

MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 03136 DE 2025

(julio 31)

por la cual se corrige un error simplemente formal en la Resolución número 03029 del 24 de julio de 2025.

El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en ejercicio de sus facultades legales y en especial de las que le confieren el literal d) del numeral 19 y el numeral 24 del artículo 18 de la Ley 1341 de 2009, el numeral 7 del artículo 5° del Decreto número 1064 de 2020, y

CONSIDERANDO QUE:

El 24 de julio de 2025, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, expidió la Resolución número 03029 del 24 de julio de 2025 “por la cual se actualiza la tarifa por el uso de las frecuencias asignadas a los canales nacionales de operación privada y a las estaciones locales con y sin ánimo de lucro, establecida en las Resoluciones CNTV 429 de 1997 y 111 de 1998, para el año 2025”.

En el numeral 1.2 del artículo 1° de la Resolución número 03029, se señaló, por error, que el valor de la frecuencia UHF es para la vigencia “2024”, siendo lo correcto “2025”, tal como se indicó en los considerandos de la misma resolución. Debido a lo anterior, es necesario corregir el error simplemente formal de digitación.

El artículo 45 de la Ley 1437 de 2011, por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, dispone que: “En cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, se podrán corregir los errores simplemente formales contenidos en los actos administrativos, ya sean aritméticos, de digitación, de transcripción o de omisión de palabras. En ningún caso la corrección dará lugar a cambios en el sentido material de la decisión, ni revivirá los términos legales para demandar el acto. (...)”.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Corrección de un error simplemente formal de digitación.* Corregir el error simplemente formal de digitación contenido en el numeral 1.2 del artículo 1° de la Resolución número 03029 del 24 de julio de 2025, en el sentido de que, donde se indica “2024” deberá entenderse que se trata de “2025”.

Artículo 2°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá D. C., a 31 de julio de 2025.

El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,

Julián Molina Gómez.

(C. F.).

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20253040029505 DE 2025

(julio 25)

por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura del sector transporte.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 5° de la Ley 105 de 1993, artículo 2° de la Ley 1682 de 2013 y los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6° del Decreto número 087 de 2011, y,

CONSIDERANDO:

Que los artículos 1° y 2° de la Constitución Política consagran como principios fundamentales del Estado Social de Derecho, entre otros, la dignidad humana, la prevalencia del interés general y la promoción de la prosperidad general así como la garantía de la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Carta Fundamental.

Que el artículo 334 de la Constitución Política establece que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios de desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

Que el artículo 366 de la Constitución Política establece que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado.

Que el literal b) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” establece como principio fundamental la intervención del Estado y al respecto, determina que “corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas”.

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

Que conforme lo dispone el numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 “Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”, cuando el objeto de la contratación incluya la realización de una obra y/o su diseño, previo a la apertura de un proceso de selección, o a la firma del contrato en el caso en que la modalidad de selección sea contratación directa, la entidad contratante deberá contar con los estudios y diseños que permitan establecer la viabilidad del proyecto y su impacto social, económico y ambiental.

Que el artículo 1° del Decreto número 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” expone que, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte carretero, marítimo, fluvial, aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Que conforme lo señalado en los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6° del Decreto número 087 de 2011, son funciones del despacho del Ministro de Transporte “Definir y establecer las políticas en materia de transporte, tránsito, e infraestructura de todos los modos”, así como, “Formular la regulación técnica en materia de transporte, tránsito y de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo”, respectivamente.

Que según lo disponen los numerales 12.3 y 12.4 del artículo 12 del Decreto número 087 de 2011, son funciones de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, respectivamente, “12.3. Planear, coordinar, controlar y evaluar el desarrollo de las políticas, planes, programas y proyectos de asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física en el sector transporte”, y “12.4. Planear, coordinar, controlar y evaluar la formulación y ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura de los modos de transporte de su competencia”.

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 1508 de 2012 “Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones”, en los proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública, la entidad que invita a participar en el proceso de selección, deberá contar antes de la iniciación del proceso de selección, entre otros, con una “11.2 Evaluación costo beneficio del proyecto analizando su impacto social, económico y ambiental sobre la población directamente afectada, evaluando los beneficios socioeconómicos esperados”.

Que el artículo 2° 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” señala que la infraestructura del transporte “es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos”.

Que el artículo 5° *ibidem*, resalta que “Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del territorio nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.”

Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.1.1.1. del Decreto número 1082 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional”, modificado por el artículo 2° del Decreto número 1893 de 2021 “Por el cual se modifica la estructura del Departamento Nacional de Planeación”, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) tiene como objetivos fundamentales, entre otros, participar en la planeación y el adecuado desempeño en la ejecución de los proyectos de inversión, en la administración del Sistema de Seguimiento, Evaluación y Control del SGR y el Banco de Proyectos de Inversión.

Que el Decreto número 1082 de 2015 en el Libro 2, Parte 2, Título 2, Capítulo 1, Sección 5 establece los estudios mínimos que los originadores de Proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa privada deben desarrollar en etapas de prefactibilidad y factibilidad.

Que en atención a lo dispuesto por el artículo 2.2.6.1.1. del Decreto número 1082 de 2015, el Sistema Unificado de Inversión Pública (SUIP) está constituido por el conjunto de lineamientos, metodologías, herramientas informáticas, procesos y procedimientos para la gestión de la inversión pública orientada a resultados.

Que según lo señala el artículo 2.2.6.1.4 *ibidem*, la información de los proyectos de inversión pública que las entidades y actores incluyan en la herramienta informática que soporta el SUIP cumplirá, entre otros, con el principio de “Respeto a las competencias”, en virtud del cual las diferentes entidades y actores del SUIP intervendrán durante la gestión de los proyectos de inversión pública teniendo en cuenta sus competencias y funciones, así como la evaluación que corresponde a cada uno de ellos realizar, de acuerdo con los lineamientos que para el efecto expida el DNP.

Que el artículo 2.2.6.2.1. del Decreto número 1082 de 2015 consagra que la formulación y estructuración de proyectos comprenden las acciones relacionadas con el proceso de planeación, que le son inherentes a los proyectos de inversión pública, y se desarrollan en la etapa de preinversión. En ese sentido, dispone que se entenderá por estructuración del proyecto el desarrollo de los estudios de orden técnico, financiero, ambiental, social y legal, que se deben realizar en la etapa de preinversión del proyecto para la identificación del esquema más eficiente para su ejecución.

Que según lo dispone el artículo 2.2.6.2.2. del Decreto número 1082 de 2015, con el fin de unificar el proceso de formulación de los proyectos de inversión pública que hacen parte del Banco Único de Proyectos de Inversión Pública, las entidades y actores que gestionan dichos proyectos deberán hacer uso de la Metodología General Ajustada (MGA), o la que haga sus veces, conforme a los lineamientos que expida el DNP.

Que en los Lineamientos conceptuales que soportan la Metodología General Ajustada para Colombia expedida por el DNP, se establece que la evaluación económica y social es un requisito obligatorio dentro del proceso de estructuración de proyectos de inversión pública e incluidos los financiados con recursos del Sistema General de Regalías.

Que, si bien la evaluación social, económica y ambiental de los proyectos de infraestructura es una exigencia normativa vigente en el ordenamiento jurídico colombiano, en especial en el marco de la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1082 de 2015, el enfoque adoptado por medio de esta resolución no tiene por objeto sustituir dichas metodologías ni las competencias de evaluación técnica, financiera o jurídica de los proyectos, atribuidas al Departamento Nacional de Planeación, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, o a otras entidades competentes, sino complementarlas con miras a establecer lineamientos para realizar dicha evaluación desde la perspectiva sectorial del transporte, en el marco de sus competencias técnicas y funcionales.

Que el Ministerio de Transporte emitió la Resolución número 20243040018695 de 2024 “*Por medio de la 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*”, y en su Anexo Técnico A dispuso que para acceder a la cofinanciación de la Nación en los proyectos de Sistemas de Transporte Público de pasajeros, la Entidad Territorial deberá cumplir, entre otros, con el requisito de presentar los documentos de evaluación social y evaluación económica del proyecto sobre el cual se solicita la cofinanciación de la Nación, con sus respectivos soportes, los cuales deben incluir de forma detallada, entre otros, “*b) Identificación, descripción y cuantificación de los impactos sociales en el escenario base, como en el escenario del proyecto. c) Evaluación y análisis de los impactos sociales identificados en el que se incluya entre otros: dificultades, riesgos, vulnerabilidades, oportunidad, fortalezas y amenazas, que permita en el escenario de la ejecución del proyecto, disponer del contexto y la información para la atención y reporte de políticas públicas y estrategias para la atención, relacionadas con personas en condición de vulnerabilidad: mujer y género, discapacidad, ciclo vital, movilidad del cuidado. Cada uno de los supuestos utilizados para la caracterización social y las fuentes de referencia, deben ser soportados*”.

Que las prácticas internacionales en la evaluación de proyectos de desarrollo por parte de bancos multilaterales y la Unión Europea se centran en metodologías interrelacionadas como el Análisis Costo Beneficio (ACB), la Evaluación Económica y Social, Socioeconómica y el Análisis de Bienestar.

Que el ACB es fundamental para justificar proyectos, garantizar su impacto positivo y asegurar la rendición de cuentas, siendo utilizado por el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Europeo de Inversiones. La Evaluación Económica y Social, a menudo basada en el ACB, considera impactos económicos amplios.

Que el Análisis de Bienestar es un objetivo primordial para las instituciones mencionadas y en general, existe un compromiso con la evaluación rigurosa para lograr un desarrollo sostenible e inclusivo.

Que considerando que en proyectos de Asociación Público Privada, se debe evaluar el costo beneficio del proyecto analizando su impacto social, económico y ambiental sobre la población directamente afectada, evaluando los beneficios socioeconómicos esperados, antes de la iniciación del proceso de selección, se considera pertinente contar, desde el

ámbito sectorial del transporte, con lineamientos técnicos orientados al bienestar de las personas y la sociedad, que complementen los criterios establecidos en la normativa vigente, durante las etapas de prefactibilidad, factibilidad, estudios y diseños definitivos, sin perjuicio de lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1508 de 2012, el Decreto número 1082 de 2015 y demás normas regulatorias en materia de estructuración de proyectos y asociaciones público privadas.

Que el fortalecimiento de los parámetros de análisis de los proyectos de infraestructura de transporte incide positivamente en la calidad de los mismos, permitiendo visibilizar los impactos negativos sobre el bienestar de la población y su mitigación, así como la maximización de los impactos positivos para lograr la mayor rentabilidad social.

Que tomar como referencia a la persona y a la sociedad para el desarrollo de las estructuraciones de proyectos de infraestructura de transporte permite mejorar la rentabilidad social de la alternativa a ser adoptada mejorando su afinidad con las necesidades y expectativas de los ciudadanos.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) mediante Radicado MT 20253030475822 del 19 de marzo de 2025, presentó ante el Viceministerio de Infraestructura de esta Cartera Ministerial, propuesta para que en las reglamentaciones que se emiten como entidad cabeza del sector se consideren el enfoque previsto en el presente acto administrativo.

Que, en este contexto, resulta pertinente emitir un acto administrativo mediante el cual se establezca para el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas un enfoque centrado en el bienestar de las personas y la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, en ejercicio de sus competencias sectoriales, sin que ello implique modificación o sustitución de las metodologías técnicas, económicas, financieras o sociales definidas por las autoridades nacionales competentes en materia de inversión pública y esquemas de Asociación Público Privada.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, del 20 de mayo al 3 de junio de 2025 y del 5 al 9 de julio de 2025, en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23 del Decreto número 1081 de 2015 adicionado por el artículo 5° del Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto*. Adoptar un enfoque orientado al bienestar de las personas en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, estableciendo lineamientos que permitan que las posibles alternativas y su diseño estén retroalimentados técnicamente por los hallazgos, resultados y aprendizajes obtenidos de las evaluaciones económicas y sociales con el propósito de maximizar su rentabilidad social.

Parágrafo. La presente resolución y el enfoque de que trata, se aplicará sin perjuicio de las demás disposiciones que en materia de priorización, elegibilidad, estructuración y evaluación de proyectos sean expedidas por las entidades o autoridades competentes, en especial, las referidas a la expedición de metodologías de evaluación de proyectos de inversión pública o demás tipos de análisis, metodologías o justificaciones de proyectos de Asociación Público Privada contenidas en la Ley 152 de 1994, la Ley 1508 de 2012, el Decreto número 1082 de 2015 y demás normas a cargo del Departamento Nacional de Planeación.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación*. Las disposiciones contenidas en la presente resolución serán aplicables a los procesos de estructuración de proyectos de infraestructura de transporte adelantados por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, sin perjuicio de las metodologías obligatorias adoptadas por el Departamento Nacional de Planeación para proyectos de inversión pública, incluidos los que se desarrollen mediante esquemas de Alianza Público Privada según la Ley 1508 de 2012.

Parágrafo. Las entidades del orden territorial encargadas de la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte podrán evaluar y decidir, según sus necesidades, la adopción y aplicación del enfoque establecido en la presente resolución.

Artículo 3°. *Definiciones*. Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones que se entienden con carácter sectorial y técnico, sin perjuicio de lo establecido en la Metodología General Ajustada (MGA) o en las metodologías oficiales vigentes expedidas por el Departamento Nacional de Planeación y demás autoridades competentes:

Bienestar: como condición, hace referencia a un conjunto de condiciones físicas, psicológicas, políticas, sociales, entre otras, que tiene la capacidad para facilitar la materialización de las expectativas tanto individuales como colectivas. El bienestar es un resultado multidimensional, que enmarca todos los aspectos que de una u otra manera afectan las vidas de las personas, su felicidad y la de todos aquellos que les rodean. Como percepción, el bienestar consta de cuatro elementos fundamentales, estrechamente relacionados y que influyen unos sobre otros: sentirse bien, desenvolverse bien, sentirse realizado y estar satisfecho con la vida.

Beneficio social: mejoras en el nivel de bienestar individual y colectivo, generadas por un proyecto de forma compensada o mediante externalidades.

Costo social: deterioro o desmejoras en el nivel de bienestar individual y colectivo, generadas por un proyecto de forma compensada o mediante externalidades.

Creación de valor público: es la capacidad del Estado para tomar en forma de impuestos y contribuciones, una porción del valor producido por los privados, y transformarla mediante conocimiento, en bienes y servicios públicos que mejoren el bienestar de los individuos y de la sociedad.

Enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad: enfoque que prioriza la plena comprensión y satisfacción de las necesidades y expectativas de la ciudadanía, tanto a nivel individual como colectivo dentro de un proyecto. Este enfoque involucra conceptos como impacto, rentabilidad social y tiene como finalidad que las decisiones de diseño del proyecto sitúen a ciudadanas y ciudadanos en el centro, es decir, que todo lo que se haga en materia de estructuración parta de la ciudadanía y busque por todos los medios el mejoramiento de su bienestar individual y colectivo.

Evaluación económica y social: es un método para medir el impacto de un proyecto en el bienestar social y generar aprendizajes que permitan ajustar su diseño con el propósito de mejorar su rentabilidad social.

Impacto: cualquier variación, ya sea positiva o negativa, sobre el bienestar, generada por un proyecto. Bien sea porque cambia las condiciones que permiten la materialización de expectativas tanto individuales como colectivas o porque afecta la forma en la que los individuos y la sociedad se sienten, desenvuelven, alcanzan su realización y satisfacción con la vida.

Rentabilidad social: relación neta entre la capacidad de un proyecto para generar beneficios sociales en contraposición a los costos sociales que se producen por cuenta de su materialización. Cuanto mayores sean los beneficios en relación con los costos, se asume que tiene mayor capacidad para generar rentabilidad social, es decir, crear más valor público y, por tanto, entregar mayor bienestar a los individuos y a la sociedad.

Artículo 4°. *Finalidad del enfoque centrado en el bienestar de las personas y la sociedad.* Conforme a los lineamientos adoptados en la presente resolución, la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte se centrará en el bienestar de las personas y la sociedad. Para estos efectos, se realizará un análisis detallado de las necesidades, expectativas y posibles afectaciones sobre la calidad de vida de las personas a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto, de manera complementaria a los criterios técnicos y socioeconómicos exigidos por el marco normativo nacional.

Artículo 5°. *Principios rectores.* La implementación del enfoque centrado en el bienestar de las personas y la sociedad se regirá por los siguientes principios:

a) Estructuración integral de proyectos.

La estructuración de proyectos de infraestructura de transporte se basará en una visión integral. Se entenderá cada proyecto como un conjunto interrelacionado de elementos, cuyo diseño y gestión están orientados a optimizar la interacción entre sus componentes y su entorno. Este enfoque integral tiene el propósito de generar condiciones que contribuyan al éxito de los proyectos, alineando las necesidades de las personas y la sociedad en general en el marco de estos.

b) Estructuración por disciplinas.

La estructuración de proyectos de infraestructura de transporte se desarrollará bajo un enfoque en el que diferentes disciplinas interactúan entre ellas. Esta dinámica promueve la ejecución simultánea y colaborativa de las diferentes dimensiones de un proyecto (ingeniería, financiera, económica, social, jurídica, sostenibilidad, entre otras). Mediante una retroalimentación entre estas dimensiones, se buscará optimizar el diseño de los proyectos en busca de los mayores beneficios sociales y económicos posibles, facilitando la toma de decisiones y promoviendo la identificación de soluciones innovadoras.

c) Proyectos orientados al bienestar de las personas y la sociedad.

La estructuración de proyectos de infraestructura de transporte se centrará en la satisfacción de las necesidades y el bienestar de las personas. Para el efecto, se realizará un análisis detallado de las necesidades y posibles afectaciones sobre la calidad de vida de las personas a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto. Todas las decisiones del proyecto, desde la selección de tecnologías hasta las consideraciones financieras, estarán orientadas a maximizar los beneficios económicos y sociales y minimizar los impactos negativos.

d) Evaluación independiente.

La evaluación económica y social se configurará al interior de todos los procesos de estructuración, como una disciplina independiente, de carácter eminentemente técnica, centrada en la búsqueda de la rentabilidad social y el mejoramiento del bienestar de las personas. Desde este punto de vista, se recomienda que los evaluadores seleccionados, sean neutrales, y tengan plena independencia y autonomía de manera que sus decisiones no sean afectadas, influenciadas o determinadas por cualquier instancia que tenga alguna clase de interés en el proyecto.

Parágrafo. Los principios rectores aquí definidos se aplicarán de manera articulada y complementaria a las metodologías y criterios establecidos por el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y otras autoridades competentes en materia de evaluación y estructuración de proyectos de inversión pública y APP, conforme a la Ley 80 de 1993, la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1082 de 2015.

Artículo 6°. *Lineamientos técnicos.* La estructuración de proyectos de infraestructura de transporte tendrá en consideración los lineamientos y el enfoque establecidos en la presente resolución, en particular lo que se expone a continuación, de acuerdo con la etapa en la que se encuentren:

a) Prefactibilidad:

1. La evaluación económica y social debe estar involucrada como una disciplina más dentro del proceso de estructuración, encargada de retroalimentar a las demás disciplinas y evaluaciones de acuerdo con sus hallazgos, resultados y aprendizajes.
2. Los estudios de prefactibilidad deben incluir un análisis incremental de alternativas, es decir, un análisis comparativo de las diferentes posibilidades analizadas para la satisfacción de las necesidades objeto del proyecto de infraestructura, en aras de obtener una óptima rentabilidad económica y social.
3. La evaluación económica y social debe analizar detalladamente todos los impactos, tanto positivos como negativos, que las alternativas consideradas generen de forma directa o indirecta.
4. El proyecto presentado a nivel de prefactibilidad debe incorporar de forma explícita en su diseño los hallazgos, resultados y aprendizajes generados como producto de la evaluación económica y social.

b) Factibilidad:

1. La evaluación económica y social debe ser involucrada como una disciplina más dentro del proceso de estructuración, encargada de retroalimentar a las demás disciplinas de acuerdo con sus hallazgos, resultados y aprendizajes.
2. La evaluación económica y social debe analizar detalladamente todos los impactos, tanto positivos como negativos, generados por la alternativa seleccionada, de forma directa o indirecta.
3. En esta etapa, se deben profundizar las exigencias de estructuración, para asegurar que todas las dimensiones de diseño de la alternativa seleccionada reconozcan e involucren todos los hallazgos, resultados y aprendizajes generados por los estudios ampliados de la demanda y de la evaluación económica y social, con el propósito de que la propuesta optimice la rentabilidad económica y social del proyecto. En el caso de la evaluación financiera, se debe ampliar su alcance para efectos de materializar un diseño financiero, que asegure la viabilidad, asequibilidad y sostenibilidad del proyecto.

c) Estudios y diseños definitivos:

1. En esta etapa se busca que las decisiones de diseño apropien los hallazgos, resultados y aprendizajes de los estudios ampliados de demanda y de la evaluación económica y social. La evaluación del proyecto deberá identificar, cuantificar y valorar los costos, impactos negativos y beneficios atribuibles al proyecto con el objetivo de mejorar la calidad de la inversión pública y la eficiencia en la satisfacción de las necesidades de la sociedad, permitiendo, entre otros aspectos, identificar las necesidades de la ciudadanía y mejorar la rentabilidad social de los proyectos, al tiempo que se alcance el equilibrio financiero necesario para lograr su viabilidad.

Parágrafo. Los lineamientos técnicos definidos en este artículo serán de carácter sectorial y complementario, y deberán aplicarse de forma armónica con las metodologías oficiales de evaluación, estructuración y priorización adoptadas por el DNP, el Ministerio de Hacienda y demás autoridades con competencia legal, conforme a lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1082 de 2015. En ningún caso reemplazan las obligaciones formales requeridas para la viabilidad técnica, legal, financiera o socioeconómica de los proyectos.

Artículo 7°. *Actualización y armonización.* El Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, en el marco de sus funciones y competencias legales y como sector, a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, armonizarán su reglamentación interna relacionada con la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, incorporando el enfoque adoptado mediante la presente resolución y los lineamientos establecidos para su implementación, sin que tales ajustes afecten las metodologías, criterios, procesos o competencias que correspondan al Departamento Nacional de Planeación, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, o a otras autoridades con funciones asignadas por la Ley 80 de 1993, la Ley 1508 de 2012, el Decreto número 1082 de 2015 y normas complementarias.

Parágrafo. Las estructuraciones de proyectos de infraestructura de transporte que se encuentran en curso o hubiesen sido contratadas serán desarrolladas bajo los parámetros inicialmente previstos o bajo las condiciones pactadas en los respectivos contratos, según corresponda, a menos que las cláusulas contractuales permitan incorporar, sin afectar la ejecución del contrato, modificaciones o adiciones a través de las cuales pueda articularse lo dispuesto en la presente resolución.

En todo caso, las disposiciones aquí previstas no obligan a modificar contratos o procesos en curso que hayan sido estructurados con base en la normativa vigente al momento de su celebración o formulación, salvo que dichos ajustes sean compatibles con los instrumentos contractuales y normativos aplicables, y puedan ser incorporados sin afectar la ejecución ni la legalidad del proyecto.

Artículo 8°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

La Ministra de Transporte,

María Fernanda Rojas Mantilla.

(C. F.)