

RESOLUCIÓN 20213040052145 DE 2021

(noviembre 2)

Diario Oficial No. 51.846 de 2 de noviembre de 2021

MINISTERIO DE TRANSPORTE

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

EL VICEMINISTRO DE TRANSPORTE ENCARGADO DE LAS FUNCIONES DEL DESPACHO DE LA MINISTERIO DE TRANSPORTE,

en ejercicio de sus facultades legales en especial las conferidas por los artículos [28](#) de la Ley 2155 de 2011 y los numerales 6.1., 6.2., 6.5. y 6.10. del artículo 60 del Decreto número 87 de 2011 y el Decreto número 1376 de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1o de la Ley 86 de 1989, por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento, dispone que la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano.

Que el artículo 3o de la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte y 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 que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados en cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad para los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

Que los literales a) y c) del numeral 1 del citado artículo 3o de la Ley 105 de 1993 prescriben respectivamente, que el principio de acceso al transporte implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad, y que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de los medios de transporte masivo.

Que el numeral 3 del referido artículo 3o de la Ley 105 de 1993 dispone que el principio de la colaboración entre entidades implica que los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán por su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

Que el artículo 4o de la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto General de Transporte, establece entre otros, que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia.

Que el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró al brote del Coronavirus COVID-19 como una pandemia ante su velocidad de propagación y escala de transmisión, pandemia que a la fecha, ha representado una amenaza global a la salud pública con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables.

Que en consideración a lo anterior, mediante Resolución número [385](#) del 12 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo [69](#) de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional y adoptó medidas con el objeto de prevenir y mitigar los efectos y controlar la propagación de la pandemia del Coronavirus COVID-19 con vigencia inicial hasta el 30 de mayo de 2020, la cual fue prorrogada, por primera vez, hasta el 31 de agosto de 2020 mediante Resolución número [844](#) de ese mismo año; por segunda vez, hasta el 30 de noviembre de 2020 con la misma anualidad a través de la Resolución número [1462](#) de 2020; por tercera vez, hasta el 28 de febrero de 2021 por medio de la Resolución número [2230](#) del 27 de noviembre de 2020; por cuarta vez, hasta el 31 de mayo de 2021 a través de la Resolución número 222 del 25 de febrero del mismo año; por quinta vez, hasta el 31 de agosto de 2021, por medio de la Resolución número [738](#) del 26 de mayo de esa anualidad y, por sexta vez, hasta el 30 de noviembre de 2021, mediante la Resolución número [1315](#) del 27 de agosto del mismo año.

Que, igualmente, con el objetivo de hacer frente a la extensión de la pandemia del Coronavirus COVID-19 así como preservar la salud y la vida de los habitantes del territorio nacional, se expedieron diversas normas en materia de orden público que implicaron restricciones a su libre circulación, cada una con diferentes particularidades y excepciones, entre ellas, se destacan los Decretos números [457](#), [531](#), [593](#), [636](#), [689](#), [878](#), [990](#) y [1076](#) de 2020 que ordenaron el aislamiento preventivo obligatorio que finalizó el 1 de septiembre de esa anualidad.

Que, adicionalmente, en atención a la gravedad de la situación del país con ocasión de la citada pandemia ante la necesidad de hacer frente a hechos imprevisibles y sobrevinientes que ponían en riesgo la estabilidad, se expedieron los Decretos Legislativos [417](#) del 17 de marzo y [637](#) del 6 de mayo de 2020 mediante los cuales se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional, con el propósito de permitir el establecimiento de medidas efectivas que conjuraran los efectos de la crisis, buscando la protección a los empleos de las empresas y de la prestación de los distintos servicios para los habitantes del territorio colombiano.

Que, en atención a la citada pandemia, el Ministerio de Salud y Protección Social como entidad rectora en materia de salud pública en el país ha venido dando lineamientos sobre la ocupación de los vehículos de servicio público, acompañadas de las recomendaciones frente a las condiciones del servicio y el comportamiento de los usuarios para evitar la propagación del virus en los sistemas de transporte público.

Que, en este sentido, con ocasión de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social inicialmente se expidió la Circular Externa Conjunta 4 del 9 de abril de 2020 entre el citado ministerio, el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Trabajo que exigió para los vehículos de todas las modalidades de transporte, entre ellas, el servicio público de transporte masivo, vetar porque durante el trayecto existiera una distancia entre cada usuario de por lo menos un (1) metro, lo cual implicó la reducción de la ocupación de los vehículos de transporte público.

Que, adicionalmente, se adoptaron diversos protocolos de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de la enfermedad COVID-19 en el sector transporte por parte del Ministerio de Salud y Protección Social por medio de la Resolución número [677](#) de 2020, modificada por las Resoluciones [1537](#) y [2475](#) del mismo año y la vigente Resolución número [777](#) de 2021, en las cuales se tomaron medidas en relación con la ocupación de los vehículos de transporte público, incluyendo el transporte masivo, de acuerdo con el comportamiento de la pandemia en los municipios, distritos y áreas metropolitanas donde estos operan.

Que, en relación con lo anterior la Resolución número [2475](#) de 2020 dio potestad a las autoridades locales en cabeza de los Alcaldes, para viabilizar la ocupación máxima del 70%, teniendo en cuenta la evolución de la pandemia en cada ciudad, siempre y cuando se cumplieran las medidas de bioseguridad allí dispuestas.

Que la Resolución número [777](#) del 2021 define que el aforo máximo de los vehículos de transporte público atenderá a los niveles de ocupación UCI en el respectivo departamento; así, si la ocupación UCI de un departamento es mayor al 85%, el transporte público de este deberá operar con un aforo de máximo 70%, pero el aforo podrá aumentarse por encima del 70% si la ocupación de camas UCI es inferior al 85%.

sin que puedan generarse sobrecupos.

Que, el artículo [28](#) de la Ley 2155 de 2021, por medio de la cual se expide la Ley de Inversión Social dictan otras disposiciones, estableció como apoyo a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) que, durante el 2021, la Nación, en conjunto con las entidades territoriales, podrá establecer esquema de cofinanciación para estos sistemas de transporte destinados a cofinanciar los déficits operacionales originados por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social.

Que, igualmente, el citado artículo [28](#) de la Ley 2155 de 2021 señaló que el déficit operacional deberá ser calculado de acuerdo con la metodología que determine el Ministerio de Transporte para este propósito.

Que mediante memorando 20211010117613 del 6 de octubre de 2021, la entonces Viceministra de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo con el fin de adoptar la metodología para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID 19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, para acceder a la cofinanciación de la Nación, con fundamento en lo siguiente:

“(…)

En cumplimiento del anterior mandato legislativo y, reconociendo los efectos económicos adversos generados en el sector transporte, particularmente, en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19, resulta oportuno establecer las medidas necesarias que permitan mitigar los mencionados efectos, entre las cuales se encuentran aquellas tendientes a apoyar financieramente la operación de los referidos sistemas y, de esta manera, garantizar la prestación del servicio público de transporte en condiciones de calidad y eficiencia en el territorio nacional.

(…)”

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo [30](#) y el numeral 8 del artículo [80](#) de la Ley 1437 de 2010 y el artículo [2.1.2.1.23](#) del Decreto número 1081 de 2015, adicionado por el artículo [50](#) del Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, la presente resolución publicada en el sitio web del Ministerio de Transporte durante el periodo comprendido entre el 12 y el 20 de octubre de 2021, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de los ciudadanos y grupos de interés.

Que el Viceministro de Transporte mediante memorando 20211130127753 del 29 de octubre de 2021 certificó que durante la publicación del proyecto se presentaron observaciones por parte de grupos de interés las cuales fueron atendidas en su totalidad.

Que la Oficina de Asesora Jurídica conservará los documentos asociados al proceso de divulgación y participación ciudadana. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

**ARTÍCULO 1o. OBJETO.** La presente resolución tiene por objeto adoptar la metodología de que trata el artículo [28](#) de la Ley 2155 de 2021, para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidos a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID 19), durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud Y Protección Social, para acceder

cofinanciación de la Nación, contenida en el Anexo Técnico que hace parte integral de la presente resolución.

ARTÍCULO 2o. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente resolución aplica a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).

ARTÍCULO 3o. VIGENCIA. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Publíquese y cúmplase.

Camilo Pabón Almanza.

#### ANEXO TÉCNICO.

METODOLOGÍA PARA CALCULAR EL DÉFICIT OPERACIONAL DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS TRANSPORTE MASIVO (SITM) ORIGINADO POR LAS MEDIDAS DE RESTRICCIÓN DEL NIVEL DE OCUPACIÓN DE LA OFERTA DE SUS SERVICIOS DIRIGIDAS A CONTENER LA PROPAGACIÓN DEL SARS-COVID-2 (COVID-19) DURANTE LA VIGENCIA DE LA EMERGENCIA SANITARIA DECLARADA POR EL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL, PARA ACCEDER A LA COFINANCIACIÓN DE LA NACIÓN.

Para el cálculo del déficit operacional el gerente de cada uno de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) presentará ante el Ministerio de Transporte certificación del déficit operacional calculado fundamentado en la metodología que se establece a continuación junto con los respectivos soportes acrediten dicho cálculo:

1. Determinar el indicador de costos operacionales cubiertos con recursos provenientes de los ingresos del sistema IRT, para la vigencia 2019, que se determina de la siguiente forma:

$$IRT = IVP_{2019} / CTO_{2019}$$

Donde:

IRT= Indicador de cobertura de costos operacionales con los ingresos por venta de pasajes del sistema para la vigencia 2019. Puede tomar un valor máximo de 1.

IVP<sub>2019</sub>= Ingresos del sistema de la vigencia 2019, correspondientes a los ingresos obtenidos del cobro de las tarifas a los usuarios del respectivo sistema.

CTO<sub>2019</sub>= Costos totales de operación para la vigencia 2019 (De acuerdo a los contratos de concesión y/o operación).

2. Con base en el IRT calculado en el numeral anterior, se calculará el déficit operacional originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidos a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID-19), para los periodos comprendidos entre: i) El 12 de marzo de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 y, ii) el 1 de enero de 2021 hasta la fecha de terminación de la emergencia sanitaria determinada por el Ministerio de Salud y Protección Social, sin superar el último día de la vigencia fiscal 2021, de la siguiente forma:

$$DVA_n = (CTO_n * IRT) - IVP_n$$

Donde:

DVA<sub>n</sub>= Déficit ajustado para la vigencia n.

IVPn= Ingresos del sistema durante el período de vigencia de la emergencia sanitaria para a vigencia correspondientes a los ingresos obtenidos del cobro de las tarifas a los usuarios del respectivo sistema.

CTOn= Costos totales de operación durante el período de vigencia de la emergencia sanitaria par vigencia n (de acuerdo con los contratos de concesión y/o de operación).

n = cada uno de los períodos comprendidos entre: i) El 12 de marzo de 2020 hasta el 31 de diciembre 2020 y, ii) el 1 de enero de 2021 hasta la fecha de terminación de la emergencia sanitaria determinada el Ministerio de Salud Y Protección Social, sin superar el último día de la vigencia fiscal 2021.

Para efectos del cálculo del déficit operacional, adicionalmente, deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

A. Los costos de operación a los que hace referencia el presente Anexo Técnico son los determinados en diferentes contratos de concesión o de operación, incluyendo todos los agentes del sistema. No se pueden asumir costos que modifiquen los contratos y/o la matriz de riesgos de estos.

B. En la estimación del déficit operacional de los sistemas no se deben incluir compromisos adquiridos por municipio con los sistemas que no hayan podido ser cumplidos por cualquier motivo.

C. Para la estimación de los ingresos y costos del periodo comprendido entre la fecha de elaboración del informe respectivo y la fecha de finalización de la emergencia sanitaria, se debe utilizar análisis estadístico de la tendencia de la demanda, incluyendo la estacionalidad propia de los sistemas.

D. Para el cálculo del déficit no se tendrán en cuenta los aportes o transferencias ya realizados por entidades territoriales para cubrir el déficit operacional derivado de la emergencia sanitaria producida por la pandemia del COVID-19, ni las fuentes de ingresos producto de los desembolsos obtenidos por contratación de créditos con el fin de aliviar la caja y lograr la continuidad en la prestación del servicio.

E. Para el caso de sistemas en donde la operación sea realizada por el gestor, se debe realizar un ejercicio de costos operacionales. En ningún caso, se podrá entender este déficit como los ingresos que el sistema esperaba recibir previo a la primera emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución número [385](#) del 12 de marzo de 2020 con ocasión de la pandemia Coronavirus COVID-19.

F. El gerente de cada ente gestor deberá remitir al Ministerio de Transporte certificación del déficit calculado de acuerdo a la metodología establecida, acompañado de archivo Excel con el desarrollo de las fórmulas determinadas en el anexo, estudio técnico que soporte los datos utilizados en el cálculo anterior (incluyendo proyección de la demanda vigencia 2021, soportes suficientes y claros que permitan sustentar la información utilizada en el cálculo).

El Ministerio de Transporte, a través del Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), en un término de 20 días calendario evaluará la información remitida por el ente gestor y emitirá comunicación de verificación, siempre y cuando se cuente con la información completa.

En caso de que no se presente de manera completa, el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte requerirá al solicitante la información faltante y el interesado con el término de un (1) mes para completar la solicitud. Una vez vencido el plazo sin que el solicitante aporte la información requerida, se configurará el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo [17](#) de la Ley 1755 de 2015.

