

10. Las demás que se le asignen y correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 3°. Suprimir el numeral 16 del artículo 15 del Decreto número 3572 de 2011.

Artículo 4°. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación, y modifica en lo pertinente el Decreto número 3572 de 2011 y demás disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 30 de septiembre de 2020.

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

*Alberto Carrasquilla Barrera.*

El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

*Ricardo José Lozano Picón.*

El Director del Departamento Administrativo de la Función Pública,

*Fernando Antonio Grillo Rubiano.*

## DECRETO NÚMERO 1314 DE 2020

(septiembre 30)

por el cual se modifica la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial Parques Nacionales Naturales de Colombia (PNNC).

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 14 del artículo 189 de la Constitución Política y el artículo 115 de la Ley 489 de 1998,

CONSIDERANDO:

Que se modificó la estructura de la Unidad Administrativa Especial Parques Nacionales Naturales de Colombia (PNNC), para fortalecer el proceso de Control Disciplinario Interno, creando la oficina encargada del tema, lo que conlleva la necesidad de modificar la planta de personal para crear el empleo de jefe de oficina.

Que igualmente se requiere ajustar la planta de personal, con el propósito de fortalecer la gestión y ejecución de compromisos misionales relacionados con los objetivos y metas a cargo de la entidad, relacionadas, entre otras, con la consolidación de un inventario oficial de las áreas protegidas y el establecimiento y normalización de un sistema de categorías único, la implementación de instrumentos para la identificación, valoración, negociación y el reconocimiento de los servicios ecosistémicos de las áreas protegidas del Sistema de Parques Nacionales Naturales.

Que la modificación de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial Parques Nacionales Naturales de Colombia (PNNC), cumple con la Directiva Presidencial 09 de 9 de noviembre de 2018 "Directrices de Austeridad" y el artículo 2 del Decreto número 1009 del 14 de julio de 2020 que disponen que las plantas de personal y las estructuras administrativas de las entidades de la rama ejecutiva del orden nacional, solamente se podrán modificar cuando dicha reforma sea a costo cero o se generen ahorros en los gastos de funcionamiento de la entidad.

Que el Departamento Administrativo de la Función Pública, en el marco de las competencias señaladas en el artículo 46 de la Ley 909 de 2004, modificado por el artículo 228 del Decreto-ley 019 de 2012, y en el artículo 2.2.12.1. del Decreto número 1083 de 2015 Reglamentario Único del Sector de Función Pública, emitió concepto técnico favorable al estudio técnico presentado por la Unidad Administrativa Especial Parques Nacionales Naturales de Colombia (PNNC).

Que, para los fines de este decreto, se cuenta con viabilidad presupuestal del Ministerio de Hacienda otorgada mediante oficio número 2-2019-054946 del 24 de diciembre de 2019 y el concepto favorable de la Dirección General de Presupuesto Público número 3-2020-013454 de 3 de septiembre de 2020.

DECRETA:

Artículo 1°. Creación de empleos. Crear en la Planta de personal de la Unidad Administrativa Especial Parques Nacionales Naturales de Colombia (PNNC) los siguientes empleos:

No. de Cargos	Dependencia y Denominación del Cargo	Código	Grado
<b>DESPACHO DEL DIRECTOR GENERAL</b>			
1 (Uno)	Jefe de Oficina	137	12
<b>PLANTA GLOBAL</b>			
3 (Tres)	Jefe de Área Protegida	2025	21
3 (Tres)	Profesional Especializado	2028	15

Artículo 2°. Distribución de los empleos. El director de la Unidad Administrativa Especial Parques Nacionales Naturales de Colombia (PNNC) distribuirá mediante acto

administrativo los empleos de la planta global, teniendo en cuenta la organización interna, las necesidades del servicio, los planes, las estrategias y los programas de la Entidad.

Artículo 3°. Provisión de empleos. La provisión de los empleos creados deberá hacerse de conformidad con las disposiciones presupuestales y hasta la concurrencia presupuestal de cada vigencia, cumpliendo con todos los requisitos legales para tal fin.

Artículo 4°. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y modifica en lo pertinente el Decreto número 3577 de 2011, modificado por el Decreto número 1688 de 2013, y demás disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 30 de septiembre de 2020.

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

*Alberto Carrasquilla Barrera.*

El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

*Ricardo José Lozano Picón.*

El Director del Departamento Administrativo de la Función Pública,

*Fernando Antonio Grillo Rubiano.*

## MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

### RESOLUCIÓN NÚMERO 20203040013685 DE 2020

(septiembre 29)

por la cual se reglamenta el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo y se dictan otras disposiciones.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 y el numeral 6.2 del artículo 6° del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 establece que el Gobierno nacional podrá apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestre, marítimos o fluviales en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996.

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

Que el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 1023 del 26 de abril de 2017 definió los elementos cofinanciables por parte de la nación, y los aportes en especie en los proyectos SITM Transmilenio-Soacha Fase II y III y Primera Línea de Metro de Bogotá, en cumplimiento del CONPES 3882 de 2017 "Apoyo del Gobierno nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto sistema integrado de transporte masivo - Soacha fases II y III".

Que se considera indispensable mantener la vigencia de la citada Resolución 1023 del 26 de abril de 2017; por lo que esta disposición no será derogada ni modificada mediante el presente acto administrativo.

Que considerando lo anterior, el Viceministerio de Transporte mediante memorando número 20201010042043 del 16 de junio de 2020, solicitó la expedición del respectivo acto administrativo, teniendo en cuenta la necesidad de reglamentar el artículo 2° de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 del 2019.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, desde el 7 al 21 de julio de 2020, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Que el Viceministerio de Transporte certificó mediante memorando No. 20201010063573 del 28 de septiembre de 2020, que las observaciones presentadas durante el tiempo de publicación, fueron tenidas en cuenta y atendidas, según correspondía.

Que mediante oficio número 20205010484031 del 28 de septiembre de 2020, el Departamento Administrativo de la Función Pública informó que "no se requiere concepto de Función Pública en los términos del artículo 1° de la Ley 692 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, y el Ministerio puede continuar con las

gestiones relacionadas con la expedición del proyecto de Resolución". No obstante lo anterior, los ajustes sugeridos por el Departamento Administrativo de la Función Pública fueron acogidos.

Que el Viceministerio de Transporte conservará los documentos asociados a la expedición del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente resolución tiene por objeto la reglamentación de la cofinanciación de la nación de los sistemas de transporte público colectivo o masivo que pueden ser Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP); Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) y subsistema de transporte complementario con dinero a través de una fiducia, o en especie.

Artículo 2°. *Requisitos para acceder a la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Colectivo o Masivo.* Las entidades territoriales podrán acceder a los recursos de cofinanciación de la nación para los sistemas de Transporte Colectivo y Masivo, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en la Ley.

En cumplimiento de lo anterior, las entidades territoriales deberán presentar ante el Grupo de Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, los soportes documentales necesarios para verificar cada uno de los requisitos establecidos en el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019.

Para la verificación del cumplimiento del requisito contenido en el numeral 2 del artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, se deberá presentar ante el grupo de Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte lo dispuesto en el Anexo A, el cual hace parte integral de la presente Resolución.

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

Artículo 3°. *Definición componentes elegibles para los proyectos de los sistemas de transporte público colectivo o masivo.* Son aquellos elementos esenciales para desarrollar un sistema de transporte con altos estándares de funcionalidad, operatividad, y que presenten alta conexidad con el sistema de transporte cofinanciado por la nación y corresponden a los siguientes:

- a) El Servicio a la deuda corresponde al pago de la financiación del proyecto solicitada a través de crédito u otro mecanismo de financiación, así como los costos asociados al mismo y las herramientas de administración, vigilancia y evaluación financiera de los recursos del proyecto, las cuales incluyen:
  - i. Costos financieros, tales como: comisiones de estructuración; comisiones de compromiso; registro y mantenimiento de registros bursátiles; calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento, comisiones y honorarios del administrador fiduciario.
  - ii. Auditorías técnica y financiera requeridas en el desarrollo de Convenios de Cofinanciación.
  - iii. Constitución de contragarantías a favor de la nación.
- b) Infraestructura física, que comprende: todas las actividades necesarias para la ejecución de los elementos definidos en los estudios de factibilidad del proyecto, contenidos en el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013 y necesarios para la operación de los Sistemas de Transporte establecidos en el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019. Entre otros pueden ser:
  - i. Infraestructura vial: intervención o adecuación de Carriles de circulación para la operación de los vehículos de los Sistemas de Transporte, de acuerdo con los modos que lo componen (vías en túnel, troncales, pretroncales, cables, corredores de circulación para material rodante, vías troncales férreas).
  - ii. Infraestructura de soporte: Estaciones, portales, patios, talleres, sistemas de puertas de andén, edificio de puesto central de control, edificio para patio taller, módulos de transferencia o terminales de integración de cabecera, paraderos o cualquier tipo de equipamiento que permita a los usuarios ingresar o hacer uso del sistema.
  - iii. Predios y su plan de reasentamiento y reconocimientos respectivos.
  - iv. Planes de manejo de tránsito, señalización y desvíos.
  - v. Infraestructura física necesaria para la adecuación de centros de control para la gestión de flota, equipamientos semafóricos, señalética y sistemas ferroviarios, sistemas de señalización y de suministro de energía, entre otros.
  - vi. Obras de mejoramiento de espacio público dentro del área de influencia directa del proyecto de paramento a paramento en corredores urbanos, medido desde donde inicia o termina el espacio público.
  - vii. Estudios de consultoría y asesoría para implementación, obra y operación. Interventorías de obras y de consultoría.
  - viii. Plan de manejo ambiental y social.

ix. Costos asociados al traslado de redes de servicios públicos que se vean afectadas de manera directa con la construcción de la infraestructura del sistema de transporte. La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en el artículo 50 de la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique, sustituya y adicione.

- c) Adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante: vagones, trenes y vehículos nuevos correspondientes a la flota, con estándares de baja o cero emisiones que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida; no se podrá incluir futuros costos de operación y mantenimiento. En todo caso no es cofinanciable el costo por desintegración del vehículo automotor.
- d) Sistemas Inteligentes de Transporte: Incluye entre otros el sistema de recaudo centralizado, los sistemas de gestión y control de la operación, los sistemas de información al usuario y los sistemas de semaforización.

Parágrafo 1°. La precisión de los elementos elegibles de cofinanciación y el desglose de cada uno de ellos serán definidos en los documentos anexos a los diferentes Convenios de Cofinanciación con fundamento en los documentos Conpes de declaratoria de importancia estratégica de cada proyecto de sistema de transporte.

Parágrafo 2°. Para los sistemas de transporte que cuentan con cofinanciación por parte de la Nación a la fecha de la entrada en vigencia de la presente resolución, la aplicación de los componentes elegibles mencionados anteriormente no puede afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el documento Conpes y el convenio de cofinanciación respectivos que dieron origen a cada proyecto.

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

Artículo 5°. *Coordinación y seguimiento.* Le corresponde al Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, ejercer la coordinación, monitoreo y seguimiento de los proyectos de transporte masivo del país, la interlocución con las entidades ejecutoras, los entes territoriales, entidades del orden nacional, y la Banca Multilateral, cuando participe de los proyectos de conformidad con lo señalado en la Resolución 4812 de 2019 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, sustituya y adicione, lo cual no corresponde al ejercicio de funciones de interventoría o supervisión.

Artículo 6°. *Contratación.* Para la ejecución de los procesos que la entidad territorial competente pretenda adelantar deberá ceñirse a los postulados de la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, en caso de tratarse de recursos ordinarios. Para aquellas entidades que no estén sometidas a la aplicación de dichos postulados normativos, se deberá aplicar lo concerniente a su manual interno de contratación.

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

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

Artículo 7°. *Procedimiento para la validación de aportes en especie.* Las entidades territoriales interesadas en validar aportes en especie para acceder a la cofinanciación por parte de la nación, deberán cumplir las condiciones y el procedimiento establecido en el Anexo B, el cual hace parte integral de la presente Resolución.

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

Publíquese y cúmplase.

Ángela María Orozco Gómez.

ANEXO A

REQUISITOS PARA ACCEDER A LA COFINANCIACIÓN

Para el cumplimiento de las condiciones y requisitos del numeral 2 del artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, la entidad territorial correspondiente deberá presentar ante el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, los 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.** El esquema operacional y financiero que será el resultado de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del proyecto, el cual deberá contener: (i) Identificación o diagnóstico del comportamiento del transporte público del territorio, (ii) Cálculo o estimación de la demanda que atenderá el proyecto para el periodo de diseño (estructuración, implementación y operación) de acuerdo con los objetivos del plan de movilidad

adoptado en los casos ordenados por la Ley 1083 de 2006 o la que modifique o sustituya, el plan de ordenamiento territorial (POT) y el plan de desarrollo territorial, (iii) Definición de los parámetros y condiciones operacionales para cada etapa del proyecto, incluyendo esquemas de integración con otros medios y modalidades de transporte, según las condiciones de caracterización del territorio y sus herramientas de planeación, (iv) Estructuración financiera del proyecto, incluyendo los requerimientos para la implementación de la infraestructura necesaria, como los recursos para la operación bajo el periodo de diseño del proyecto, (v) La definición en detalle del plan de implementación.

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

#### 1. Modelo de transporte (Demanda)

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

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

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

Se debe entregar al Ministerio de Transporte el modelo de transporte en el software utilizado, con todos los soportes, archivos base, macros, scripts y el manual de utilización del modelo donde se describan las matrices que son utilizadas en cada escenario.

El modelo debe estar acompañado de una descripción de la visión de ciudad y los supuestos de crecimiento de las diferentes matrices. Debe incluir diferentes escenarios basados en los proyectos que se planea desarrollar en el corto, mediano y largo plazo para el territorio o para la región, en concordancia con lo estipulado en el POT vigente y plan maestro de movilidad, como instrumentos de planificación del territorio.

El modelo de transporte deberá ser realizado para cada fase de implementación del proyecto y posteriormente cada 5 años para todo el periodo de diseño, con las matrices proyectadas para cada horizonte.

Presentación e informe ejecutivo sobre el modelo, con descripción sobre los supuestos y los proyectos considerados, incluyendo los principales resultados como pasajeros transportados, demanda de la hora pico, demanda diaria, costo generalizado, entre otros, así como los archivos editables y verificables de soporte del modelo en el software utilizado.

#### 2. Modelo operacional

Documento en el cual se deberán definir los parámetros operacionales mínimos (frecuencia, carga máxima por corredor, definición de la tipología vehicular, índice de rotación, índice de pasajeros kilómetro (IPK), índice de pasajeros por vehículo (IPV), Índice de kilómetros por vehículo (IKV), Índice de pasajeros por metro cuadrado (IPM<sup>2</sup>) entre otros, que permitan establecer y calificar el nivel de servicio para cada medio y modo de transporte que se preste en la ciudad o región. Así mismo, se deberá definir el nivel de servicio óptimo o esperado del proyecto, para un día típico y no típico.

Se debe realizar una comparación con los indicadores del sistema de transporte que esté operando en el territorio que permita evaluar los beneficios de la implementación del proyecto propuesto.

Si es un rediseño operacional, debe describir la flota que se redistribuiría, incluyendo inventarios de vehículos, rutas y los parámetros operacionales que se requieran para el sistema de transporte.

Adicionalmente, deberá incluirse el rango objetivo de los parámetros clave para su diseño operacional, como horario operacional, tiempo promedio de espera, tiempo promedio de viaje, ocupación, tasa de trasbordo, frecuencias en hora pico y hora valle por tipología vehicular, para los diferentes tipos de día de la semana.

#### 3. Validación de tecnologías y tipologías vehiculares

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

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

Para el caso que el material rodante haga parte del CAPEX se deberá detallar: número de vehículos, capacidad por vehículo y velocidad operacional, acorde con los resultados del diseño operacional del proyecto propuesto.

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

Modelo financiero que presente los ingresos operacionales y no operacionales del sistema, así como todos los costos de operación, administración, y mantenimiento de los equipos. Adicionalmente, se debe incluir dentro de los costos el esquema que permita garantizar la reposición de los equipos.

En el caso de que la totalidad de los costos de operación y mantenimiento del sistema sea mayor a los ingresos recibidos vía tarifa al usuario, se debe incluir la estructuración de un fondo de estabilización y subvención y definir las fuentes alternativas de financiación

que se canalizarán a través de este y que permitan alcanzar el cierre financiero durante la etapa de operación y mantenimiento del proyecto.

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

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

#### 5. Modelo de remuneración

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

El modelo debe presentar los supuestos que se han considerado para la determinación de la remuneración y sus soportes (ej. experiencias nacionales e internacionales). Esto puede incluir ingresos por tarifa y los supuestos de demanda; los supuestos del esquema tarifario y los supuestos de otros ingresos como por ejemplo operaciones inmobiliarias, entre otras.

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

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

Modelo que debe contar con un flujo de inversiones mensual para la construcción de infraestructura identificando las diferentes fuentes y usos, así como los flujos provenientes de créditos de apalancamiento y sus correspondientes amortizaciones. Los usos deberán corresponder a los definidos en el artículo 3 de la presente resolución.

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

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

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

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

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

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

#### 9. Plan de implementación

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

El plan de implementación deberá incluir las condiciones de operación o reorganización del transporte público colectivo (TPC) remanente (si existiese), incluyendo la definición de procesos para adelantar la desintegración de flota, la reconversión laboral y la democratización de la propiedad.

Nota: Las actividades de desintegración de flota, la reconversión laboral y la democratización de la propiedad no son cofinanciables considerando que no se encuentran contempladas en la Ley 1955 de 2019.

#### 10. Infraestructura necesaria para la operación

Documento que presente la descripción de la infraestructura requerida para la implementación y operación del sistema de transporte, con el respectivo cronograma de implementación en el que se adelante la priorización de las obras necesarias para la entrada en operación del sistema de transporte.

**B. Definición del esquema institucional.** Documento donde se defina: (i) Las entidades encargadas de la planeación, construcción, operación y seguimiento del proyecto, (ii) Los esquemas o mecanismos de coordinación entre las entidades definidas para cada etapa, de carácter municipal, distrital, metropolitano, departamental o nacional, (iii) La estructura organizacional, y (iv) El modelo de financiación en el mediano y largo plazo de la entidad que haga las veces de Gestor.

- C. **Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.** (i) Documento diagnóstico de las condiciones de la prestación del servicio público de transporte en su territorio, y (ii) El plan de acción a partir del cual se desarrolle la definición de estrategias para controlar y minimizar la informalidad e ilegalidad que afecta la demanda y prestación del servicio de transporte definiendo indicadores que permitan realizar el seguimiento a la efectividad de las acciones.
- D. **Evaluación social y económica.** La evaluación socioeconómica en la que se describa (i) La metodología, (ii) El análisis desarrollado, (iii) Los supuestos de valoración incluidos, (iv) Los resultados del análisis costo-beneficio que incluyan, los beneficios socioeconómicos y ambientales, además de los beneficios de tiempo y costo por la implementación del proyecto, (v) El valor presente neto, y (vi) La tasa interna de retorno del proyecto. Presentar documento y soportes en archivos editables y verificables de soporte.
- E. **Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.** La entidad territorial deberá presentar un plan de mantenimiento o renovación de los elementos cofinanciados, que contenga la definición de competencias de las entidades del orden territorial en cada una de las fases del proyecto y la definición de recursos o fuentes de financiación para adelantar el plan de mantenimiento o renovación.
- F. **Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria.** La entidad territorial deberá presentar un análisis de las fuentes de pago alternas en caso de que se identifique un diferencial tarifario en la operación; en el cual se describan los procesos que la entidad territorial adelantará para su constitución o implementación, los escenarios de recaudo posibles y los compromisos para su implementación. Las condiciones que plantee la entidad territorial sobre la incorporación de las fuentes alternas deberán incluirse en el Modelo financiero, precisando: (i) Definición del diferencial tarifario (Tarifa Técnica vs. Tarifa Usuario), (ii) La estimación de los ingresos no operacionales que el territorio debe estructurar (Otras Fuentes de Financiación para los sistemas de transporte Art. 97. Ley 1955 de 2019), (iii) Los costos operacionales del proyecto, y (iv) Análisis de los supuestos de los recursos obtenidos por otras fuentes de financiación, identificando las magnitudes y planes de incorporación en el tiempo sobre la operación del sistema de transporte.
- G. **Análisis de la viabilidad Fiscal.** (i) Análisis que demuestre que se encuentra en condiciones de aportar los recursos financieros de contrapartida para la implementación del proyecto, (ii) Análisis, tratamiento y definición de riesgos para la implementación y operación del proyecto, y (iii) Valoración de viabilidad fiscal en su marco de mediano plazo, de acuerdo con los parámetros legales y presupuestales vigentes; además de las condiciones que sobre el particular tiene el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la definición de apoyo financiero.

## ANEXO B

### CONDICIONES Y PROCEDIMIENTO PARA LA VALIDACIÓN DE APORTES EN ESPECIE

#### 1. CONTEXTO

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

#### 2. APORTES EN ESPECIE

Son aportes en especie los gastos e inversiones que cumplan con las siguientes características:

- Que estén contemplados dentro de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legal y financiera aprobados por la entidad territorial.
- Que estén definidos en el documento Conpes de importancia estratégica del proyecto y convenio de cofinanciación.
- Que hayan sido comprometidos por la entidad territorial competente y/o ente gestor de manera previa a la firma del convenio de cofinanciación.
- Que hayan sido ejecutados y pagados al momento de realizar la solicitud de validación al Ministerio de Transporte.
- Que se encuentren dentro de los componentes elegibles definidos en los literales (b) y (d) del artículo 3° de la presente resolución.

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

Para los proyectos SETP en ejecución a la fecha de expedición de la presente resolución, la nación reconocerá los aportes en especie de acuerdo con lo establecido en el respectivo documento Conpes y/o convenio de cofinanciación, según sea el caso.

Para el efecto del reconocimiento del gasto por parte del Ministerio de Transporte, el bien o servicio recibido debe ser considerado como elegible técnica y financieramente y estar debidamente pagado por la entidad territorial al momento de la solicitud del reconocimiento. El perfil de ejecución del compromiso no debe superar el perfil de aportes de cofinanciación definido en el convenio de cofinanciación.

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

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

#### 3. DEFINICIONES

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

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

**Gastos o inversiones comprometidas:** Los gastos e inversiones se entenderán comprometidos cuando la entidad territorial perfeccione una contratación cuyo objeto sea ejecutar componentes elegibles.

**Gastos o inversiones pagadas:** Se entenderá que el gasto o inversión han sido pagados cuando los recursos egresan del patrimonio de la entidad contratante para ser trasladados al de contratista, previo cumplimiento de los requisitos pactados en el contrato. Dicho pago puede haber sido realizado directamente al contratista, o al tercero indicado por este, incluyendo un negocio fiduciario constituido por el contratista para estos efectos.

#### 4. PROCEDIMIENTO PARA LA VALIDACIÓN DE APORTES EN ESPECIE

##### 4.1 Solicitud validación

Para el reconocimiento y validación de los gastos o inversiones ejecutadas por los entes territoriales y/o Ente Gestor como aportes en especie establecidos al momento de la estructuración del proyecto, por parte del Ente Gestor se deberá radicar la solicitud de validación de aportes en especie ante el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), del Ministerio de Transporte.

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

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

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

- Certificación del representante legal del Ente Gestor y su revisor fiscal o entidad territorial competente en la que haga constar:
  - a) Que el valor presentado para ser reconocido como aporte en especie corresponde, únicamente a gastos e inversiones que hacen parte de los componentes elegibles del Conpes de Declaratoria de Importancia Estratégica del proyecto y/o Convenio de cofinanciación.
  - b) Que la totalidad de la información de sustento correspondiente a cada uno de los gastos o inversiones, está disponible en los archivos de la entidad, para la revisión del Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, o de cualquier entidad de seguimiento o control que lo pueda requerir.
  - c) Que conoce y acepta que la responsabilidad sobre la adquisición o reconocimiento, contratación, recibo a satisfacción y la calidad de los bienes o servicios que la entidad Territorial aporte, serán exclusivamente de esta, y que el proceso de revisión documental que hace el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, se adelanta con el objeto de dar concepto favorable a dichos aportes en especie, con base en la información suministrada, pero no corresponde al ejercicio de funciones de interventoría o supervisión.
- Certificación expedida por el organismo territorial competente a través de la cual se indique el cabal cumplimiento a las exigencias establecidas en la Ley 1682 de 2013 para las obras de infraestructura.
- Soportes en medio magnético de los gastos o inversiones que pretendan ser reconocidos como aportes en especie.
- Para la validación como aporte en especie de componentes elegibles de estudios de consultorías, el Ente Gestor deberá allegar la documentación necesaria para la validación de los mismos, como son:
  - o Contrato de consultoría.
  - o Descripción de la necesidad y uso de la información dentro de la estructuración del proyecto.
  - o Acta de inicio.

- o Acta de recibo a satisfacción y aprobación de los productos entregados por el consultor expedida por el supervisor o interventoría del contrato.
- o Copia de los productos (en versión definitiva).
- Para la validación como aporte en especie de componentes elegibles de obras de infraestructura y elementos de sistemas inteligentes de transporte (ITS), el Ente Gestor deberá allegar la documentación necesaria para la validación de los mismos, como son:
  - o Descripción (características técnicas de la obra o elemento ITS), justificación y necesidad de estas obras y elementos ITS para el proyecto (soluciones, beneficios que presta al proyecto).
  - o Contrato, convenio y modificaciones suscritas.
  - o Acta de recibo definitivo de las obras de infraestructura vial y/o de transporte y/o elementos ITS, sin encontrarse actividades o labores pendientes suscritas por las partes, incluyendo al supervisor o interventor del contrato.
  - o Certificación expedida por la entidad territorial en la que conste la finalización de la etapa de construcción de las obras, o suministro y puesta a punto de elementos ITS y que su calidad y especificaciones técnicas son las adecuadas para la implementación y la operación del sistema de transporte.

**NOTAS:**

- o Es importante tener presente que el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte realiza una revisión documental de la información anteriormente relacionada de la infraestructura a reconocer con base en la información suministrada; lo anterior no corresponde a funciones de supervisor o interventor de los procesos constructivos ejecutados o en ejecución o del recibo de los elementos ITS.
- o En este componente no se incluyen las obras relacionadas con mantenimiento, conservación ni rehabilitación de infraestructura vial y/o de transporte existente que sea utilizada para el proyecto.
- o La nación solo reconocerá las inversiones en obras de infraestructura o elementos ITS de transporte que se encuentren contempladas en el convenio de cofinanciación. El costo de cada una de las obras o elementos ITS susceptibles de reconocer como aporte en especie debe estar definido en el documento Conpes y en el convenio de cofinanciación. No se reconocerán costos adicionales de los contratos que deberán ser asumidos por la Entidad territorial. En todo caso, la nación no cubrirá ningún mayor costo al establecido en el documento Conpes específico del proyecto y convenio de cofinanciación.
- Para la validación como aporte en especie de componentes elegibles de predios, deberá allegar la siguiente documentación para el análisis de validación:
  - o Plan de reasentamiento y/o de Ocupantes de Espacio Público.
  - o Estudios técnicos de predios requeridos.
  - o Censo predial
  - o Estudios de títulos.
  - o Avalúas de predios y ajustes.
  - o Oferta de compra
  - o Promesa de compraventa
  - o Entrega del predio mediante resolución correspondiente.
  - o Escritura Pública suscrita por las partes
  - o Registros. Costos e impuestos de notariado, beneficencia y registro.
  - o Reconocimientos económicos a las unidades sociales asociadas a los predios e inmuebles a adquirir y determinadas en los censos socioeconómicos y planes de reasentamiento. Acto administrativo de reconocimiento.

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

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

**4.2 Estudio de la solicitud**

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

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

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

**4.3 Validación:**

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

En caso de que el valor de los aportes en especie validados sea inferior al valor definido en el convenio de cofinanciación, la Entidad Territorial deberá aportar los recursos faltantes debidamente indexados, dentro de la siguiente vigencia fiscal.

El Ente Territorial podrá sustituir total o parcialmente los aportes en especie por aportes en dinero. En este sentido, si una vez efectuado la validación del aporte en especie por parte del Ministerio de Transporte, se define un valor inferior al solicitado por parte de la entidad territorial, esta deberá completar el valor faltante con aportes en dinero, debidamente indexados, en la siguiente vigencia fiscal.

(C. F.).

## DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL

### RESOLUCIONES

#### RESOLUCIÓN NÚMERO 01760 DE 2020

(septiembre 28)

*por medio de la cual se ordena el pago de las transferencias monetarias no condicionadas a unos hogares beneficiarios del programa Ingreso Solidario, con productos financieros activos el Banco Bancolombia S.A., correspondiente al quinto y sexto ciclo de pagos, en cumplimiento de los Decretos 518 de 2020 y 812 de 2020.*

La Secretaria General del Departamento Administrativo para la Prosperidad Social - Prosperidad Social, en uso de sus facultades legales, en especial las que le confiere el artículo 1° de la Resolución 01881 del 23 de junio de 2017, la Resolución número 01215 del 6 de julio de 2020 modificada por la Resolución número 01329 de 22 de julio de 2020, las demás normas concordantes, y

**CONSIDERANDO:**

1. Que mediante el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020, se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional por el término de treinta (30) días calendario, con el fin de conjurar la grave calamidad pública que afecta al país por causa del nuevo coronavirus COVID-19.
2. Que en función de dicha declaratoria el Presidente de la República, con la firma de todos sus Ministros, expidió el Decreto Legislativo 518 de 2020 "Por el cual se crea el Programa Ingreso Solidario para atender las necesidades de los hogares en situación de pobreza y vulnerabilidad en todo el territorio nacional, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica" y se dispone que las transferencias monetarias no condicionadas de este programa se harán con cargo a los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencias (FOME).
3. Que el Departamento Nacional de Planeación, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1° del Decreto Legislativo 518 de 2020, determinó el listado de los hogares beneficiarios del Programa Ingreso Solidario.
4. Que el inciso 5 del artículo 1° del Decreto Legislativo 518 de 2020, establece que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público determinará el monto de recursos a transferir, la periodicidad de las transferencias y los mecanismos de dispersión, para lo cual podrá definir, en coordinación con otras entidades, los productos financieros y las entidades en las que los beneficiarios recibirán las transferencias monetarias no condicionadas.
5. Que, con base en esta facultad, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público expidió la Resolución 975 del 6 de abril de 2020 por medio de la cual se define el monto de los recursos a transferir, la periodicidad de las transferencias y los mecanismos de dispersión del Programa Ingreso Solidario, y se dictan otras disposiciones, posteriormente modificada por las Resoluciones 1022 del 20 de abril, 1117 del 14 de mayo, 1165 del 22 de mayo y 1233 del 10 de junio de 2020.
6. Que de conformidad con el parágrafo 3° del Decreto Legislativo 812 de 2020, el Programa de Ingreso Solidario será administrado y ejecutado por el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, una vez se realicen todos los procedimientos de entrega de la operación de este programa por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Departamento Nacional de Planeación.
7. Que en cumplimiento de lo dispuesto por el parágrafo 3° del artículo 5° del Decreto 812 de 2020, y según acta de entrega suscrita por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, desde el 4 de julio de 2020 esta Entidad administra y ejecuta el programa Ingreso Solidario.
8. Que mediante la Resolución número 01215 del 6 de julio de 2020 modificada por la Resolución número 01329 de 22 de julio de 2020, se adoptaron las resoluciones 975 del 6 de abril de 2020, 1022 del 20 de abril de 2020, 1117 del 14 de mayo de