículo 4 – Literal a). Se solicita aclarar a qué actores le aplica este literal en consideración a que no es claro si se refiere a los costos administrativos, de mantenimiento, de contratación o pago de personal, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares del Ente Gestor exclusivamente o de sus eventuales contratistas de obra y/o concesionarios y/o interventores o asesores.		x	<p>Las entidades territoriales son las responsables de asumir las responsabilidades frente a la ejecución del proyecto y operación del sistema de transporte cofinanciado, sin perjuicio que desarrollen las diferentes actividades que se requieren para ello, a través de sus entidades o dependencias, lo cual dependerá de la forma en que esté contemplada dicha distribución de responsabilidades en cada entidad territorial. El Ente Gestor, es incluido, toda vez que hace parte de la entidad territorial y su existencia es exigida de manera obligatoria en la Ley.</p> <p>Se aclara que de acuerdo con lo previsto en el artículo 287 de la Constitución Política de Colombia,las entidades territoriales disponen de autonomía para la gestión de sus intereses, “dentro de los límites de la Constitución y la Ley” y para ello, se prevén los siguientes derechos:</p> <p>1.“Gobernarse por autoridades propias. 2.Ejercer las competencias que les correspondan. 3.Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. 4.Participar en las rentas nacionales. 5. Establecer, recaudar y administrar tributos a favor del respectivo orden municipal, distrital o departamental, por las distintas actividades relativas a la distribución o venta de cannabis para uso de adultos, de acuerdo a la ley.”</p> <p>De acuerdo con lo anterior, una entidad territorial para poder cumplir con las funciones que les competen, goza de plena autonomía, la cual está sujeta a los límites previstos en la Constitución y en la Ley y tiene la facultad de expresarse a través de las diferentes entidades que hacen parte de su estructura orgánica..</p>
231				Artículo 4. La descripción de este artículo va en contra de la naturaleza del Ente Gestor ya que este es creado justamente para administrar y gestionar el proyecto que está siendo objeto de la cofinanciación. Los gastos propios para el buen desarrollo del proyecto deben ser financiados por los recursos que la Nación y el Ente Territorial destinan para el mismo.		x	El artículo 4 incorpora las limitaciones ya consagradas en la ley, por lo cual su propósito es brindar mayor claridad
232				Artículo 5 – Literal e). Qué debe entenderse como “inmediata” la puesta en operación de la infraestructura construida? Lo anterior teniendo en cuenta que podrá haber, por ejemplo, infraestructura que se <i>termina/entrega</i> antes que otra y que no se utilizaría hasta que se culmine el proyecto (estaciones...).		x	<p>De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, la palabra inmediata significa: "Contiguo o muy cercano a algo o alguien. Sin.: contiguo, aledaño, colindante, cercano, próximo, vecino, adjunto, seguido. (...)"</p> <p>Por lo anterior, una vez se entregue la infraestructura cofinanciada, el ente territorial deber garantizar su custodia, cuidado y debido uso. En tal sentido, el Ente Gestor deberá realizar la debida planeación para que no se tenga una infraestructura ociosa, sino que de manera muy cercana a la entrega sea puesta a disposición de los usuarios.</p>
233				Artículo 5 – Literal f)-. Establece la obligación de contar con el 100% de la actualización del catastro en la zona particular donde se ubique el proyecto, antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación. Estando de acuerdo con el objetivo final de este requisito, vale la pena tener en cuenta que muchas veces los procesos de actualización catastral son demorados y sufren complicaciones de implementación por acciones judiciales. En tal sentido, se solicita:		x	La actualización catastral se encuentra establecida como una obligación para que la Nación pueda cofinanciar los proyectos, en el párrafo 7 de la Ley 2294 de 2023; por lo cual es necesario prever una consecuencia en caso de inobservancia en el marco de la ejecución del convenio de cofinanciación.
234				Artículo 5 – Literal f)-.Remplazar la palabra "garantizar" por "realizar". De otra parte, el plazo indicado en la resolución no está en la Ley 2294 de 2023, por lo cual dicho plazo se debería definir en cada convenio de cofinanciación, de acuerdo a la capacidad que tenga el respectivo ente territorial.		x	Con relación a reemplazar la palabra garantizar, se considera que su uso es el adecuado, toda vez que se trata de una obligación de resultado. Frente al tema de actualización catastral, como se mencionó anteriormente, éste se encuentra establecido como una obligación para que la Nación pueda cofinanciar los proyectos en el párrafo 7 de la Ley 2294 de 2023; por lo cual es necesario prever una consecuencia en caso de inobservancia en el marco de la ejecución del convenio de cofinanciación, de acuerdo con un plazo estandarizado.

235	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	Artículo 5 – Literal h). Establece la obligación de haber expedido los actos administrativos para la implementación de los instrumentos de captura de valor del suelo (plusvalía y valorización) antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la nación. Nuevamente, estando de acuerdo con el fin último de esta obligación, se debe considerar que estos instrumentos deben ser autorizados por los Consejos Municipales y/o Asambleas Departamentales, por lo que su materialización final y real, como lo pretende el borrador de la Resolución, no está en control de las administraciones locales por más voluntad que tengan sobre el asunto.		x	La expedición de actos administrativos hace parte de la primera etapa para ejecutar las medidas que permitan el cumplimiento de la obligación, por lo cual es necesario prever una consecuencia oportuna, cuando se observe que este primer paso aún no se ha surtido. Lo anterior teniendo en cuenta que se trata de un requisito exigido por la Ley, para efectos de la cofinanciación.
236				Artículo 5. Revisar el alcance de las obligaciones, ajustando el verbo rector " Garantizar" por "Velar" o "Coadyuvar" según corresponda.		x	Se considera que la palabra garantizar es la adecuada, toda vez que se trata de una obligación de resultado.
237				Artículo 5 - literal h). El plazo indicado en la resolución no esta en la Ley 2294 de 2023, por lo cual dicho plazo se dbería defnir en cada convenio de cofinanciación, de acuerdo a la capacidad que tenga el respectivo ente territorial.		x	Se considera necesario establecer un plazo que de forma estandarizada y objetiva establezca la consecuencia en caso de inobservancia de la obligación
238				Artículo 5 – Literal i) Establece como obligatorio la constitución del un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) e implementar las fuentes de pago ciertas que lo alimentarán. Al respecto se solicita aclarar que este literal sólo es aplicable en aquellos proyectos que requieran recursos adicionales a la tarifa al usuario para garantizar su sostenibilidad económica.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles. Por lo anterior, es necesario que exista un fondo, alimentado con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la prestación del servicio a los usuarios.
239				Artículo 5. Se sugiere la siguiente redacción: "Garantizar la aplicación sistemática de la gestión de los riesgos del proyecto en cada una de sus fases, desde la estructuración, contratación, construcción, operación, mantenimiento y reversión, asegurando una asignación adecuada de los riesgos, la cual minimiza el costo de su mitigación, lo cual se logra asignando cada riesgo a la parte que mejor lo controla, teniendo en cuenta la implementación y monitoreo de efectividad de las medidas de prevención y control."		x	Las obligaciones contenidas en el artículo 5 competen al ente territorial y al ente gestor que hace parte del mismo, por lo cual no se considera conveniente incluir otros actores.
240				Artículo 5 literal f)Remplazar la palabra "garantizar" por "realizar". De otra parte, el plazo indicado en la resolución no está en la Ley 2294 de 2023, por lo cual dicho plazo se debería definir en cada convenio de cofinanciación, de acuerdo con la capacidad que tenga el respectivo ente territorial.		x	Pregunta repetida con la número 234. Con relación a reemplazar la palabra garantizar, se considera que su uso es el adecuado, toda vez que se trata de una obligación de resultado. Frente al tema de actualización catastral, como se mencionó anteriormente, éste se encuentra establecido como una obligación para que la Nación pueda cofinanciar los proyectos en el parágrafo 7 de la Ley 2294 de 2023; por lo cual es necesario prever una consecuencia en caso de inobservancia en el marco de la ejecución del convenio de cofinanciación, de acuerdo con un plazo estandarizado.
241				Artículo 5 literal h). El plazo indicado en la resolución no está en la Ley 2294 de 2023, por lo cual dicho plazo se debería definir en cada convenio de cofinanciación, de acuerdo con la capacidad que tenga el respectivo ente territorial.		x	Pregunta repetida con la número 237. Se considera necesario establecer un plazo que de forma estandarizada y objetiva establezca la consecuencia en caso de inobservancia de la obligación
242				Artículo 5. Los anteriores puntos (relacionados con el artículo 5) derivan en una preocupación mayor para los posibles financiadores, según lo establece el parágrafo de este artículo, y es que el eventual convenio de cofinanciación a suscribir tendrá unas obligaciones adicionales que dificultarán, en el mejor de los casos, la consecución de la financiación con bancos locales, extranjeros y con la banca multilateral, llegando incluso a no conseguir financiación alguna por estas disposiciones. Al respecto se solicita amablemente al Ministerio de Transporte que elimine la disposición del parágrafo en mención, toda que son obligaciones que se pueden llegar a pactar en otro tipo de documento contractual, y que no afecte la bancabilidad del proyecto. Estas disposiciones podrían impedir el acceso a financiación, ya que algunas de las acciones solicitadas dependen de órganos como los Concejos de las entidades territoriales, que pueden no aprobar estas acciones y la consecuencia es no girar los recursos de la cofinanciación.		x	Las obligaciones contenidas en el artículo 5 son desarrollo de lo dispuesto en la Ley, por lo cual no es posible eliminarlas.
243				Literal d) artículo 5. Se sugiere precisar las fuentes de financiación para el funcionamiento del sistema que le correspondan a la entidad territorial, ya que, si bien la operación y mantenimiento de los activos cofinanciados se encuentra a cargo del ET, hay elementos necesarios para el funcionamiento del sistema que hacen parte de los componentes elegibles dentro de los convenios de cofinanciación (V. gr estudios requeridos para garantizar el buen funcionamiento de la operación del Sistema, obras de espacio público, sistema de recaudo, pago del monto de los créditos e intereses, etc).		x	Las fuentes de financiación para el funcionamiento del sistema de transporte cofinanciado, dependerán de las condiciones de estructuración de cada proyecto y las gestiones que desarrolle el respectivo ente territorial, lo cual será dinámico en cada caso. Por ello, no es posible restringirlas en el proyecto de Resolución; no obstante, puede consultarse las fuentes descritas en el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023.
244				Literal e) artículo 5. Se sugiere eliminar, teniendo en cuenta que la puesta en operación de la infraestructura responde al cronograma de ejecución establecido dentro de los contratos de Concesión, con fundamento en condiciones técnicas o de operación específicas del proyecto. Igualmente, el mantenimiento y estado de operación de la infraestructura y equipos se encuentra a cargo del Ente Gestor.		x	La construcción de las obras necesarias para la operación debe efectuarse de manera planificada, por lo cual las entidades territoriales deberán prever que la infraestructura que se construya sea puesta en operación en el menor tiempo posible. Contar con una infraestructura ociosa, evidencia, demás de un inadecuado ejercicio de planeacion, un uso ineficiente de los recursos.
245				Literal h) artículo 5. Se sugiere eliminar el limite referido a "antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación", teniendo en cuenta que los actos administrativos que implementan los mecanismos de captura de valor se expiden en la medida en que se hacen viables técnica y económicamente y ante la existencia de interés por parte de los inversionistas que deseen realizar sus proyectos de manera concomitante al avance de las obras, lo que ocurre durante la ejecución de todo el proyecto, ya sea en su fase previa o fase de construcción.  De tal manera que, contar con todos los actos administrativos hasta antes del 50% de desembolso por parte de la Nación, puede convertirse en una medida restrictiva, que dejaría por fuera procesos de captura de valor, que solo se identificarían durante la ejecución, lo que pudiera ocurrir con posterioridad al % del desembolso en mención.		x	La expedición de actos administrativos hace parte de la primera etapa para ejecutar las medidas que permitan el cumplimiento de la obligación, por lo cual es necesario prever una consecuencia oportuna, cuando se observe que este primer paso aún no se ha surtido. Lo anterior teniendo en cuenta que se trata de un requisito exigido por la Ley, para efectos de la cofinanciación.

246	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	Parágrafo. artículo 5. Teniendo en cuenta las observaciones formuladas a los literales de este artículo, se sugiere eliminar o ajustar el alcance del parágrafo, en relación con la suspensión de recursos		x	Efectuadas las claridades relacionadas en los anteriores ítems, no es viable eliminar el parágrafo del artículo 5.
247				Artículo 6. Se sugiere incluir el procedimiento para la validación de aportes en especie, donde se incluyan los requisitos para la solicitud de validación, el plazo de presentación de solicitud, estudio de solicitud, entre otros.		x	Este procedimiento se encuentra incluido en el Anexo B "Procedimiento para el reconocimiento de aportes en especie", del proyecto de acto administrativo.
248				Artículo 7-. Sugerimos definir qué se entiende por <b>cambios sustanciales en el proyecto original</b> .	x		Para garantizar un tratamiento igualitario en las solicitudes, se reemplazará la exigencia del CONPES, por la presentación de los requisitos exigidos para cualquier cofinanciación y la justificación del mayor valor requerido . Se hará el ajuste en la redacción en tal sentido
249				Artículo 7. Se sugiere aclarar a qué se refiere con "cambios sustanciales en el proyecto original", con el fin de tener parámetros que sean medibles y objetivos, de tal manera que se tenga claro el momento en que se debe solicitar un CONPES de seguimiento.	x		Para garantizar un tratamiento igualitario en las solicitudes, se reemplazará la exigencia del CONPES, por la presentación de los requisitos exigidos para cualquier cofinanciación y la justificación del mayor valor requerido . Se hará el ajuste en la redacción en tal sentido
250				Artículo 7. Se sugiere aclarar a qué se refiere con "cambios sustanciales en el proyecto original" de tal manera que se tenga claro el momento en que se debe solicitar un CONPES de seguimiento.	x		Para garantizar un tratamiento igualitario en las solicitudes, se reemplazará la exigencia del CONPES, por la presentación de los requisitos exigidos para cualquier cofinanciación y la justificación del mayor valor requerido . Se hará el ajuste en la redacción en tal sentido
251				Artículo 9. Se observa que el proyecto de Resolución no establece régimen de transición respecto de los proyectos que actualmente estan en obtención de la cofinanciación, ni establece expresamente que aplicará respecto de los proyectos que se adelanten de manera posterior a la vigencia de la Ley 2294 de 2023.		x	El proyecto de resolución reglamenta los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país, y de esa manera, articular los cambios introducidos a los requisitos de cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, por los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023 que modificó el artículo 2 de la ley 310 de 1996. Lo anterior, aplica para los entes territoriales interesados en obtener el apoyo del Gobierno nacional, para la cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros por primera vez o para componentes elegibles, en ese sentido, las solicitudes presentadas en vigencia de la Resolución 20203040013685 de 2020 continuaran con el trámite dispuesto ahí. En todo caso se aclara que si algún ente territorial presentó previamente una solicitud de cofinanciación y ésta fue reclazada por no contar con los requisitos contemplados en la Resolución 20203040013685 de 2020, si la entidad territorial decide presentar nuevamente la solicitud de cofinanciación, dicha solicitud deberá atender la normatividad que se encuentre vigente para la fecha de su presentación.
252				Igualmente, se observa que el proyecto de Resolución omitió precisar el papel de coordinación y seguimiento que desempeña la UMUS conforme a las funciones asignadas en el marco del Decreto Nacional 087 de 2011		x	Las funciones que le corresponden a la UMUS del Ministerio de Transporte, se encuentran contempladas en la Resolución 0000182 de 2020, modificada por el artículo 3 de la Resolución 20223040047345 de 12 de agosto de 2022. Por lo anterior no es necesario repetirlas en el proyecto de Resolución que nos ocupa.
253				numeral 3.1.4. del Anexo A "REQUISITOS PARA LA COFINANCIACIÓN". Corregir la fecha de la Resolución 001813 que es del 3 de mayo/12	x		La referencia a esta Resolución se eliminará, toda vez que se plantea otra metodología para el abordaje de este punto
254				Anexo A. 1. Evaluación Social b).La caracterización se debe desarrollar a las unidades sociales de los predios requeridos para el proyecto y no al área intervenida por las obras. Lo anterior, puede interpretarse al área de todo el corredor, lo cual podría generar altas expectativas a las comunidades teniendo en cuenta la etapa en la que se gestiona los recursos de cofinanciación.	x		Se hacen ajustes, de acuerdo a lo solicitado
255				Anexo A, 1. Evaluación Social, c.). No es claro cual sería el entregable de este punto, aclarar y definir a qué corresponde <i>"respuesta institucional en rutas de atención"</i> para los proyectos en modo férreo.	x		Se realiza ajuste de todo el punto de evaluación social, para mayor claridad.
256				ANEXO A. REQUISITOS PARA LA COFINANCIACIÓN" párrafo 1-3.El Decreto 1079 de 2015 diferencia el SETP, SITP, SITR del SITM, de allí que el requisito de la "debida evaluación y concepto previo del Departamento Nacional de Planeación DNP y el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 85 de la Ley 336 de 1996" establecido en la resolución, no aplicaría para todos los Sistemas de Transporte, pues la Ley 336 de 1996 en su artículo 85 precisó esta condición únicamente para los <b>sistemas de transporte masivo</b> .	x		Se hará la precisión correspondiente
257				Capítulo "ANEXO A. REQUISITOS PARA LA COFINANCIACIÓN" párrafo 1-3. Se sugiere precisar que la participación mayoritaria del Gobierno Nacional debe garantizarse hasta el inicio de la operación del Sistema de Transporte, conforme a la normatividad en cita.		x	La normatividad citada establece varias condiciones para la terminación de la participación de la Nación en las juntas directivas de los Entes Gestores, por lo cual, establecer solo el tema asociado a la operación limitaría el alcance actualmente contemplado en la ley.
258				Anexo A. Qué debe entenderse como "debida evaluación" a ser realizada por el DNP?		x	Significa que el cumplimiento de este requisito deberá ser evaluado por el DNP, para lo cual se emitirá el respectivo concepto por parte de dicha entidad, tal como lo establece el artículo 85 de la Ley 336 de 1996

259	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	Anexo A. Se menciona que los miembros de la Junta Directiva deberán ser, en su mayoría, de la Nación. Teniendo en cuenta que el Código de Comercio establece como función de la Asamblea de Accionistas el nombramiento de los miembros de Junta Directiva, se sugiere: (i) que no sea necesario que exista mayoría de miembros de la Nación, sino que existan derechos de veto de los miembros sobre ciertas decisiones a tomar; y (ii) que exista un procedimiento para la elección de miembros de la Nación en estas juntas. Lo anterior ya que la demora en el nombramiento de los representantes de la nación conlleva problemas en las sociedades que se constituyen (esto aunado al número máximo de juntas en que puede participar una persona (5 juntas) – limitación incluida en el código de comercio).		x	En primer lugar, se precisa que el requisitos de participación de los miembros de Junta, se encuentra contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo, por lo cual no es posible realizar la modificación sugerida. De otra parte, considerando que el objeto del proyecto normativo hace referencia a los requisitos de cofinanciación de la Nación, se consiidera que el procedimiento para nombrar miembros de juntas directivas no corresponde a la misma materia; adicionalmente se precisa que los temas relacionados con gobierno corporativo, competen al Ministerio de Hacienda y Crédito Público
260				Anexo A – numeral 1.1.Por favor aclarar en detalle qué se deberá entender a futuro con “cambios significativos” en la siguiente frase del texto: “ <i>El período de cinco (5) años debe ser menor en caso de presentarse <u>cambios significativos</u> en el comportamiento de la movilidad y partición modal del territorio generados por pandemias, catástrofes naturales o eventos de fuerza mayor.</i> ”	x		Se eliminará la referencia a la obligación de presentar un modelo en un término inferior a 5 años, cuando ocurran cambios significativos, y se mantendrá la regla única del periodo citado, con el fin de tener mayor homogeneidad en el requisito. En todo caso, se deben considerar las precisiones sobre el contenido del modelo, para mayor claridad.
261				Anexo A – numeral 1.1.Agradecemos aclarar la siguiente expresión “ <i>Para el caso del Sistema Integrado de Transporte Regional SITR, el modelo a presentar deberá comprender el sistema o modo principal que lo integra</i> ”, dado que no es claro qué es lo que se deberá presentar a futuro.	x		Se incluirá ampliación en la descripción para brindar mayor claridad.
262				Anexo A – Numeral 3. Se sugiere modificar el concepto de “trenes y tranvías” por “trenes”, dado que es un concepto más amplio que abarca tranvías, metros ligeros, metros pesados, tren-tram, etc.		x	La diferenciación se realizó teniendo como premisa, que los trenes corresponden a tipología de sistemas de transporte pesados y los tranvías a sistemas de transporte livianos, teniendo diferentes especificaciones. Al incluir en el texto de la norma trenes y tranvías se están incluyendo todas las tipologías de los sistemas ferroviarios existentes permitidos por la ley para su cofinanciación (mencionados por el observador), por lo tanto no se considera necesario cambiar la versión actual.
263				Anexo A – Numeral 4. El contenido y objetivo de la redacción actual de este numeral da a entender que se debe presentar todo lo relacionado con el OPEX del proyecto, y cómo ese OPEX se puede pagar o no con los diferentes ingresos del sistema. Al respecto, se sugiere aclarar que este no es en sí un modelo financiero estrictamente hablando, sino que se trata de un modelo económico que analiza la sostenibilidad del proyecto en el largo plazo. Bajo este contexto, se sugiere aclarar y/o eliminar ciertos aspectos que no son estrictamente del OPEX del proyecto, como lo son:	x		Acogida parcialmente. Su interpretación es incorrecta. Se procederá a modificar el título del numeral con el fin de aclarar que lo pretendido es la entrega del modelo financiero del proyecto de transporte a cofinanciar por la nación, así mismo, se precisará que éste debe incluir lo correspondiente al CAPEX de todo el proyecto.
264				ANEXO A, A. DEFINICIÓN DEL ESQUEMA OPERACIONAL Y FINANCIERO, 7. Justificación de la priorización del proyecto (análisis de sensibilidad, análisis de alternativas, entre otras). Para la justificación de la priorización del proyecto al cual se pretende acceder a cofinanciación, se solicita presentar un documento que contenga como mínimo; “(...) Estudios de Ingeniería (Fase 1, Fase 2, Fase 3) (...)”. Se recomienda eliminar de este numeral la referencia a los estudios fase 3, dado que, para la solicitud de cofinanciación, no se cuenta con estudios de Ingeniería de Fase 3, que conforme a la ley 1682 de 2013, sobre las disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, dicha Fase (3) corresponde a Estudios y diseños definitivos, o diseños detallados para construcción, se debe considerar que dichos estudios pueden no estar completamente disponibles en esta etapa del proceso. El artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 mantuvo el requisito de estudios a nivel de factibilidad, como requisitos para la cofinanciación de sistemas de transporte.	x		Se eliminará la referencia a las fases, bajo el entendido que el ente territorial debe contar con los estudios necesarios para realizar el análisis de priorización de proyectos.
265				Anexo A. Revisar concordancia entre lo indicado en el anexo y lo citado en la resolución, respecto a estudios que deben presentarse del proyecto.		x	Los estudios establecidos en la Ley 2294 de 2023, hacen referencia a estudios de factibilidad de acuerdo con lo establecido en la Ley 1682 de 2013.
266				Anexo A. Ajustar los literales del numeral 3.1.1.	x		Se procede a realizar el ajuste en el proyecto de resolución.
267				Anexo A. Revisar y armonizar lo referido en el num, 3 y lo señalado en el num. 4, respecto a la inclusión de costos de adquisición, teniendo en cuenta que para la validación de tecnologías y tipologías vehiculares del num. 3, en algunos casos, en los aspectos financieros se tiene en cuenta dichos costos.		x	Los costos referidos están incluidos en ambos numerales, siendo relevantes para las evaluaciones de ambos componentes, que a su vez no son excluyentes ni se duplican en su estimación
268				Anexo B. Se considera que la suspensión del término con que cuenta el Ministerio para decidir puede alargar el plazo más allá de los 12 meses máximo con los que se cuenta para el efecto, máxime si el Ente Gestor cuenta con 30 días prorrobles por otro tanto para tal fin.		x	El plazo propuesto en el acto administrativo obedece al tiempo que usualmente se requiere para este tipo de análisis, que incluyen revisiones prediales, catastrales, verificación de documentación financiera, contable, etc. En todo caso, se precisa que se trata de un plazo máximo, que podrá disminuirse en función de la complejidad de la solicitud.
269				Anexo C. Dentro de los componentes elegibles se excluyen los siguientes, los cuales son importantes para el desarrollo del proyecto, como: Estudios de Consultoría y Asesoría para estructuración, obra y operación, sin que la Ley 2294 de 2023 los haya eliminado de manera expresa		x	En el Anexo C, Componente 2 “Infraestructura física” su definición incluye“(…)estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías”, así mismo en la columna “Actividades que comprende” de ese componente, se especifica el texto “Comprende la realización de estudios de ingeniería y/o estudios de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de la obra y funcionamiento de la operación de los sistemas de transporte de pasajeros (SITM-SITP-SETP-SITR), al igual que la interventoría a dichos estudios y la interventoría de las obras”. Por lo anterior se aclara que no se eliminó y por lo tanto no aplica la observación.
270				Página 22. Anexo A. En los términos planteados, los indicadores, no son aplicables para proyectos férreos, ni para la etapa en la cual se gestiona la cofinanciación de este tipo de proyectos. Se propone que los indicadores se planteen en terminos totales, por ejemplo: - Numero estimado de empleos a generar. - Numero estimado de personas con condiciones especiales beneficiadas ya sea por su condición de género, discapacidad o condiciones de vulnerabilidad. Asimismo, el indicador de rutas de atención activada, se considera que no es aplicable, ni da claridad para proyectos férreos a cargo de la EMB. Lo anterior, dado que los programas de manejo ambiental y social de los Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS) plantean medidas específicas para población con enfoque diferencial e indicadores que permiten establecer el cumplimiento de estas medidas.	x		La referencia a indicadores fue eliminada y se efectuó una nueva redacción para mayor claridad.

271	21/12/2023	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	GERENCIA JURÍDICA - METRO DE BOGOTÁ	Página 35. Anexo C. Dentro de los componentes elegibles se excluyen los siguientes, los cuales son importantes para el desarrollo del proyecto, como: Estudios de Consultoría y Asesoría para estructuración, obra y operación, sin que la Ley 2294 de 2023 los haya eliminado de manera expresa		x	En el Anexo C, Componente 2 "Infraestructura física" su definición incluye"(...)estudios de consultoría para la implementación, obra y operación de la infraestructura del sistema y las respectivas interventorías", así mismo en la columna "Actividades que comprende" de ese componente, se especifica el texto "Comprende la realización de estudios de ingeniería y/o estudios de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de la obra y funcionamiento de la operación de los sistemas de transporte de pasajeros (SITM-SITP-SETP-SITR), al igual que la interventoría a dichos estudios y la interventoría de las obras". Por lo anterior se aclara que no se eliminó y por lo tanto no aplica la observación.
272				Página 41. Anexo C. No es claro a qué hace referencia esta nota. Se observa que la Ley Ley 2294 de 2023 no estableció este elemento como un requisito sine qua non para que el componente de predios y plan de reasentamiento sea cofinanciable		x	En el desarrollo de los proyectos que viene cofinanciado el gobierno nacional, se ha observado que en algunos casos que si bien se cofinancia el componente de plan de reasentamiento, finalmente el predio no es utilizado para el proyecto, lo cual genera una serie de dificultades para la ejecución del convenio. Por lo anterior, es necesario contemplar desde un primer momento, que exista la debida planeación para garantizar que los planes de reasentamiento y los predios efectivamente adquiridos sean utilizados para las obras que requiere el sistema de transporte.
273				Página 36.Anexo C.En las Actividades que comprende la Infraestructura vial, se observa que, aunque se mencionan explícitamente las vías en túnel y los túneles en el caso de los sistemas férreos, no se hace referencia explícita a los componentes electromecánicos de estas infraestructuras, como si se hace para los sistemas de transporte por cable. Se requiere incluir los componentes electromecánicos necesarios para la operación de los túneles viales y férreos y que éstos sean considerados elegibles para la cofinanciación. Dichos componentes incluyen sistemas de bombeo, ventilación mecánica, sistemas de detección y extinción de incendios, talanqueras, entre otros.		x	Los componentes electromecánicos necesarios para la operación de los sistemas ferroviarios (incluyendo los soterrados), hacen parte de las actividades que comprende la infraestructura de soporte del mismo componente 2 "Infraestructura física". El anexo C, establece de manera general aquellos elementos que son cofinanciables de acuerdo con lo establecido en el PND, no obstante el detalle de los elementos de cada proyecto quedarán establecidos de manera particular en el anexo del convenio de cofinanciación del proyecto, ya que todos los proyectos tienen diferentes necesidades de acuerdo con su ETLF.
274				pagina 21. requisito c del Anexo A. Respecto al requisito de entrega de un diagnóstico de las condiciones del fenómeno de ilegalidad o informalidad, es importante mencionar que la estimación de la demanda de la ilegalidad o partición modal es un ejercicio de extrema dificultad que requiere la ejecución de estudios de alta complejidad y costo, y que no aporta un valor sustancial para la toma de decisiones en los proyectos de transporte. En tal sentido, se sugiere eliminar las referencias particulares a la "estimación de la demanda o partición modal sobre los viajes del territorio, tipología usada".		x	Contar con un diagnóstico robusto frente al fenómeno de la informalidad es fundamental para construir soluciones efectivas a dicha problemática y que éstas sean contempladas por el sistema de transporte a implementar, por tal razón no se accede a la solicitud planteada
275				Página 23 del requisito e del Anexo A. Respecto a la "identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto", se solicita que este requisito sea exigible, en lo referente a las fuentes de pago (financiación de acuerdo a la resolución), únicamente a los proyectos que presenten déficits en el balance entre los ingresos y el OPEX.		x	La experiencia nacional e internacional en materia de sistemas de transporte público de pasajeros, evidencia que éstos no son autosostenibles, por lo cual es necesario que exista un fondo, alimentado con fuentes ciertas de financiación, adicionales a la tarifa, que aseguren que en caso de presentarse situaciones adversas, el sistema cuente con las herramientas que le permitan continuar operando sin dificultades y garantizar la prestación del servicio a los usuarios.
276				Página 25 del requisito H del Anexo A. Se considera que para acceder a la cofinanciación de la Nación, no se debe requerir el documento EIAS con el PMAS, por lo siguiente: - Este documento se debería realizar una vez se tenga viabilidad económica para desarrollarlo. Se propone que para acceder a la cofinanciación, se presente un documento de aval ambiental y social con los determinantes que el proyecto tenga para su ejecución (construcción y operación) y que a su vez contenga un análisis de los impactos ambientales y sociales más significativos. Este documento deberá incluir los elementos regulados por la ley de infraestructura para la estructuración de los proyectos en cuanto a los componentes ambiental y social.		x	El estudio ambiental o de impacto ambiental, se refiere básicamente en este tipo de proyectos a evaluar la factibilidad o viabilidad de la ejecución del proyecto mediante la ejecución de la definición técnica del proyecto, en forma simultánea con las evaluaciones ambientales del mismo sobre el entorno, pues no es de recibo que se tenga un proyecto y luego se mire a ver cómo se manejan las afectaciones, el estudio ambiental así previsto no permite ser un instrumento de definición de un proyecto. En ese sentido el referido estudio ambiental es en esencia el Estudio de impacto del proyecto que se tenga a ese nivel.
277				Página 25 del requisito H del Anexo A. Se considera que el EIAS actualizado no es un requisito para la contratación, dado que el contratante (Ente territorial) regula las condiciones para la actualización del EIAS y el PMAS en los documentos contractuales. Por lo cual, es el contratista que con base en los Estudios y Diseños definitivos realizará dicha actualización. Esta solicitud no debería ser parte de las condiciones para acceder a la cofinanciación.		x	Respecto a que se señale en el item del Literal H , que " Durante la fase de Estudios y diseños finales o detallados, el Ente Gestor adelantará el ajuste y/o complemento al Estudio Ambiental y ajustará el Plan de Manejo Ambiental formulado en la fase de factibilidad, como requisito para la contratación de las obras", no se está señalando como un requisito, sino como un lineamiento a seguir por el Ente Gestor y como una gestión de buenas prácticas. Pues como bien, se indica en el comentario, ya esta actividad estará realizándose después de la viabilidad de cofinanciación por parte del Ministerio.
278				1.Frente a la participación del ente gestor:  Observación: Se considera necesario precisar cuáles son las responsabilidades "" exclusivas de la entidad territorial, cuáles del ente gestor y cuáles son pueden ser compartidas, esto con el fin de tener claridad sobre el cumplimiento de las obligaciones y actividades a cargo de cada uno. Con base en lo anterior, teniendo en cuenta que existen Entes Gestores que también son operadores del Sistema de Transporte como lo es el caso del Metro de Medellín, que puede gestionar recursos propios o estructurar operaciones de financiación para la ejecución de proyectos, se sugiere incluir dentro de la reglamentación, la posibilidad de que estas entidades aporten recursos que hagan parte del 30% que le corresponda al territorio en la cofinanciación.		x	Las entidades territoriales son las responsables de asumir las responsabilidades frente a la ejecución del proyecto y operación del sistema de transporte cofinanciado, sin perjuicio que desarrollen las diferentes actividades que se requieren para ello, a través de sus entidades o dependencias, lo cual dependerá de la forma en que esté contemplada dicha distribución de responsabilidades en cada entidad territorial. El Ente Gestor, es incluido, toda vez que hace parte de la entidad territorial y su existencia es exigida de manera obligatoria en la Ley. Se aclara que de acuerdo con lo previsto en el artículo 287 de la Constitución Política de Colombia,las entidades territoriales disponen de autonomía para la gestión de sus intereses, "dentro de los límites de la Constitución y la Ley" y para ello, se prevén los siguientes derechos: 1."Gobernarse por autoridades propias. 2.Ejercer las competencias que les correspondan. 3.Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. 4.Participar en las rentas nacionales. 5. Establecer, recaudar y administrar tributos a favor del respectivo orden municipal, distrital o departamental, por las distintas actividades relativas a la distribución o venta de cannabis para uso de adultos, de acuerdo a la ley." De acuerdo con lo anterior, una entidad territorial para poder cumplir con las funciones que les competen, goza de plena autonomía, la cual está sujeta a los límites previstos en la Constitución y en la Ley y tiene la facultad de expresarse a través de las diferentes entidades que hacen parte de su estructura orgánica.
279	21/12/2023	PEDRO ALBERTO BOTERO - GERENTE DE PLANEACIÓN	METRO DE MEDELLÍN	Frente a los requisitos aplicables para proyectos nuevos y componentes <b>independientes. Observación:</b> Se sugiere indicar de manera expresa en cada requisito si aplica plenamente tanto para nuevos proyectos como para componentes independientes, así mismo hacer la diferencia cuando haya excepciones frente a la aplicación para los componentes independientes.		x	El parágrafo 6 del artículo 172 de la Ley 2294, prevé que para el caso de componentes independientes aplicarán los requisitos allí contemplados, por lo cual no es posible establecer, vía resolución, excepciones no autorizadas en la ley.

280	21/12/2023	PEDRO ALBERTO BOTERO - GERENTE DE PLANEACIÓN	METRO DE MEDELLÍN	<p>3. Frente a los términos y definiciones: Observación: Dentro del texto de la resolución se observa que se hace referencia a los términos de "Entidad Territoriales y Ente Territorial", con el fin de tener claridad en la definición de ambos, y evitar diferentes interpretaciones, se recomienda:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•En el artículo 3 de las definiciones, incluir ambos conceptos con el fin de entender el alcance de estos.</li><li>•Si se trata de un mismo concepto, unificar el término en todo el texto de la resolución.</li></ul>		x	La expresión Ente territorial hace referencia de manera singular a entidades territoriales, por lo cual no se considera necesario realizar la aclaración solicitada
281				<p>Frente a los términos y definiciones: Observación: Se sugiere incluir en el artículo 3 la definición de Ente Gestor y autoridad territorial, adicionalmente modificarlo de acuerdo con la siguiente propuesta: Se sugiere ajustar la redacción del texto, incluyendo lo que está en negrilla y subrayado y retirar lo tachado: 2. Aportes en especie. Se entienden como los gastos e inversiones que <b>haya</b> comprometido (con registro presupuestal) y pagado el Ente Territorial <b>y/o Ente Gestor</b>, de forma previa a la obtención de la cofinanciación del proyecto por parte de la Nación, los cuales, en virtud de su destinación al sistema, podrán ser considerados cofinanciables, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en la presente resolución. Estos gastos e inversiones corresponden exclusivamente a predios, ejecución de planes de reasentamiento, <b>infraestructura física, material rodante</b> y sistemas inteligentes de transporte. Justificación: La proposición de incluir al Ente Gestor se realiza con el fin de que sea posible que este haga parte de los aportes del territorio. Ahora bien, en lo referente al cambio de "obras" por "infraestructura física", se considera que este último concepto incluye el primero, además que tiene una definición, así como los demás aportes en especie.</p>	x		<p>Acogida patcialmente. La definición de Ente Gestor se encuentra contemplada en la ley, por lo cual no se considera necesario repetirla.</p> <p>Frente al término "autoridad territorial" utilizada en el numeral 8, sobre plan de implementación, se aclara que hace referencia a la entidad territorial, por lo cual se reemplazará por entidad territorial, para mayor claridad.</p> <p>Finalmente, con relación a la propuesta de modificar la definición de aportes en especie, no se ve la conveniencia de ampliar este tipo de aportes a otras inversiones y en todo caso, la infraestructura física ya está incluida.</p>
282				<p>2.Componentes elegibles. (...) Literal a): a) Servicio de la Deuda. Corresponde al pago periódico de la financiación del proyecto solicitado a través de crédito u otro mecanismo de financiación, así como los costos <b>y tributos</b> asociados al mismo y las herramientas de administración, vigilancia y evaluación financiera de los recursos del proyecto, los cuales incluyen: costos financieros, constitución de contragarantías a favor de la Nación, auditorías técnicas y financieras. J ustificación: La utilización de recursos de financiación para el pago de las obligaciones asociada a la ejecución del proyecto genera tributos como el gravamen a los movimientos financieros, los cuáles son un costo inherente a la ejecución y debería considerase cofinanciable. De la igual manera, debería considerarse cofinanciable los costos fiscales asociados a la adquisición de los componentes, ya que estos dentro de la normatividad del territorio nacional, al tratarse de activos operativos, están adheridos como mayor valor del activo, así como otros tributos inherentes a la ejecución del proyecto y que se traducen en un costo o erogación de este.</p>		X	<p>Para las inversiones realizadas con aportes de la Nacion o el territorio a traves del encargo fiduciario, se podrá gestionar la exención del GMF respectivo. Artículo 879. numeral 9. Estatuto tributario Nacional.</p> <p>No se entiende que son costos fiscales. Los gastos asociados a los impuestos son elegibles.</p>
283				<p>Se sugiere ajustar la redacción del texto, incluyendo lo que está en negrilla y subrayado y eliminando lo que está tachado: d) Adquisición predial y Plan de Reasentamiento. Corresponde a los inmuebles y mejoras adquiridas para la ejecución del proyecto, así como los gasto realizados en desarrollo de los procesos de adquisición predial y el Plan de Reasentamiento de los proyectos de infraestructura del sistema. Los gastos en la adquisición predial y aplicación del Plan de Reasentamiento para el proyecto del sistema de transporte, entre otros, pueden ser los siguientes levantamientos topográficos, avalúos comerciales, estudios de títulos, censos, diagnósticos socioeconómicos, soportados en las actas de recibo parcial y recibo definitivo; la formulación del documento de los planes de reasentamiento, su ejecución, seguimiento y cierre; la adquisición de los predios requeridos para el proyecto, sea por enajenación voluntaria o expropiación administrativa o judicial; los reconocimientos económicos otorgados unidades sociales y económicas censadas conexas a los predios identificados y requeridos para la infraestructura del sistema. Justificación: En los procesos de adquisición predial se compran inmuebles y mejoras, estas últimas se identifican como edificaciones o unidades de construcción, levantadas sobre terrenos ajenos privados o públicos, que no poseen escritura pública registrada, porque el título de propiedad se acredita por compraventa o declaración extra - proceso de posesión. De otro lado, conforme al capítulo I de la Ley 1682 de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de Infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias", la adquisición de los predios para el desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte contempla los procesos de enajenación voluntaria, expropiación administrativa con fundamento en el motivo de utilidad pública que defina el artículo 58 de la Constitución Política, soportada además en os procedimientos previstos en las Leyes 9a de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial basada en el mismo motivo de utilidad pública, y acorde con lo establecido en las Leyes 9a de 1989, 388 de 1997 y 1564 de 2012 y sus normas complementarias. Finalmente, en los procesos de adquisición predial se identifican no solo unidades sociales sino también unidades económicas, las cuales con la intervención del proyecto de infraestructura de transporte pueden verse impactados, en consecuencia, lo que se pretende con la implementación del Plan de Reasentamiento es generar alertas dentro del proyecto y en consecuencia responder de manera proactiva con programas y actividades que permitan mitigar el impacto de la obra en los moradores de las unidades sociales, económicas y socioeconómicas. De acuerdo con lo anterior, los proyectos deberán garantizar la sostenibilidad de los modos de Vida y asequibilidad de los medios de vida de los moradores que tienen sus actividades económicas en los inmuebles o mejoras objeto de adquisición.</p>		x	<p>Se efectuaron ajustes a la definición de componente, con el fin de tener mayor claridad; no obstante no se aceptan los cambios propuestos, toda vez que los aspectos señalados ya están incluidos o en la definición o en la Ley para los procesos de adquisición predial.</p>
284				<p>Literal e): Se sugiere ajustar la redacción del texto, incluyendo lo que está en negrilla y subrayado: e) <b>Sistemas Inteligentes de Transporte y Tránsito</b>. Conjunto de soluciones tecnológicas de las telecomunicaciones y la informática diseñadas para mejorar la operación y seguridad de los sistemas de transporte. Corresponde, entre otros, al sistema de recaudo centralizado, los sistemas de gestión y control de la operación, los sistemas de información al usuario, <b>los sistemas de circuito cerrado de televisión</b> y los sistemas de semaforización de las intersecciones asociadas al proyecto. <b><u>Lo anterior de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011 reglamentado por el Decreto 2060 de 2015.</u></b></p>	x		<p>Acogida parcialmente. El artículo 84 de la Ley 1450 de 2011 no hace referencia a los dispositivos mencionados en la observación, incluso, al mencionar ejemplos de its menciona los siguientes: "PARÁGRAFO 2. Los Sistemas de Gestión y Control de Flota, de Recaudo y de Semaforización entre otros, hacen parte de los proyectos SIT". No obstante, se incluirá que pueden incluirse como ITS los "sistemas de circuito cerrados de televisión" siempre que estos hagan parte del equipo a bordo de los vehículos.</p>
285				<p>Literal f): Se sugiere ajustar la redacción del texto, incluyendo lo que está en negrilla y subrayado y eliminando lo que está tachado: <b><u>vehículos, Material rodante nuevo o cabinas de cables.</u></b> Corresponde a la adquisición total o parcial de vehículos, <b>relacionados con las diferentes tecnologías de transporte como las siguientes: PRT ( Personal Rapid Transit); Ultra light, teleferico, telecabina, cable terrestre; BRT (Bus Rapid Transit); Trolebus, bus; GLT (Guided Light Transit); Tranvía; LRT (Ligt Rapid Transit); Tranvía, Tram, tren, metro ligero; MRT (Mass Rapid Transit); Monorriel, Metro pesado, con estándares de baja o cero emisiones, los cuales deben garantizar accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida, conforme a la normativa aplicable. Justificación: Se recomienda definir este literal de manera más general para darle cabida a todas las tecnologías de transporte que pudieran aplicar como las definidas para PRT, BRT, LRT y MRT, entre otras, así como a otras tecnologías del masivo, de acuerdo con el resultado del requisito 3 "Validación de tecnologías y tipologías vehiculares". Esta misma definición debe aplicar para el anexo C de los compontes elegibles.</b></p>		x	<p>Se describe las tecnologías incluidas en el alcance de la Ley, que no excluye los nombres especificos definidos de sistemas como se menciona en la observación.</p>



286	21/12/2023	PEDRO ALBERTO BOTERO - GERENTE DE PLANEACIÓN	METRO DE MEDELLÍN	1. Componentes Independientes. Hace referencia a los elementos de los componentes elegibles para cofinanciación individualmente considerados, en el marco de lo previsto en el parágrafo 6 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo172 de la Ley 2294 de 2023, y <u>en la presente resolución</u> , siempre que se trate de elementos no cofinanciados previamente y que el sistema se encuentre en operación.		x	La redacción actual incorpora los elementos establecidos en la Ley, por lo cual no se considera conveniente incluir aspectos adicionales.
287				4.Frente a las inversiones cofinanciables: Observación: Se solicita aclarar dentro del proyecto de resolución la aplicación de las siguientes disposiciones, en tanto que las cabinas de cables se incluyeron en las inversiones cofinanciables, pero en una norma anterior se estableció la posibilidad de solicitar recursos a la Nación para los proyectos de transporte mediante el sistema de cable: <ul style="list-style-type: none"><li>El artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 introdujo dentro de las inversiones cofinanciables la "adquisición total o parcial de (...) cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público" (Subrayas fuera de texto)</li><li>El artículo 2.2.5.2.1. del Decreto 1079 de 2015, dispone que los entes territoriales podrán solicitar recursos a la Nación para implementar un proyect de transporte mediante el sistema por cable.</li></ul>		x	Los sistemas de transporte por cable son cofinanciables, incluyendo las actividades y elementos incluidos en el Anexo C de cofinanciación.
288				Frente al régimen contractual: Observación: Se considera necesario regular dentro de la reglamentación lo relativo al régimen contractual aplicable, teniendo en cuenta que la anterior resolución 20203040013685 de 2020 lo incluía, por lo que se sugiere incluir el siguiente artículo nuevo: ARTÍCULO XX. CONTRATACIÓN. Para la ejecución de los procesos que la entidad territorial competente pretenda adelantar deberá ceñirse a los postulados de las Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, en caso de tratarse de recursos ordinarios. Para aquellas entidades que no estén sometidas a la aplicación de dichos postulados normativos se deberá a aplicar lo concerniente a su manual interno de contratación. Lo anterior de acuerdo con lo establecido en el parágrafo del artículo 56 de la Ley 2195 de 2022. Extendiendo la excepción a las sociedades entre entidades públicas, las cuales se someten al régimen previsto para las empresas industriales comerciales del Estado. PARÁGRAFO. Cuando el proyecto cuente con recursos de la Banca Multilateral, los procesos de contratación deberán adelantarse siguiendo la normas de adquisiciones y contrataciones de acuerdo con las reglas previstas en el contrato de empréstito suscrito, debiéndose cumplir con las políticas de la banca multilateral establecidas, así como las normas para la prevención v lucha contra el fraude v corrupción vigentes a la fecha de firma del contrato de crédito. El equipo o personal vinculado a cada una de las entidades territoriales competentes para adelantar dichos trámites deberá ser capacitado, en consecuencia, se requiere oue el mismo cuente con la idoneidad y experiencia requerida para cada proyecto en particular que se pretenda efectuar."		x	Los temas relacionados con el régimen de contratación de las entidades territoriales debe ser establecido por dichas entidades, conforme al marco legal y reglamentario vigente en materia de contratación. Por lo anterior, no se considera oportuno que el Ministerio de Transporte incorpore lineamientos adicionales frente al tema.
289				6.2. Observación: En el literal F, del Anexo A- Requisitos para la Cofinanciación-, consideramos importante advertir que lo referente a que "la entidad territorial deberá comprometerse a trasladar el 20% del superávit operac/orma/ , en caso de existir, al Fondo de Estabilización Tarifaria y a utilizar dichos recursos exclusivamente para cubrir el déficit operacional que presente el sistema en otro momento.", es como si se tratase de una nueva fuente que por Iey no se había creado, razón por la cual en virtud del principio de la autonomía de las entidades territoriales, se recomienda analizar la posibilidad de <u>eliminar</u> esta disposición del texto reglamentario. En caso de no considerarse posible la eliminación, se propone que la destinación de dicho porcentaje del superá/vit operacional del sistema se pueda destinar al fondo de reposición y repotenciación cuando el mismo se haya constituido en los sistemas en operación.		x	El literal citado no crea una nueva fuente de financiación como usted lo señala, dado que, los recursos del superavit de los sistemas provienen de la tarifa al usuario y de fuentes complementarias que ya se encuentran dispuestas en la normatividad vigente. Por otro lado, el artículo 172 del PND (2022-2026) indica que la nación y sus descentralizadas podrán realizar inversiones en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros y que el Ministerio de Transporte reglamentará será el encargado de reglamentar la materia.  En este sentido, y con la única intención de coadyuvar a garantizar la sostenibilidad operacional de los sistemas señalada en en el artículo 184 de la norma citada, se establece que en caso de existencia de superavit del sistema de transporte se destine una parte, a modo de fondo de contingencia, para cubrir déficits futuros.  Por último, no puede señalarse que la Nación por medio del literal F de la reglamentación a la cofinanciación de sistemas de transporte viole la autonomía territorial, dado que, es la mera voluntad de las entidades territoriales la solicitud de dicha cofinanciación y de someterse tanto a los derechos como a las obligaciones que de ella emanen.
290				6.3.Observación: Modificar el literal c) del artículo 4, con base en la siguiente propuesta: Se sugiere ajustar la redacción del texto, incluyendo lo que está en neqrilla y subrayado: Artículo 4. Requisitos para la cofinanciación de los proyectos. c) La verificación de que trata el presente artículo se basará en los soportes documentales presentados por la Entidad Territorial, quien es la única responsable de su veracidad y consistencia <b><u>Cuando se trate de cofinanciación de componentes independientes los soportes documentales eodrán ser presentados por el Ente Gestor.</u></b>		x	La Ley 2294 de 20023 establece que la responsabilidad frente a la cofinanciación de la Nación, corresponde a las entidades territoriales, por lo cual son dichas entidades las que deben presentar la solicitud, sin distinguir si se trata de un proyecto nuevo o de un coponente independiente.
291				Frente a las responsabilidades de las entidades territoriales Observación: Se sugiere modificar el artículo 5 incluyendo lo que está en neqrilla y subrayado y eliminar lo que está tachado: Artículo 5. Responsabilidad de las Entidades Territoriales. (...)  Literal f): <b><u>Para proyectos nuevos</u></b> garantizar la actualización del 100% del catastro, en lo referente al área, linderos y demás características específicas del predio o zonas donde se ubique el proyecto, antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación. Justificación: Lo anterior se propone teniendo en cuenta que cuando se trate de componentes independientes este requisito no se exija, en tanto que se trata de inversiones por ejemplo en material rodante, vehículos auxiliares entre otros que mejoran el servicio y las condiciones del sistema en operación, pero no necesariamente impactan el territorio donde se ejecutan		x	El proyecto de resolución, una vez adoptado, aplicaría hacia futuro, en virtud del principio de irretroactividad de las normas, por lo cual no es necesario precisar que la obligación de garantizar la actualización del catastro aplica solo para las nuevas situaciones que se presenten en los procesos de cofinanciación.
292				Literal h):  Se sugiere ajustar la redacción del texto, incluyendo lo que está en neqrilla y subrayado y eliminando lo que está tachado:  h) Expedir los actos administrativos que implementan los instrumentos de captura de valor del suelo <b><u>tales como:</u></b> Plusvalía en obra pública y valorizaciónaciárt, antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la Nación pactados en el convenio que se suscriba para la cofinanciación del sistema. Justificación: Teniendo en cuenta que en la actualidad se han creado nuevos instrumentos de captura de valor del suelo como el DRS, se propone que la plusvalía y valorización sean de carácter enunciativo y no taxativo.	x		Se considera conveniente dicha aclaración, por lo cual se incluirá en el texto del proyecto de resolución una modificación a la redacción, para que sea claro que existen varios instrumentos de captura de valor y no solo los mencionados en la observación

293	21/12/2023	PEDRO ALBERTO BOTERO - GERENTE DE PLANEACIÓN	METRO DE MEDELLÍN	<p>Observación: Modificar el artículo 8 ajustando la redacción del texto, incluyendo lo que está en neqrilla y subrayado y eliminar lo que está tachado:</p> <p>Artículo 8. Componentes independientes: Las solicitudes de cofinanciación de elementos de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 6 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, cumplirán los requisitos y parámetros, desarrollados en la presente resolución y sus correspondientes anexos. Adicionalmente, se deberá presentar la siguiente documentación:</p> <p>a. Para convenios en ejecución. Certificación suscrita por el representante legal del Ente Territorial, <b>Autoridad de Transporte o Gestor</b> por medio de la cual se precise que el sistema de transporte público tiene en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado -SRC y su Sistema de Gestión y Control de Flota -SGCF y que la cobertura operacional del mismo es superior al 70% de las rutas del respectivo sistema.</p> <p>El porcentaje señalado anteriormente, deberá corresponder con el número total de rutas establecido en el documento de estructuración técnica, legal y financiera - ETLF que sustenta el acto administrativo de adopción del Sistema. La fecha de finalización de la ETLF no podrá ser posterior al 19 de mayo de 2023, fecha de publicación y entrada en vigencia de la Ley 2294 de 2023.</p> <p>b. Para convenios terminados. Certificación emitida por la autoridad de transporte en la cual se evidencie que la cobertura del sistema a la fecha de presentación de la solicitud es igual o superior a la planteada en el convenio de cofinanciación.</p> <p>Parágrafo 1. En aquellos casos, en que el número total de rutas del sistema deba ser modificado, deberá estar soportado en una actualización de la estructuración técnica, legal y financiera. El nuevo número de rutas, no podrán tener una disminución superior al 15% de la cobertura total definida en la ETLF inicial.</p> <p>Parágrafo 2. Cuando el componente independiente presentado incluya ampliaciones de cobertura, cambios tarifarios, nuevos modos de transporte o integraciones con nuevos modos de transporte, deberá <b>cumplir con todos los requisitos establecidos en la presente resolución</b>. Para los demás casos, <b>no se requerirá el modelo de transporte ni la validación de tecnologías y tipologías vehiculares para la selección tecnológica y se utilizará la información del SRC y el SGFC para presentar el requisito de modelo operacional y para acreditar el requisito de la evaluación socioeconómica.</b></p> <p>Justificación:</p> <p>El requisito de la Validación de tecnologías y tipologías vehiculares no se debe considerar para sistem as que ya se encuentran operación, dado que la tecnología ya está definida y puede darse el caso en que el proyecto sólo requiere aumento de vehículos para mejorar la oferta y no corresponden a ampliaciones de cobertura, nuevos modos de transporte o integraciones con nuevos modos de transporte.</p>		x	<p>Como se mencionó anteriormente, la ley establece la responsabilidad frente al adecuado uso de los activos cofinanciados a cargo de la entidad territorial, por lo cual es sobre dicha entidad que recaen todas las obligaciones, sin perjuicio de la distribución de competencias que exista en cada caso, en función de la estructura orgánica propia de cada jurisdicción.</p> <p>Frente a la excepción propuesta en el parágrafo 2, se precisa que no es posible incluirla, toda vez que la Ley prevé que los requisitos sean exigidos en todos los casos, por lo cual no sería dable limitar desde una norma de menor jerarquía, el alcance ya previsto en la ley</p>
294				<p>Artículo 8. Observación: Adicionalmente consideramos necesario aclarar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Cuando se indica convenios en ejecución o terminados, a qué tipo de convenios se hace referencia: convenios de operaciòn o convenios de cofinanciación.</li></ul>		x	Se aclara que se hace referencia a convenios de cofinanciación
295				Artículo 8. La redacción del parágrafo 3 toda vez que da lugar a interpretar que la documentación señalada en los literales a y b aplica únicamente para los SETP; de ser así se propone incluir en el primer párrafo del artículo "Adicionalmente, para el caso de los SETP, se deberá presentar la siguiente documentación":	x		Acogida parcialmente. Se dará claridad en el parágrafo 3 que aplica para todos los sistemas de transporte y no solo para los SETP.
296				Observación: Respecto al subnumeral 1.1 Aspectos asociados a la presentación del modelo, del numeral 1. Modelo de transporte, del literal A. definición del esquema operacional y financiero, se sugiere aclarar que el modelo de transporte sea realizado para cada fase de implementación del proyecto, con cortes temporales cada cinco (5 años como máximo), con y sin proyecto, para todo el período de evaluación socioeconómica del proyecto, con las matrices y vectores proyectados para cada horizonte de tiempo. Para el caso de la aplicación del parágrafo 2 de artículo 8, donde no se requiere el Modelo de Transporte, se utilizará la información del SRC y el SGFC para presentar el requisito de la evaluación socioeconómica.	x		Acogida parcialmente. Se incluye precisión en la redacción para brindar mayor claridad.
297				<p>En el numeral 3.1 Matriz Multicriterio.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Para proyectos de transporte nuevos o cuando el componente independiente presentado incluya ampliaciones de cobertura y nuevos modos transporte se debe exigir el cumplimiento de este requisito, se propone que no deba cumplirse cuando se trate de componentes independientes para sistemas en operación cuya tecnología ya está definida.</li></ul> <p>Este requisito se debe articular con el artículo 8, teniendo en cuenta que para sistemas en operación la tecnología ya está definida y puede darse el caso en que el proyecto solo requiere aumento de vehículos para mejorar la oferta y no corresponden a ampliaciones de cobertura, nuevos modos de transporte o integraciones con nuevos modos de transporte.</p>		x	El análisis de las tipologías vehiculares del sistema es necesario en todos los casos, por lo cual no se accede a la solictud planteada. En todo caso, se informa que el numeral se modificará en su integralidad, con el fin de incluir los aspectos relevantes que deben ser presentados por la entidad territorial, para efectos de realizar la selecció n de tipología vehicular para el sistema a cofinanciar.
298				En el numeral 3.1 Matriz Multicriterio. Se considera importante resaltar para su análisis, que los aspectos y parámetros que están definidos en la propuesta de la resolución, son diferentes para cada tecnología, lo que no permite estructurar una matriz comparativa entre ellas para el análisis de la selección. Los parámetros deben ser trasversales entre las diferentes tecnologías para la evaluación multicriterio, donde el rango de estas son más amplios (PRT, BRT, LRT y MRT), para darle cabida a todas las tecnologías de transporte que pudieran aplicar.	x		Este numeral se modificará con el fin de incluir unos criterios integrales para el análisis y una valoración específica para cada uno de ellos; así mismo se incluirá una definición de tipología vehicular, para efectos de la aplicación de este análisis.
299				En el numeral 3.1 Matriz Multicriterio. De igual manera se propone que, en cualquier caso, se debe dar una mayor valoración a aquellos vehículos y tecnologías cuya fuente de propulsión genera una menor huella de carbono, tanto en su fabricación como en su operación, teniendo en cuenta la afectación que tienen los gases de efecto invernadero y el material particulado en el medio ambiente y en la salud de la ciudadanía.	x		Este numeral se modificará con el fin de incluir unos criterios integrales para el análisis y una valoración específica para cada uno de ellos; así mismo se incluirá una definición de tipología vehicular, para efectos de la aplicación de este análisis.
300				<p>En el numeral 3.1 Matriz Multicriterio. Respecto del numeral 3.1.1. Para buses se propone incluir en los Aspectos técnicos, de seguridad, ambientales y sociales lo que está en neqrilla y subrayado y eliminando lo que está tachado:</p> <p>vi. Emisiones: Evaluar el cumplimiento de lo establecido en la Resolución 40177 de 2020 del Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y demás normativa relacionada con Cambio climático.</p> <p>ix. Emisión de ruido: se deberá evaluar el cumplimiento de la emisión generada por los vehiculos de acuerdo con la normatividad ambiental vigente.</p> <p>x. Gestión de residuos: evaluar la disposición final de residuos peligrosos (logística inversa. disposición final de baterías).</p>	x		Este numeral se modificará con el fin de incluir unos criterios integrales para el análisis y una valoración específica para cada uno de ellos; así mismo se incluirá una definición de tipología vehicular, para efectos de la aplicación de este análisis.
301				Respecto del numeral 3.1.4. Para las cabinas de cables, se sugiere que los parámetros deben ser generales y comparables con otras familias tecnológicas (BRT, LRT y MRT), teniendo presente todas las posibles familias tecnológicas de sistemas de cables (PRT).	x		Este numeral se modificará con el fin de incluir unos criterios integrales para el análisis y una valoración específica para cada uno de ellos; así mismo se incluirá una definición de tipología vehicular, para efectos de la aplicación de este análisis.

302	21/12/2023	PEDRO ALBERTO BOTERO - GERENTE DE PLANEACIÓN	METRO DE MEDELLÍN	En el numeral 3.2. Descripción de las tecnologías se sugiere definir de manera más general para que puedan aplicar las diferentes tecnologías (PRT, BRT, LRT y MRT) para darle cabida a todas las tecnologías de transporte que pudieran aplicar.	x		En el artículo 3, sobre definiciones, se incluirá el concepto sobre tipología vehicular, con el fin de que exista claridad sobre el alcance de la información que se solicita en el Anexo A, frente al proceso de evaluación realizado por la entidad territorial para seleccionar una tipología en particular
303				Observación: Respecto del literal H. ESTUDIO AMBIENTAL consideramos importante realizar los siguientes comentarios y proposiciones: • Que el documento del EIA contenga los requisitos establecidos para la elaboración de un estudio de impacto ambiental y de un plan de manejo ambiental.		x	Estos contenidos están contemplado en el Anexo A literal H párrafo 6.
304				Observación: Respecto del literal H. ESTUDIO AMBIENTAL consideramos importante realizar los siguientes comentarios y proposiciones: Se sugiere ajustar la redacción del texto, incluyendo lo que está en negrilla y subrayado y eliminando lo que está tachado: - En la fase de operación <b>onstrucción</b> se deberá considerar la inclusión de <b>medidas para la adaptación</b> y mitigación al cambio climático como infraestructura resiliente, implementación de arquitectura bioclimática, adopción de tecnologías que contribuya con las políticas nacionales del cambio climático, del ahorro y uso eficiente del agua, ahorro y uso eficiente de energía, entre otras. - Una vez se entre en operación, los entes gestores deberán realizar el seguimiento y reportar al Ministerio de Transporte los resultados de implementación de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros en línea a los compromisos ambientales pactados en los CONPES de cada <b>proyecto y en la demas normativa ambiental vigente.</b>	x		Se encuentra procedente incluir la etapa de construcción, teniendo en cuenta que estamos sugiriendo la implementación de infraestructura bioclimática.
305				1Respecto de los exigido en el requisito IV. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas, se considera que no es claro al interpretarse en concordancia con el artículo 8, en el cual se establece la cofinanciación de componentes independientes para un sistema en operación, ya que en los instrumentos de planificación no se contemplan este tipo de componentes técnicos.	x		Acogida parcialmente. La coherencia con los objetivos planteados en los intrumentos de planeación, hace referencia al sistema de transporte que se pretende implementar o complementar. Se incluirá un mayor detalle de esta descripción, para mayor claridad.
306				Aprovechamos la oportunidad para solicitar un espacio con el equipo de trabajo responsable de la elaboración de este proyecto de resolución con el fin de ampliar y profundizar el contexto de cada una de nuestras observaciones y proposiciones Nuestro objetivo es que la reglamentación sea lo más clara y sencilla posible una vez se expida y se proceda con su implementación.		x	El Ministerio de Transporte ha considerado en el proyecto de resolución las diferentes miradas planteadas por los entes territoriales, por lo cual no se considera necesario realizar mesas de trabajo adicionales. En todo caso se aclara que todas las observaciones allegadas al proyecto de Resolución son revisadas, analizadas y atendidas en debida forma, lo cual garantiza, no solo un ejercicio de participación eficaz, sino también que la norma incluya, cuando es pertinente, las propuestas realizadas por los interesados
307	29/12/2023	ENRIQUE HERNÁNDEZ	Steer	Sugieren los siguientes ajustes en redacción: 1.1. Aspectos asociados a la presentación del modelo. Para municipios con una población inferior a 100.000 habitantes se deberá presentar modelo de transporte de asignación de demanda de transporte público. Observación: <i>incluir también transporte privado para medir el impacto del tráfico en el sistema y medir impactos en la ciudad</i> ).		x	Para municipios con población inferior a 100.000 habitantes, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, se encuentra desarrollando un paquete de herramientas y medidas que faciliten la implementación de soluciones de movilidad, en sintonía con las necesidades y capacidades de los territorios.
308				Para municipios o territorios que integren al menos un municipio con población superior a 100.000 habitantes en su entorno metropolitano, se deberá presentar un modelo de transporte de cuatro etapas: generación-atracción, distribución, escogencia modal y asignación, del cual se debe tener partición modal y debe estar calibrado a un año base de máximo 5 años anteriores a la fecha de radicación de la versión completa y definitiva con la cual se da cumplimiento a todos los requisitos de cofinanciación. Observación: Los modelos de 4 etapas son a nivel ciudad. Para evaluar a nivel de estructuración se debe calibrar el corredor específico.Como ejemplo Bogotá: no puede el modelo que construyó la ciudad evaluar el Regiotram del Norte, se debe (como se hizo) hacer un trabajo específico para el corredor. O mismo caso en Cali, Troncal Oriental, o en Medellín con la 80. entonces cre que debe estra explicito que basados en el modelo de 4 etapas se debe detallar el corredor y su área de influencia (alimentación por ejemplo)	x		Se incluirá ampliación en la descripción para brindar mayor claridad.
309				Para municipios o territorios que integren al menos un municipio con población superior a 100.000 habitantes en su entorno metropolitano, se deberá presentar un modelo de transporte de cuatro etapas: generación-atracción, distribución, escogencia modal y asignación, del cual se debe tener partición modal y debe estar calibrado a un año base de máximo 5 años anteriores a la fecha de radicación de la versión completa y definitiva con la cual se da cumplimiento a todos los requisitos de cofinanciación. Observación: tal vez pensar en un periodo de transición para no parar los proyectos? Calibrar un 4 etapas, si no hay hogares lleva 1.5 años. Mientras tanto que se hace?		x	Los territorios deben planearse y estructurar los proyectos de forma idónea, donde la demanda del proyecto que se pretende implementar es fundamental para la justificación de la inversión pública, en términos de intervención urbanística, infraestructura, adquisición de flota, modelo financiero, FET y sostenibilidad a largo plazo.
310				El período de cinco (5) años debe ser menor en caso de presentarse cambios significativos en el comportamiento de la movilidad y partición modal del territorio generados por pandemias, catástrofes naturales o eventos de fuerza mayor" Observación: Definición de significativo? " 3.1 Matriz Multicriterio. Documento técnico donde se evidencie el análisis técnico, legal y financiero realizado para la selección de la tecnología vehicular identificada en la fase factibilidad incluyendo una matriz multicriterio que contenga como mínimo los siguientes aspectos y parámetros, " 6. .... Para proyectos de sistemas de trenes de pasajeros que utilicen parcial o totalmente el corredor férreo existente, se deberá presentar el detalle y la articulación con el modo férreo de carga. "	x		Se eliminará la referencia a la obligación de presentar un modelo en un término inferior a 5 años, cuando ocurran cambios significativos, y se mantendrá una regla única , con el fin de tener mayor homogeneidad en el requisito. En todo caso, se deben considerar las precisiones sobre el contenido del modelo, para mayor claridad.

311	29/12/2023	ENRIQUE HERNÁNDEZ	Steer	3.1 Matriz Multicriterio.Documento técnico donde se evidencie el análisis técnico, legal y financiero realizado para la selección de la tecnología vehicular identificada en la fase factibilidad incluyendo una matriz multicriterio que contenga como mínimo <b>los siguientes aspectos y parámetros</b> , ..." Observación: Tal vez debería quedar abierto, acá se está definiendo una metodología específica. Por ejemplo, uno puede hacer una evaluación socioecómoca y monetizar todos los criterios y se salta la multicriterio. ¿Cuáles parámetros?	x		En atención a su observación, se modificará integralmente este numeral, de tal manera que lo presentado por las entidades territoriales, sea una síntesis de la evaluación efectuada previamente en el proceso de selección de las tipologías vehiculares del sistema
312				6. .... Para proyectos de sistemas de trenes de pasajeros de pasajeros que utilicen parcial o totalmente el corredor férreo existente, se deberá presentar el detalle y la articulación con el modo férreo de carga. " Observación: Puede no aplicar en varios casos		x	En caso de no aplicar se deberán presentar los argumentos que demuestren por qué no aplica en ese caso
313				En la parte del modelo: Revisar la pertinencia de especificar los periodos de modelación requeridos, tal vez es necesario, para la etapa de factibilidad de cualquier proyecto, tener más de dos o tres periodos de modelación.		x	Se pide tener como mínimo el período de la hora de máxima demanda, sin limitar a tener otros periodos de modelación
314				Esta resolución hace una mención breve de los análisis de sensibilidad que se podrían adelantar. Sin embargo, teniendo en cuenta el nivel de incertidumbre de la implementación de proyectos complementarios y la ejecución de los instrumentos de planeación territorial, creo que resulta necesario darle el estatus de "análisis de riesgo de demanda" a este aparte, en donde se hagan modelaciones probabilísticas y se haga un análisis completo del impacto probable en la demanda, beneficios y aspectos financieros del proyecto.	x		Se ajustará redacción del numeral 1.2. xiii
Observaciones:							

Fecha: 12/04/2024

Aprobado por



Eduardo Enriquez Caicedo  
Viceministro de Transporte

Revisó:



Lina María Margarita Huari Mateus  
Coordinadora Grupo de Regulación  
Ministerio de Transporte

Revisó:



Luis Eduardo Acosta Medina  
Coordinador Grupo UMUS  
Ministerio de Transporte

Proyectó:

Cristina Muñoz Cardenas  
Abogado Grupo UMUS

Proyectó:

María Fernanda Cortes Fajardo  
Abogado Grupo de Regulación