OTROSÍ NÚMERO 6
CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

PARTES:

El presente Otrosí número 6 al Convenio de Cofinanciación para el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el **MUNICIPIO DE SINCELEJO** (en adelante el "**OTROSÍ Nro. 6** del **Convenio de Cofinanciación**"), se suscribe entre:

La **NACIÓN**, representada en este acto por: (i) **JAIRO ALONSO BAUTISTA,** en su calidad de Director General de Presupuesto Público Nacional, encargado del empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público, según Decreto Nro. 1541 del 20 de diciembre de 2024, facultado por los artículos 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998, y el Decreto Nro. 4712 del 15 de diciembre de 2008, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO** ; (ii) **MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO,** en su calidad de Ministra de Transporte, nombrada mediante el Decreto Nro. 859 del 8 de julio de 2024 y posesionada mediante el Acta Nro. 846 del 8 de julio de 2024 de la Presidencia de la República; facultada por el artículo 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998 y el artículo 6 del Decreto 087 de 2011, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE TRANSPORTE;** (iii) **ALEXANDER LÓPEZ MAYA**, en su calidad de Director del Departamento Nacional de Planeación, nombrado mediante el Decreto 311 del 6 de marzo de 2024 y posesionado mediante el Acta Nro. 691 del 6 de mayo de 2024 de la Presidencia de la República; facultado por el artículo 59 de la Ley 489 de 1998 y el Decreto Nro. 2189 del 23 de diciembre de 2017 en sus artículos 3 y 7, para suscribir el presente documento en nombre del **DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN,** identificados como aparecen al pie de sus firmas respectivas (en adelante denominada la "**NACIÓN**");

El **MUNICIPIO DE SINCELEJO**, representado en este acto por **YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES**, mayor de edad, identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en calidad de Alcalde, posesionado el 1 de enero de 2024, mediante el acta de posesión Nro. 001 ante el Notario Segundo del Circuito Notarial de Sincelejo (en adelante denominado el "**MUNICIPIO**");

El **ENTE GESTOR** del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo, **METRO SABANAS S.A.S.**, representado en este acto por **SOLEY MARGOT JUNCO GENES**, mayor de edad, identificada como aparece al pie de su firma, quien obra en su calidad de Gerente, encargada mediante el Decreto Nro. 292 de 17 abril de 2024, (en adelante denominado "**ENTE GESTOR**").

CONSIDERACIONES:

1. Que de conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3637 del 1 de febrero de 2010, *"Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el Municipio de Sincelejo"*, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomendaron al CONPES *"Aprobar los recursos para el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del Municipio de Sincelejo, de acuerdo al esquema de financiación y el cronograma descrito"* en dicho documento.

2. Que el **MUNICIPIO** de Sincelejo, mediante el Decreto Nro. 393 del 4 de agosto de 2010, adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público para el municipio de Sincelejo.

3. Que el 6 de agosto de 2010, fue suscrito el ***"CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO"***, (en adelante el "**Convenio de Cofinanciación**") en el cual se definieron los montos que la **NACIÓN** y el **MUNICIPIO** aportarían para la financiación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el municipio de Sincelejo, estableciendo, entre otros:

    - En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, se establece el numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"*:

        "La inversión pública destinada para cubrir los costos del ***Proyecto*** *es por valor de Ciento Cuarenta y Tres Mil Trecientos Diecisiete*

Millones de pesos ($143.317.000.000), pesos constantes del año 2009, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 de 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el Anexo 1 y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación:

COSTO TOTAL PROYECTO SETP
(Pesos constantes de 2009)

Ítems	***Monto***
Infraestructura	*123.550.000.000*
Costos Financieros	*19.767.000.000*
Total	***143.317.000.000***

Fuente: Documento CONPES 3637"

- En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, numeral 2.2 *"Aportes de la Nación":*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	*55.462.342.409*
2014	*17.647.797.085*
2015	*12.094.107.329*
2016	*8.537.167.732*

- Que la Cláusula 9 *"Duración"* del **Convenio de Cofinanciación** establece que *"El presente Convenio tendrá una duración igual al tiempo en el que se realicen los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte, conforme se establece en el presente Convenio y seis (6) meses más".*

4. Que el 27 de diciembre de 2012 fue suscrito el Otrosí Nro. 1 al **Convenio de Cofinanciación**, con el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 "*Aportes para la Cofinanciación del Proyecto*", en su Numeral 2.3 "*Aportes del Municipio*", el literal (a).
   - Se adicionaron a la Cláusula 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en su numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del Municipio"*, los literales (j), (k), (l), (m), y (n) y en el Numeral 7.3 *"Obligaciones Especiales del Ente Gestor"*, los literales (i), (j), (k), (l) y (m).
   - Se adicionó a la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, Numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"* el parágrafo 1.
   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.

5. Que el 7 de noviembre de 2013, fue suscrito el Otrosí Nro. 2 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*

2013	*55.462.342.409*
2014	*0*
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*

- Se adicionó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"* el literal (d).

6. Que el 22 de diciembre de 2015, fue suscrito el Otrosí Nro. 3 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación"* y el Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"*.
   - Se adicionó a la tabla en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación"*, *así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2018	*21.569.349.932*
2019	*22.216.430.430*
2020	*22.882.923.345*

   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.
   - Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 1 con el ANEXO ÚNICO – SETP que hace parte integral del Otrosí Nro. 3.

7. Que el 11 de febrero de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 4 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*, en el literal (a).

8. Que el 29 de diciembre de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 5 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto, así:*

     La inversión pública destinada para cubrir los costos del Proyecto es por valor de DOSCIENTOS NUEVE MIL SESENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL CIENTO NOVENTA Y SIETE PESOS ($209.064.758.197) constantes del año 2020, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 DE 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el ANEXO ÚNICO-SETP y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación (...)

   - Se modifico la Clausula 2 "*Aportes para la Cofinanciación de Proyecto*" en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

"La Nación se compromete a entregar las sumas indicadas en la siguiente tabla, las cuales el Ministerio de Hacienda y Crédito Público transferirá al

Encargo Fiduciario de acuerdo con los requerimientos del ***Proyecto*** *y lo establecido en el Convenio de Cofinanciación.*

Vigencia	*Aportes de la Nación (pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	-
2014	-
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*
2018	*21.569.349.932*
2019	*12.973.089.720*
2020	*6.924.612.355*
2021	-
2022	*10.000.000.000*
2023	*17.239.776.591*

- Se modificó la Clausula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"* adicionando un inciso al literal (b) del Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*.
- Se modificó la Cláusula 4 *"Reglas Relativas a los aportes"* en su Numeral 4.1 *"Reglas Relativas a los Aportes de la Nación"*.
- Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 3, con el anexo D del documento CONPES 3896 y sus respectivas adendas, o aquellos que lo adicionen o reemplacen.
- Se modificó la Clausula 9 *"Duración"*.
- Se modificó la Cláusula 12 *"Liquidación"*

9. Que mediante comunicación remitida por el **ENTE GESTOR** METRO SABANAS S.A.S. al Ministerio de Transporte, con radicado Nro. 20243032057612 del 09 de diciembre de 2024, solicitó prórroga al Convenio hasta el 31 de diciembre de 2028, acompañada de la justificación técnica, legal y financiera, documento que hace parte integral del presente Otrosí al Convenio de Cofinanciación. En esta comunicación el **ENTE GESTOR** sustenta la necesidad de la prórroga a efectos de culminar la infraestructura para la operación, teniendo en cuenta la estructuración de nuevos escenarios de inicio de operación para la ciudad, por lo cual fue necesario reevaluar las alternativas contemplando la gradualidad para la entrada en operación del sistema con flota pública proponiendo la ampliación de la misma en la medida del avance en la demanda.

   Cabe destacar que el municipio de Sincelejo no cuenta con un servicio de transporte público desde hace varios años, lo que ha hecho necesario efectuar mecanismos que permitan una implementación por fases hasta alcanzar el 100% del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de la ciudad. Esto implica la adquisición de nuevos vehículos y la realización de todas las actuaciones administrativas requeridas por la normativa vigente para garantizar la entrada en operación y la culminación del sistema en el año 2028. A la fecha se encuentra pendiente el desembolso de la totalidad de los aportes territoriales y la programación de nuevas vigencias futuras para garantizar el 100% de los aportes de la **NACIÓN** pactados en el convenio.

   En ese sentido, frente a la solicitud de ampliación de la vigencia de ejecución del convenio, de conformidad a lo considerado anteriormente, se hace necesario modificar la Cláusula Nro. 9 del convenio.

10. Que el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, y que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, definió las condiciones para la cofinanciación de la NACIÓN a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros y los requisitos para acceder a la misma, entre otros así:

    - Deben ser considerados a la hora de hacer uso de los recursos de la cofinanciación, tales como la prohibición de cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares, dicha modificación empezó a operar desde la entrada en vigencia de la norma, es decir, desde el 19 de mayo de 2023.
    - En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento. En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.
    - Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación. Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

11. Que la Ley 489 de 1998 dota a las entidades públicas de facultades para celebrar los acuerdos y negocios jurídicos necesarios para la satisfacción del interés general, prerrogativa que implica la autonomía de la voluntad de las partes, pudiéndose obligar y señalar condiciones específicas para cada negocio jurídico, garantizando en todo momento que prime el interés colectivo sobre el particular de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política.

12. En atención a las anteriores consideraciones se debe modificar la Cláusula Nro. 7 "*Obligaciones Especiales de las Partes*" en el numeral 7.1 "*Obligaciones Especiales de la Nación*" y en el numeral 7.2 "*Obligaciones Especiales del Municipio*", la Cláusula Nro. 9 "*Duración*" y reemplazar el ANEXO ÚNICO – SETP.

13. Que de conformidad a lo establecido en la cláusula Nro. 11 del **Convenio de Cofinanciación** que dispone *"El presente Convenio solamente podrá ser modificado mediante acuerdo expreso y escrito entre las Partes"*, las partes de conformidad a lo expuesto anteriormente han acordado modificarlo así:

CLÁUSULAS:

CLÁUSULA PRIMERA: Adicionar en la cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.1 *"Obligaciones Especiales de la **Nación**"* el literal (e), así:

*"(e) Reiniciar el giro de los aportes de la **NACIÓN**, una vez el **MUNICIPIO** certifique la entrada en operación de por lo menos el sesenta (60%) de las rutas del SETP de Sincelejo, con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo*

centralizado en funcionamiento en los términos del parágrafo tercero del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023."

CLÁUSULA SEGUNDA: Adicionar en la Cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del* ***Municipio"*** los literales (p), (q) y (r), así:

"(p) Asumir con recursos propios, diferentes a los aportados al convenio, los gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viaje o similares.

(q) Garantizar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del presente convenio de cofinanciación, la entrada en operación del cien por ciento (100%) de las rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo. De incumplir esta obligación, deberá reintegrar al Tesoro Nacional el cuarenta por ciento (40%) de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año, contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el veinte por ciento (20%) de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el párrafo anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el cien por ciento (100%) del aporte de la Nación.

(r) ***Reintegro al Tesoro Nacional de los Aportes de Cofinanciación de la Nación.*** *Las condiciones de aplicación del parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, se indicarán en la respectiva acta de liquidación del Convenio de Cofinanciación.*

En el acta de liquidación del convenio de cofinanciación, se incluirán las acciones definidas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, si hay lugar a ello, en consideración a lo establecido en el parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023".

CLÁUSULA TERCERA: Reemplazar el anexo vigente establecido en la Cláusula Nro. 5 del Otrosí Nro. 5, por el Anexo "*COMPONENTES COFINANCIABLES*" que hace parte integral de este Otrosí.

CLÁUSULA CUARTA: Modificar la Cláusula Nro. 9 *"Duración"*, la cual quedará de la siguiente forma:

"El presente Convenio de Cofinanciación tendrá una duración hasta el 31 de diciembre de 2028".

CLÁUSULA QUINTA: Las Cláusulas del **Convenio de Cofinanciación** que no sean modificadas mediante el presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación**, continuarán vigentes en los mismos términos y condiciones pactadas.

CLÁUSULA SEXTA: El presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación** se perfecciona con la firma de las partes, luego de lo cual el **ENTE GESTOR** efectuará la publicación, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes, atendiendo los principios de publicidad, responsabilidad, transparencia y eficacia.

Para constancia, se firma el presente Convenio por las partes intervinientes, en cinco (5) ejemplares del mismo tenor, cada uno de los cuales será considerado como un original, a los 31 DIC 2024

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

Por la Nación,

JAIRO ALONSO BAUTISTA
C.C. 79.865.237 de Bogotá
Director General de Presupuesto Público Nacional, Encargado del Empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
C.C. 60.380.746 de Cúcuta
Ministra de Transporte

ALEXANDER LÓPEZ MAYA
C.C. 16.744.638 de Cali
Director Departamento Nacional de Planeación

Por el Municipio,

YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES
C.C. 92.542.929 de Sincelejo
Alcalde de Sincelejo

Por el Ente Gestor,

SOLEY MARGOT JUNCO GENES
CC. 45.515.711 de Cartagena
Gerente de Metro Sabanas S. A. S.(E)

Anexo Componentes cofianciables

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
Intervenciones en el centro histórico o centro tradicional necesarias para implementar los SETP	Son las diferentes obras de adecuación que se podrán realizar en el centro histórico o centro tradicional de la ciudad, que buscan ordenar el flujo peatonal y promover la recuperación urbana de la ciudad, que se requieran para la adecuada implementación de los SETP.	Se desarrollarán obras necesarias para la recuperación del centro histórico o tradicional como ordenador de los flujos peatonales y núcleo del desarrollo comercial, de servicios e institucional de la ciudad. Adicionalmente se harán las obras que sean requeridas para la implementación de los SETP que estén vinculadas a la ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico con el apoyo del Ministerio de Cultura.	• Cambio de sentidos viales en el centro histórico o tradicional con el objetivo de optimizar la circulación vehicular. • Construcción de pavimento con coloración especial para las vías que utilizará el SETP. • Construcción y adecuación de andenes, ciclorrutas y espacio público, requeridos para la implementación de los SETP. • Adecuación de vías que se requieran para el SETP relacionadas con el acceso a recintos patrimoniales del centro histórico o tradicional y obras del centro histórico o tradicional que no sean responsabilidad de una empresa de servicio público. • Implementación y desarrollo de los planes de manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social para las

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Infraestructura vial	Es la construcción y adecuación de la malla vial, el espacio público e intersecciones viales y peatonales a nivel y desnivel para el buen funcionamiento del SETP.	Se realizará la construcción, rehabilitación o mantenimiento para la puesta en marcha del proyecto, la construcción de carriles de tráfico mixto, carriles exclusivos, carriles preferentes para el sistema, andenes, ciclorrutas, puentes o deprimidos vehiculares o peatonales.	• Excavaciones • Demolición y retiro de todo tipo de elementos. • Nivelación y conformación de las capas de la estructura de pavimento: sub-base, base, bases estabilizadas, rodadura (concreto asfáltico, hidráulico, elementos prefabricados (adoquines de concreto o arcilla)) y sello (cuando se requiera). • Empalmes con bocacalles existentes (vía y espacio público). • Construcción o adecuación de separadores, barreras y canalizadores que se requieran para garantizar la seguridad vial. • Construcción de andenes, plazoletas, ciclorrutas, alamedas, obras de paisajismo y mobiliario urbano. Incluyendo la señalización y demarcación requeridas para la adecuada operación del SETP y del entorno. • Construcción, ampliación, mejoramiento, actualización y mantenimiento de la cimentación e infraestructura para las intersecciones a nivel o desnivel (puentes y deprimidos).

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Construcción de filtros y obras de drenaje superficial y subdrenaje para vías y espacio público. • Obras de estabilización y protección que se requieran para mantener la infraestructura vial. • Renivelación de cámaras, cajillas, pozos y cualquier otra estructura que represente un obstáculo en la calzada y/o el espacio público. • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de Manejo Ambiental y Social para la infraestructura vial. • Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Gestión de flota	Es el sistema que optimiza la administración y la operación de los buses del SETP (planeación, registros de	Consiste en el suministro e instalación de equipo y tecnología para la implementación de un centro de operaciones, infraestructura y equipos	La implementación del sistema, como herramienta y recurso, en los procesos de planeación, control y regulación de la actividad del servicio del SETP.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	ejecución, regulación y control, información histórica), mediante el procesamiento de la información operacional proveniente de la flota.	embarcados en buses para operar el Sistema de Gestión y Control de Flota	Incluye: • Sistema de programación. • Sistema de control y gestión. • Sistema de información al usuario, con reportes de quejas y reclamos. • Infraestructura de comunicación. • Equipos a bordo de la flota para el sistema de gestión. Incluye estudios, diseños de detalle, implementación e interventoría.
Sistema de recaudo centralizado	Es el sistema que centraliza, controla y permite adecuar la integridad de los ingresos y accesos realizados por los usuarios al sistema de transporte.	Consiste en el suministro e instalación de tecnología para la implementación de un sistema de recaudo centralizados que permita: • Efectuar el control del dinero y su consignación en caja única con administrador financiero. • Efectuar el control de ingreso a los buses de todos los pasajeros. • Controlar el acceso de todos los pasajeros en cualquier momento en que el sistema de transporte se encuentre en servicio. • Manejar y controlar tarifas diferenciales y tarifas integradas con transbordos físicos y virtuales. • Eliminar el fraude asociado al uso de efectivo a bordo, mediante el recaudo electrónico.	Los estudios, el suministro, implementación, capacitación y el acompañamiento especializado para la puesta en marcha y la respectiva interventoría con los siguientes alcances generales, debidamente adecuados a las necesidades y posibilidades de cada ciudad, tal y como lo establezcan los respectivos estudios de detalle: Incluye: • Los equipos, aplicativos y elementos conexos del sistema central, incluyendo los sistemas de consulta e información a los diferentes tipos de usuarios. • La estructuración del *mapping*, protocolos de seguridad e interfaces requeridas para garantizar un esquema abierto, interoperable y multimodal.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
		• Efectuar el control estadístico y contable. • Aportar facilidad y versatilidad de uso de los medios de pago acceso para el pago de servicios colaterales con integración multimodal. • Implementar y disponer de la capacidad de consulta y generación de informes destinados a los diferentes actores del sistema.	• La implementación de los equipos y aplicativos destinados a la red de venta y recarga de los medios de acceso. • Los equipos y aplicaciones embarcados necesarios para el adecuado control y operación del recaudo (validadores, torniquetes de acceso sensores, equipos conexos, hardware de comunicaciones requerido para la descarga de información de recaudo en patios o directamente en el sistema central, instalación, configuración). • Las tarjetas inteligentes incluyendo la adquisición del lote inicial de tarjetas que permita la disponibilidad efectiva para la utilización del sistema por parte del usuario y la respectiva puesta en marcha del plan de penetración del medio de acceso.
Centro de control de red semafórica	Es el sistema que permite monitorear, planificar, sincronizar y regular los flujos vehiculares y peatonales en las intersecciones de la red vial para el correcto funcionamiento del SETP.	Comprende la planeación, suministro e instalación de equipos, actualización, integración y sincronización del sistema de semaforización para el control de tráfico en la red vial de la ciudad, para mejorar la operación del SETP, a través de la priorización de los flujos del transporte público en los corredores, el cual estará integrado con el centro de operaciones.	Los estudios, diseño, suministro e instalación del sistema de semaforización para el centro de control semafórico, integrado al centro de operaciones que administrará el sistema de gestión de flota y recaudo y la respectiva interventoría. Incluye: • Sistema centralizado de control de semáforos. • Controladores semafóricos.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Concentrador de comunicación. • Protocolo abierto- arquitectura abierta. • Semáforos, red de comunicación y de alimentación local para uso del sistema. • Detectores de flujos vehiculares o peatonales.
Señalética y señalización	Señalética: son las señales dinámicas que orientan y organizan el tráfico de personas o vehículos, durante la operación del sistema. Señalización: son señales verticales y horizontales de advertencia, orientación o informativas que organizan y ubican el tráfico de personas o vehículos.	Corresponde a todas las actividades necesarias para el suministro e instalación de la señalización y señalética para la implementación y operación del SETP.	• El suministro e instalación de la señalización y demarcación horizontal y vertical de la infraestructura vial, ciclo infraestructura, espacio público, paraderos y terminales. • Señalización con rutas y horarios de paradas en los paraderos y terminales. • Señalización dinámica e información electrónica integrados al Centro de Operaciones. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC)	Infraestructura de la administración municipal que estará ubicada en las zonas adyacentes o cercanas a los patios, talleres, estaciones o terminales del SETP. Allí, la población de la ciudad tendrá acceso a los servicios municipales sin tener que movilizarse hasta el centro de	Comprende todas las actividades para la construcción de los Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC), que estarán ubicadas en los terrenos adyacentes o cercanos a los terminales del SETP.	• Construcción de la infraestructura del centro de atención. • Construcción o conexión de las redes de servicios públicos requeridas para su funcionamiento (acometidas y desagües a la red principal). • Construcción del área de parqueo. • Construcción de espacio público conexo y locales comerciales para su sostenibilidad.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	la ciudad a realizar sus trámites.		• Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se debe implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del plan de manejo ambiental y social para los CISC. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Estaciones, módulos de transferencia, terminales de intercambio o cabecera	Son las estaciones o terminales donde se conectan las diferentes rutas del sistema. Son estaciones que permiten actividades de trasbordo físico y virtual mediante una tarifa integrada.	Comprende todas las actividades para la construcción de las terminales, módulos, de transferencia, terminales de intercambio o cabecera necesarios para el SETP. Si se considera necesario, se verificará la operación que cumple la terminal de ruta, y se podrá redistribuir en otro punto de la ciudad.	La construcción de los siguientes elementos: • Zona de acceso de buses. • Zona de acceso y circulación peatonal. • Edificio e instalaciones de servicios. • Edificio administrativo. • Plataformas de embarque y desembarque. • Zona de circulación de buses. • Espacio público conexo. • La construcción o conexión de redes de servicios públicos requeridos para el funcionamiento de los edificios administrativos y la terminal de intercambio (acometidas y desagües a la red principal). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental o del plan de manejo ambiental y social.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Patios y talleres	Son instalaciones en las cuales se realiza el estacionamiento, la revisión y el mantenimiento de la flota de buses del SETP.	Hacen parte de la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del sistema, cumpliendo las funciones de servicios y estacionamiento, en los cuales se permite el aparcamiento y alistamiento de los vehículos cuando estos no están en servicio, se realiza el control técnico (mantenimiento) y debido a su ubicación posibilitan la reducción de kilómetros en vacío, articulándose espacial y estratégicamente con el resto del sistema.	Elaboración de estudios y diseños para la infraestructura de los patios y talleres y la construcción de la infraestructura para permitir el estacionamiento y las labores de revisión y mantenimiento, se requiere de las siguientes zonas, puntos, edificaciones e instalaciones: • Punto y área de acceso de buses. • Cárcamos de mantenimiento • Área de taller • Edificio de instalaciones de servicios • Edificio administrativo • Zonas de parqueo • Estación de servicio Elaboración de estudios, diseños, construcción e interventoría de diseños y construcción.
Estudios de consultoría de obra y operación	Son los trabajos especializados de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de las obras y el buen funcionamiento de la operación del sistema de transporte.	Comprende el desarrollo de estudios, consultorías y auditorías requeridos para estructurar las condiciones definitivas de operación .	• Comprende la realización de estudios de ingeniería que permitan optimizar los diseños y operación del sistema de transporte. • Estudios de actualización de la demanda, de detalle de la operación y del esquema institucional del sistema, así como todos

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			aquellos estudios que permitan articular el Sistema con el modelo territorial y con los otros modos de transporte. • Estudios sobre procesos de socialización, educación y cultura ciudadana para los usuarios del Sistema. • Auditorías técnicas al desarrollo del convenio de cofinanciación para la implementación del Sistema de transporte.
Paraderos	Son espacios con señalización, o con cobertizo, o con espacio público asociado (PEP), que se utilizan para el ascenso y descenso de pasajeros, y donde únicamente pararán los buses.	Los paraderos estarán localizados de conformidad con los resultados de los estudios de transporte del sistema.	• Demarcación y señalización de los paraderos. • Construcción y montaje de rampas, bahías, cobertizos e infraestructura. • Compra y adecuación de paraderos existentes. • La construcción y adecuación de andenes, plazoletas, zonas amarillas, áreas de espera, mobiliario urbano, y obras de paisajismo para los paraderos con espacio público (PEP) y locales comerciales para su sostenibilidad, que sean necesarios para la operación e implementación del sistema. • Instalación o conexión de los servicios y redes que se requieran para el funcionamiento del paradero.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Predios y plan de reasentamiento	Son los gastos realizados en desarrollo de los procesos de adquisición predial y el Plan de reasentamiento de los proyectos de infraestructura del sistema debidamente programados en el POAI y Plan de Adquisición	Conjunto de actividades para adelantar el proceso de la adquisición predial y la formulación, ejecución y cierre de los Planes de Reasentamiento requeridos para la implementación del Sistema	Estudios técnicos de predios y de los planes de reasentamiento, correspondientes a los levantamientos topográficos, avalúos comerciales, estudios de títulos, censos y diagnósticos socioeconómicos, derivados de los contratos o convenios celebrados y soportados en las actas de recibo parcial y de recibo definitivo. Adquisición de los predios identificados y requeridos para los proyectos de infraestructura del sistema correspondiente al valor comercial de los predios según avaluó realizado por entidades competentes, soportados en los estudios de factibilidad y en los planes de reasentamiento formulados por los Entes Gestores, con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Reconocimientos económicos otorgados a las unidades sociales censadas conexas a los predios identificados y requeridos para la infraestructura del sistema e incluidas en los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			planes de reasentamiento aprobados por el ente gestor con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Nota: las actividades del componente *Predios y Plan de Reasentamiento* solo serán elegibles con recursos de la cofinanciación, una vez el ente gestor verifique y certifique la disponibilidad de financiación para la construcción del elemento de infraestructura que requiere el predio.
Gastos de administración y vigilancia de recursos	Son los gastos que se generan por la administración y vigilancia de recursos del proyecto, los cuales comprenden la conformación de la fiducia y las auditorías que se realizarán para revisar que el uso dado a los aportes de la Nación y de los entes territoriales se efectúe de acuerdo con las condiciones definidas en la Adenda número 1 del 30 de abril de 2021 del documento CONPES 3896 de 2021.	Comprende las comisiones y honorarios del administrador fiduciario, y los costos de las auditorias que se realizarán a los elementos cofinanciables por la Nación. Las fiducias estarán a cargo del ente gestor y deberán contar con información clara y transparente de las inversiones realizadas, de acuerdo con cada una de las diferentes fuentes de financiación del proyecto.	Auditorías y encargos fiduciarios para la administración de los recursos del proyecto.
Traslado de redes (afectadas	Es el movimiento de las redes de servicios públicos con	Conjunto de actividades para gestionar el traslado de redes directamente	• Estudios y diseños de redes

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
directamente por el proyecto y que cumplan los criterios de este apartado)	ocasión de la intervención del proyecto de transporte, debido a la interferencia de las redes con el desarrollo del proyecto. De acuerdo con lo establecido en la Ley 1682 de 2013, se entenderá por costos asociados al traslado o reubicación de redes y activos "el valor del desmantelamiento e instalación de una nueva red o activo. Dicho valor incluirá la adquisición de nuevos activos, servidumbres, licenciamientos, gestión contractual y en general los costos que impliquen la instalación de la nueva red, así como las obras necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en el artículo 50 de la Ley 1682 de 2013 o	impactadas por el proyecto de acuerdo con los estudios y diseños a nivel de factibilidad, avalados por parte de las empresas de servicios públicos correspondientes y verificados por el ente gestor que estén acordes con el proyecto a desarrollar del sistema. Los valores por reconocer por el componente traslado de redes deberá atender la necesidad del proyecto, manteniendo la viabilidad y sostenibilidad de este. La determinación del valor del activo estará sujeta al principio de no traslado de renta entre sectores (certificación emitida por el ente gestor y soportada en el concepto emitido por la comisión de regulación respectiva o empresa de servicios públicos). Se reconocerá como máximo el monto establecido en los estudios y diseños a nivel de factibilidad, para el componente traslado de redes. La Nación no cubrirá ningún mayor costo para este componente, en consecuencia, cualquier costo adicional deberá ser asumido por la entidad territorial fuera del convenio de cofinanciación. No se reconocerán los costos por la ampliación, repotenciación o	• Obras para desmonte y traslado de elementos estructurales y redes de servicio público impactadas por el desarrollo del corredor vial o del proyecto en general (túnel, viaducto, estación, portal, patios, entre otros elementos). • Adquisición de activos que permitan adelantar las obras mencionadas en la viñeta anterior. • Servidumbres • Licenciamientos y gestión contractual • Las acciones que impliquen la instalación de la nueva red, siempre y cuando no incorporen acciones de ampliación, repotenciación o actualización de las redes. • Las acciones necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. • Estudios asociados a Plan de Manejo Ambiental (PMA) y Plan de Manejo de Tráfico (PMT). • Obras de restitución del espacio público afectado por el traslado de redes de servicios públicos, en las mismas condiciones en que se encontraba antes de la intervención.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	norma que la modifique, sustituya y adicione.	actualización de las redes de servicios públicos, salvo que estos impliquen menores costos que la restitución de la red a las mismas condiciones iniciales, debidamente soportado por el ente gestor, con base en los estudios y diseños a nivel de factibilidad. Los entes territoriales, empresas de servicios públicos y demás dueños de las redes a trasladar, podrán diseñar y ejecutar a su costo y riesgo, las expansiones, mejoras y modificaciones que consideren convenientes a las redes que se van a trasladar o reponer, siempre y cuando ello no implique reconocimiento alguno por parte de la Nación. No serán objeto de cofinanciación los traslados de redes contratados o realizados con anterioridad a la expedición del presente documento CONPES y adenda, y la correspondiente suscripción del otrosí al convenio de cofinanciación.	• Obras necesarias para la protección de redes de servicios públicos teniendo en cuenta las acciones permitidas a través del desarrollo de este componente.
Vehículos nuevos	Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros con tecnología vehicular admisible en el marco de la reglamentación nacional vigente para los SETP.	Consiste en el suministro o adquisición de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione.	La adquisición o suministro de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione. Comprende la adquisición o el suministro de vehículos que en su precio final incluya los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			costos de fabricación, homologación, derechos de matrícula inicial y demás costos para alistamiento inicial para la entrada en operación.
Servicio a la deuda	Monto que disminuye los créditos públicos adquiridos para la ejecución del proyecto y el pago de los intereses. Este componente deberá estar asociado a la ejecución del Proyecto, con el fin de soportar los correspondientes desembolsos de capital e intereses.	Son los recursos necesarios para cumplir con las obligaciones de deuda por concepto de capital e intereses.	Pago del monto de los créditos en los periodos definidos de acuerdo con las tablas de amortización de los créditos y de los correspondientes intereses financieros.
Costos financieros	Valores correspondientes a los costos y gastos incurridos para recibir la financiación para el desarrollo del proyecto.	Son los gastos que se generan en el proceso para obtener un financiamiento como calificaciones de riesgo, comisiones de estructuración y demás costos por crédito o titularización.	Los costos financieros se incluyen: (i) comisiones de estructuración; (ii) registro y mantenimiento de registros bursátiles; (iii) calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento.

Tabla 4. Componentes elegibles para sistemas de transporte - SETP

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
Intervenciones en el centro histórico o centro tradicional necesarias para implementar los SETP	Son las diferentes obras de adecuación que se podrán realizar en el centro histórico o centro tradicional de la ciudad, que buscan ordenar el flujo peatonal y promover la recuperación urbana de la ciudad, que se requieran para la adecuada implementación de los SETP.	Se desarrollarán obras necesarias para la recuperación del centro histórico o tradicional como ordenador de los flujos peatonales y núcleo del desarrollo comercial, de servicios e institucional de la ciudad. Adicionalmente se harán las obras que sean requeridas para la implementación de los SETP que estén vinculadas a la ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico con el apoyo del Ministerio de Cultura.	• Cambio de sentidos viales en el centro histórico o tradicional con el objetivo de optimizar la circulación vehicular. • Construcción de pavimento con coloración especial para las vías que utilizará el SETP. • Construcción y adecuación de andenes, ciclorrutas y espacio público, requeridos para la implementación de los SETP. • Adecuación de vías que se requieran para el SETP relacionadas con el acceso a recintos patrimoniales del centro histórico o tradicional y obras del centro histórico o tradicional que no sean responsabilidad de una empresa de servicio público. • Implementación y desarrollo de los planes de manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social para las intervenciones en el centro histórico o tradicional.

OTROSÍ NÚMERO 6
CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

PARTES:

El presente Otrosí número 6 al Convenio de Cofinanciación para el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el **MUNICIPIO DE SINCELEJO** (en adelante el "**OTROSÍ Nro. 6** del **Convenio de Cofinanciación**"), se suscribe entre:

La **NACIÓN**, representada en este acto por: (i) **JAIRO ALONSO BAUTISTA,** en su calidad de Director General de Presupuesto Público Nacional, encargado del empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público, según Decreto Nro. 1541 del 20 de diciembre de 2024, facultado por los artículos 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998, y el Decreto Nro. 4712 del 15 de diciembre de 2008, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO** ; (ii) **MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO,** en su calidad de Ministra de Transporte, nombrada mediante el Decreto Nro. 859 del 8 de julio de 2024 y posesionada mediante el Acta Nro. 846 del 8 de julio de 2024 de la Presidencia de la República; facultada por el artículo 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998 y el artículo 6 del Decreto 087 de 2011, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE TRANSPORTE;** (iii) **ALEXANDER LÓPEZ MAYA**, en su calidad de Director del Departamento Nacional de Planeación, nombrado mediante el Decreto 311 del 6 de marzo de 2024 y posesionado mediante el Acta Nro. 691 del 6 de mayo de 2024 de la Presidencia de la República; facultado por el artículo 59 de la Ley 489 de 1998 y el Decreto Nro. 2189 del 23 de diciembre de 2017 en sus artículos 3 y 7, para suscribir el presente documento en nombre del **DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN,** identificados como aparecen al pie de sus firmas respectivas (en adelante denominada la "**NACIÓN**");

El **MUNICIPIO DE SINCELEJO**, representado en este acto por **YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES**, mayor de edad, identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en calidad de Alcalde, posesionado el 1 de enero de 2024, mediante el acta de posesión Nro. 001 ante el Notario Segundo del Circuito Notarial de Sincelejo (en adelante denominado el "**MUNICIPIO**");

El **ENTE GESTOR** del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo, **METRO SABANAS S.A.S.**, representado en este acto por **SOLEY MARGOT JUNCO GENES**, mayor de edad, identificada como aparece al pie de su firma, quien obra en su calidad de Gerente, encargada mediante el Decreto Nro. 292 de 17 abril de 2024, (en adelante denominado "**ENTE GESTOR**").

CONSIDERACIONES:

1. Que de conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3637 del 1 de febrero de 2010, *"Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el Municipio de Sincelejo"*, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomendaron al CONPES *"Aprobar los recursos para el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del Municipio de Sincelejo, de acuerdo al esquema de financiación y el cronograma descrito"* en dicho documento.

2. Que el **MUNICIPIO** de Sincelejo, mediante el Decreto Nro. 393 del 4 de agosto de 2010, adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público para el municipio de Sincelejo.

3. Que el 6 de agosto de 2010, fue suscrito el ***"CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO"***, (en adelante el "**Convenio de Cofinanciación**") en el cual se definieron los montos que la **NACIÓN** y el **MUNICIPIO** aportarían para la financiación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el municipio de Sincelejo, estableciendo, entre otros:

    - En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, se establece el numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"*:

        "La inversión pública destinada para cubrir los costos del ***Proyecto*** *es por valor de Ciento Cuarenta y Tres Mil Trecientos Diecisiete*

Millones de pesos ($143.317.000.000), pesos constantes del año 2009, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 de 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el Anexo 1 y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación:

COSTO TOTAL PROYECTO SETP
(Pesos constantes de 2009)

Ítems	***Monto***
Infraestructura	*123.550.000.000*
Costos Financieros	*19.767.000.000*
Total	***143.317.000.000***

Fuente: Documento CONPES 3637"

- En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, numeral 2.2 *"Aportes de la Nación":*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	*55.462.342.409*
2014	*17.647.797.085*
2015	*12.094.107.329*
2016	*8.537.167.732*

- Que la Cláusula 9 *"Duración"* del **Convenio de Cofinanciación** establece que *"El presente Convenio tendrá una duración igual al tiempo en el que se realicen los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte, conforme se establece en el presente Convenio y seis (6) meses más".*

4. Que el 27 de diciembre de 2012 fue suscrito el Otrosí Nro. 1 al **Convenio de Cofinanciación**, con el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 "*Aportes para la Cofinanciación del Proyecto*", en su Numeral 2.3 "*Aportes del Municipio*", el literal (a).
   - Se adicionaron a la Cláusula 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en su numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del Municipio"*, los literales (j), (k), (l), (m), y (n) y en el Numeral 7.3 *"Obligaciones Especiales del Ente Gestor"*, los literales (i), (j), (k), (l) y (m).
   - Se adicionó a la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, Numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"* el parágrafo 1.
   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.

5. Que el 7 de noviembre de 2013, fue suscrito el Otrosí Nro. 2 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*

2013	*55.462.342.409*
2014	*0*
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*

- Se adicionó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"* el literal (d).

6. Que el 22 de diciembre de 2015, fue suscrito el Otrosí Nro. 3 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación"* y el Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"*.
   - Se adicionó a la tabla en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación"*, *así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2018	*21.569.349.932*
2019	*22.216.430.430*
2020	*22.882.923.345*

   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.
   - Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 1 con el ANEXO ÚNICO – SETP que hace parte integral del Otrosí Nro. 3.

7. Que el 11 de febrero de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 4 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*, en el literal (a).

8. Que el 29 de diciembre de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 5 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto, así:*

     La inversión pública destinada para cubrir los costos del Proyecto es por valor de DOSCIENTOS NUEVE MIL SESENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL CIENTO NOVENTA Y SIETE PESOS ($209.064.758.197) constantes del año 2020, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 DE 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el ANEXO ÚNICO-SETP y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación (...)

   - Se modifico la Clausula 2 "*Aportes para la Cofinanciación de Proyecto"* en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

"La Nación se compromete a entregar las sumas indicadas en la siguiente tabla, las cuales el Ministerio de Hacienda y Crédito Público transferirá al

Encargo Fiduciario de acuerdo con los requerimientos del ***Proyecto*** *y lo establecido en el Convenio de Cofinanciación.*

Vigencia	*Aportes de la Nación (pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	-
2014	-
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*
2018	*21.569.349.932*
2019	*12.973.089.720*
2020	*6.924.612.355*
2021	-
2022	*10.000.000.000*
2023	*17.239.776.591*

- Se modificó la Clausula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"* adicionando un inciso al literal (b) del Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*.
- Se modificó la Cláusula 4 "*Reglas Relativas a los aportes"* en su Numeral 4.1 *"Reglas Relativas a los Aportes de la Nación"*.
- Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 3, con el anexo D del documento CONPES 3896 y sus respectivas adendas, o aquellos que lo adicionen o reemplacen.
- Se modificó la Clausula 9 "*Duración"*.
- Se modificó la Cláusula 12 *"Liquidación"*

9. Que mediante comunicación remitida por el **ENTE GESTOR** METRO SABANAS S.A.S. al Ministerio de Transporte, con radicado Nro. 20243032057612 del 09 de diciembre de 2024, solicitó prórroga al Convenio hasta el 31 de diciembre de 2028, acompañada de la justificación técnica, legal y financiera, documento que hace parte integral del presente Otrosí al Convenio de Cofinanciación. En esta comunicación el **ENTE GESTOR** sustenta la necesidad de la prórroga a efectos de culminar la infraestructura para la operación, teniendo en cuenta la estructuración de nuevos escenarios de inicio de operación para la ciudad, por lo cual fue necesario reevaluar las alternativas contemplando la gradualidad para la entrada en operación del sistema con flota pública proponiendo la ampliación de la misma en la medida del avance en la demanda.

   Cabe destacar que el municipio de Sincelejo no cuenta con un servicio de transporte público desde hace varios años, lo que ha hecho necesario efectuar mecanismos que permitan una implementación por fases hasta alcanzar el 100% del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de la ciudad. Esto implica la adquisición de nuevos vehículos y la realización de todas las actuaciones administrativas requeridas por la normativa vigente para garantizar la entrada en operación y la culminación del sistema en el año 2028. A la fecha se encuentra pendiente el desembolso de la totalidad de los aportes territoriales y la programación de nuevas vigencias futuras para garantizar el 100% de los aportes de la **NACIÓN** pactados en el convenio.

   En ese sentido, frente a la solicitud de ampliación de la vigencia de ejecución del convenio, de conformidad a lo considerado anteriormente, se hace necesario modificar la Cláusula Nro. 9 del convenio.

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

10. Que el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, y que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, definió las condiciones para la cofinanciación de la NACIÓN a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros y los requisitos para acceder a la misma, entre otros así:

    - Deben ser considerados a la hora de hacer uso de los recursos de la cofinanciación, tales como la prohibición de cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares, dicha modificación empezó a operar desde la entrada en vigencia de la norma, es decir, desde el 19 de mayo de 2023.
    - En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento. En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.
    - Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación. Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

11. Que la Ley 489 de 1998 dota a las entidades públicas de facultades para celebrar los acuerdos y negocios jurídicos necesarios para la satisfacción del interés general, prerrogativa que implica la autonomía de la voluntad de las partes, pudiéndose obligar y señalar condiciones específicas para cada negocio jurídico, garantizando en todo momento que prime el interés colectivo sobre el particular de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política.

12. En atención a las anteriores consideraciones se debe modificar la Cláusula Nro. 7 "*Obligaciones Especiales de las Partes*" en el numeral 7.1 "*Obligaciones Especiales de la Nación*" y en el numeral 7.2 "*Obligaciones Especiales del Municipio*", la Cláusula Nro. 9 "*Duración*" y reemplazar el ANEXO ÚNICO – SETP.

13. Que de conformidad a lo establecido en la cláusula Nro. 11 del **Convenio de Cofinanciación** que dispone *"El presente Convenio solamente podrá ser modificado mediante acuerdo expreso y escrito entre las Partes"*, las partes de conformidad a lo expuesto anteriormente han acordado modificarlo así:

CLÁUSULAS:

CLÁUSULA PRIMERA: Adicionar en la cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.1 *"Obligaciones Especiales de la **Nación**"* el literal (e), así:

*"(e) Reiniciar el giro de los aportes de la **NACIÓN**, una vez el **MUNICIPIO** certifique la entrada en operación de por lo menos el sesenta (60%) de las rutas del SETP de Sincelejo, con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo*

centralizado en funcionamiento en los términos del parágrafo tercero del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023."

CLÁUSULA SEGUNDA: Adicionar en la Cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del* ***Municipio"*** los literales (p), (q) y (r), así:

"(p) Asumir con recursos propios, diferentes a los aportados al convenio, los gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viaje o similares.

(q) Garantizar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del presente convenio de cofinanciación, la entrada en operación del cien por ciento (100%) de las rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo. De incumplir esta obligación, deberá reintegrar al Tesoro Nacional el cuarenta por ciento (40%) de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año, contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el veinte por ciento (20%) de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el párrafo anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el cien por ciento (100%) del aporte de la Nación.

(r) ***Reintegro al Tesoro Nacional de los Aportes de Cofinanciación de la Nación.*** *Las condiciones de aplicación del parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, se indicarán en la respectiva acta de liquidación del Convenio de Cofinanciación.*

En el acta de liquidación del convenio de cofinanciación, se incluirán las acciones definidas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, si hay lugar a ello, en consideración a lo establecido en el parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023".

CLÁUSULA TERCERA: Reemplazar el anexo vigente establecido en la Cláusula Nro. 5 del Otrosí Nro. 5, por el Anexo "*COMPONENTES COFINANCIABLES*" que hace parte integral de este Otrosí.

CLÁUSULA CUARTA: Modificar la Cláusula Nro. 9 *"Duración"*, la cual quedará de la siguiente forma:

"El presente Convenio de Cofinanciación tendrá una duración hasta el 31 de diciembre de 2028".

CLÁUSULA QUINTA: Las Cláusulas del **Convenio de Cofinanciación** que no sean modificadas mediante el presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación**, continuarán vigentes en los mismos términos y condiciones pactadas.

CLÁUSULA SEXTA: El presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación** se perfecciona con la firma de las partes, luego de lo cual el **ENTE GESTOR** efectuará la publicación, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes, atendiendo los principios de publicidad, responsabilidad, transparencia y eficacia.

Para constancia, se firma el presente Convenio por las partes intervinientes, en cinco (5) ejemplares del mismo tenor, cada uno de los cuales será considerado como un original, a los 31 DIC 2024

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

Por la Nación,

JAIRO ALONSO BAUTISTA
C.C. 79.865.237 de Bogotá
Director General de Presupuesto Público Nacional, Encargado del Empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
C.C. 60.380.746 de Cúcuta
Ministra de Transporte

ALEXANDER LÓPEZ MAYA
C.C. 16.744.638 de Cali
Director Departamento Nacional de Planeación

Por el Municipio,

YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES
C.C. 92.542.929 de Sincelejo
Alcalde de Sincelejo

Por el Ente Gestor,

SOLEY MARGOT JUNCO GENES
CC. 45.515.711 de Cartagena
Gerente de Metro Sabanas S. A. S.(E)

Anexo Componentes cofianciables

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
Intervenciones en el centro histórico o centro tradicional necesarias para implementar los SETP	Son las diferentes obras de adecuación que se podrán realizar en el centro histórico o centro tradicional de la ciudad, que buscan ordenar el flujo peatonal y promover la recuperación urbana de la ciudad, que se requieran para la adecuada implementación de los SETP.	Se desarrollarán obras necesarias para la recuperación del centro histórico o tradicional como ordenador de los flujos peatonales y núcleo del desarrollo comercial, de servicios e institucional de la ciudad. Adicionalmente se harán las obras que sean requeridas para la implementación de los SETP que estén vinculadas a la ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico con el apoyo del Ministerio de Cultura.	• Cambio de sentidos viales en el centro histórico o tradicional con el objetivo de optimizar la circulación vehicular. • Construcción de pavimento con coloración especial para las vías que utilizará el SETP. • Construcción y adecuación de andenes, ciclorrutas y espacio público, requeridos para la implementación de los SETP. • Adecuación de vías que se requieran para el SETP relacionadas con el acceso a recintos patrimoniales del centro histórico o tradicional y obras del centro histórico o tradicional que no sean responsabilidad de una empresa de servicio público. • Implementación y desarrollo de los planes de manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social para las

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Infraestructura vial	Es la construcción y adecuación de la malla vial, el espacio público e intersecciones viales y peatonales a nivel y desnivel para el buen funcionamiento del SETP.	Se realizará la construcción, rehabilitación o mantenimiento para la puesta en marcha del proyecto, la construcción de carriles de tráfico mixto, carriles exclusivos, carriles preferentes para el sistema, andenes, ciclorrutas, puentes o deprimidos vehiculares o peatonales.	• Excavaciones • Demolición y retiro de todo tipo de elementos. • Nivelación y conformación de las capas de la estructura de pavimento: sub-base, base, bases estabilizadas, rodadura (concreto asfáltico, hidráulico, elementos prefabricados (adoquines de concreto o arcilla)) y sello (cuando se requiera). • Empalmes con bocacalles existentes (vía y espacio público). • Construcción o adecuación de separadores, barreras y canalizadores que se requieran para garantizar la seguridad vial. • Construcción de andenes, plazoletas, ciclorrutas, alamedas, obras de paisajismo y mobiliario urbano. Incluyendo la señalización y demarcación requeridas para la adecuada operación del SETP y del entorno. • Construcción, ampliación, mejoramiento, actualización y mantenimiento de la cimentación e infraestructura para las intersecciones a nivel o desnivel (puentes y deprimidos).

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Construcción de filtros y obras de drenaje superficial y subdrenaje para vías y espacio público. • Obras de estabilización y protección que se requieran para mantener la infraestructura vial. • Renivelación de cámaras, cajillas, pozos y cualquier otra estructura que represente un obstáculo en la calzada y/o el espacio público. • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de Manejo Ambiental y Social para la infraestructura vial. • Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Gestión de flota	Es el sistema que optimiza la administración y la operación de los buses del SETP (planeación, registros de	Consiste en el suministro e instalación de equipo y tecnología para la implementación de un centro de operaciones, infraestructura y equipos	La implementación del sistema, como herramienta y recurso, en los procesos de planeación, control y regulación de la actividad del servicio del SETP.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	ejecución, regulación y control, información histórica), mediante el procesamiento de la información operacional proveniente de la flota.	embarcados en buses para operar el Sistema de Gestión y Control de Flota	Incluye: • Sistema de programación. • Sistema de control y gestión. • Sistema de información al usuario, con reportes de quejas y reclamos. • Infraestructura de comunicación. • Equipos a bordo de la flota para el sistema de gestión. Incluye estudios, diseños de detalle, implementación e interventoría.
Sistema de recaudo centralizado	Es el sistema que centraliza, controla y permite adecuar la integridad de los ingresos y accesos realizados por los usuarios al sistema de transporte.	Consiste en el suministro e instalación de tecnología para la implementación de un sistema de recaudo centralizados que permita: • Efectuar el control del dinero y su consignación en caja única con administrador financiero. • Efectuar el control de ingreso a los buses de todos los pasajeros. • Controlar el acceso de todos los pasajeros en cualquier momento en que el sistema de transporte se encuentre en servicio. • Manejar y controlar tarifas diferenciales y tarifas integradas con transbordos físicos y virtuales. • Eliminar el fraude asociado al uso de efectivo a bordo, mediante el recaudo electrónico.	Los estudios, el suministro, implementación, capacitación y el acompañamiento especializado para la puesta en marcha y la respectiva interventoría con los siguientes alcances generales, debidamente adecuados a las necesidades y posibilidades de cada ciudad, tal y como lo establezcan los respectivos estudios de detalle: Incluye: • Los equipos, aplicativos y elementos conexos del sistema central, incluyendo los sistemas de consulta e información a los diferentes tipos de usuarios. • La estructuración del *mapping*, protocolos de seguridad e interfaces requeridas para garantizar un esquema abierto, interoperable y multimodal.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
		• Efectuar el control estadístico y contable. • Aportar facilidad y versatilidad de uso de los medios de pago acceso para el pago de servicios colaterales con integración multimodal. • Implementar y disponer de la capacidad de consulta y generación de informes destinados a los diferentes actores del sistema.	• La implementación de los equipos y aplicativos destinados a la red de venta y recarga de los medios de acceso. • Los equipos y aplicaciones embarcados necesarios para el adecuado control y operación del recaudo (validadores, torniquetes de acceso sensores, equipos conexos, hardware de comunicaciones requerido para la descarga de información de recaudo en patios o directamente en el sistema central, instalación, configuración). • Las tarjetas inteligentes incluyendo la adquisición del lote inicial de tarjetas que permita la disponibilidad efectiva para la utilización del sistema por parte del usuario y la respectiva puesta en marcha del plan de penetración del medio de acceso.
Centro de control de red semafórica	Es el sistema que permite monitorear, planificar, sincronizar y regular los flujos vehiculares y peatonales en las intersecciones de la red vial para el correcto funcionamiento del SETP.	Comprende la planeación, suministro e instalación de equipos, actualización, integración y sincronización del sistema de semaforización para el control de tráfico en la red vial de la ciudad, para mejorar la operación del SETP, a través de la priorización de los flujos del transporte público en los corredores, el cual estará integrado con el centro de operaciones.	Los estudios, diseño, suministro e instalación del sistema de semaforización para el centro de control semafórico, integrado al centro de operaciones que administrará el sistema de gestión de flota y recaudo y la respectiva interventoría. Incluye: • Sistema centralizado de control de semáforos. • Controladores semafóricos.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Concentrador de comunicación. • Protocolo abierto- arquitectura abierta. • Semáforos, red de comunicación y de alimentación local para uso del sistema. • Detectores de flujos vehiculares o peatonales.
Señalética y señalización	Señalética: son las señales dinámicas que orientan y organizan el tráfico de personas o vehículos, durante la operación del sistema. Señalización: son señales verticales y horizontales de advertencia, orientación o informativas que organizan y ubican el tráfico de personas o vehículos.	Corresponde a todas las actividades necesarias para el suministro e instalación de la señalización y señalética para la implementación y operación del SETP.	• El suministro e instalación de la señalización y demarcación horizontal y vertical de la infraestructura vial, ciclo infraestructura, espacio público, paraderos y terminales. • Señalización con rutas y horarios de paradas en los paraderos y terminales. • Señalización dinámica e información electrónica integrados al Centro de Operaciones. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC)	Infraestructura de la administración municipal que estará ubicada en las zonas adyacentes o cercanas a los patios, talleres, estaciones o terminales del SETP. Allí, la población de la ciudad tendrá acceso a los servicios municipales sin tener que movilizarse hasta el centro de	Comprende todas las actividades para la construcción de los Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC), que estarán ubicadas en los terrenos adyacentes o cercanos a los terminales del SETP.	• Construcción de la infraestructura del centro de atención. • Construcción o conexión de las redes de servicios públicos requeridas para su funcionamiento (acometidas y desagües a la red principal). • Construcción del área de parqueo. • Construcción de espacio público conexo y locales comerciales para su sostenibilidad.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	la ciudad a realizar sus trámites.		• Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se debe implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del plan de manejo ambiental y social para los CISC. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Estaciones, módulos de transferencia, terminales de intercambio o cabecera	Son las estaciones o terminales donde se conectan las diferentes rutas del sistema. Son estaciones que permiten actividades de trasbordo físico y virtual mediante una tarifa integrada.	Comprende todas las actividades para la construcción de las terminales, módulos, de transferencia, terminales de intercambio o cabecera necesarios para el SETP. Si se considera necesario, se verificará la operación que cumple la terminal de ruta, y se podrá redistribuir en otro punto de la ciudad.	La construcción de los siguientes elementos: • Zona de acceso de buses. • Zona de acceso y circulación peatonal. • Edificio e instalaciones de servicios. • Edificio administrativo. • Plataformas de embarque y desembarque. • Zona de circulación de buses. • Espacio público conexo. • La construcción o conexión de redes de servicios públicos requeridos para el funcionamiento de los edificios administrativos y la terminal de intercambio (acometidas y desagües a la red principal). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental o del plan de manejo ambiental y social.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Patios y talleres	Son instalaciones en las cuales se realiza el estacionamiento, la revisión y el mantenimiento de la flota de buses del SETP.	Hacen parte de la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del sistema, cumpliendo las funciones de servicios y estacionamiento, en los cuales se permite el aparcamiento y alistamiento de los vehículos cuando estos no están en servicio, se realiza el control técnico (mantenimiento) y debido a su ubicación posibilitan la reducción de kilómetros en vacío, articulándose espacial y estratégicamente con el resto del sistema.	Elaboración de estudios y diseños para la infraestructura de los patios y talleres y la construcción de la infraestructura para permitir el estacionamiento y las labores de revisión y mantenimiento, se requiere de las siguientes zonas, puntos, edificaciones e instalaciones: • Punto y área de acceso de buses. • Cárcamos de mantenimiento • Área de taller • Edificio de instalaciones de servicios • Edificio administrativo • Zonas de parqueo • Estación de servicio Elaboración de estudios, diseños, construcción e interventoría de diseños y construcción.
Estudios de consultoría de obra y operación	Son los trabajos especializados de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de las obras y el buen funcionamiento de la operación del sistema de transporte.	Comprende el desarrollo de estudios, consultorías y auditorías requeridos para estructurar las condiciones definitivas de operación .	• Comprende la realización de estudios de ingeniería que permitan optimizar los diseños y operación del sistema de transporte. • Estudios de actualización de la demanda, de detalle de la operación y del esquema institucional del sistema, así como todos

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			aquellos estudios que permitan articular el Sistema con el modelo territorial y con los otros modos de transporte. • Estudios sobre procesos de socialización, educación y cultura ciudadana para los usuarios del Sistema. • Auditorías técnicas al desarrollo del convenio de cofinanciación para la implementación del Sistema de transporte.
Paraderos	Son espacios con señalización, o con cobertizo, o con espacio público asociado (PEP), que se utilizan para el ascenso y descenso de pasajeros, y donde únicamente pararán los buses.	Los paraderos estarán localizados de conformidad con los resultados de los estudios de transporte del sistema.	• Demarcación y señalización de los paraderos. • Construcción y montaje de rampas, bahías, cobertizos e infraestructura. • Compra y adecuación de paraderos existentes. • La construcción y adecuación de andenes, plazoletas, zonas amarillas, áreas de espera, mobiliario urbano, y obras de paisajismo para los paraderos con espacio público (PEP) y locales comerciales para su sostenibilidad, que sean necesarios para la operación e implementación del sistema. • Instalación o conexión de los servicios y redes que se requieran para el funcionamiento del paradero.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Predios y plan de reasentamiento	Son los gastos realizados en desarrollo de los procesos de adquisición predial y el Plan de reasentamiento de los proyectos de infraestructura del sistema debidamente programados en el POAI y Plan de Adquisición	Conjunto de actividades para adelantar el proceso de la adquisición predial y la formulación, ejecución y cierre de los Planes de Reasentamiento requeridos para la implementación del Sistema	Estudios técnicos de predios y de los planes de reasentamiento, correspondientes a los levantamientos topográficos, avalúos comerciales, estudios de títulos, censos y diagnósticos socioeconómicos, derivados de los contratos o convenios celebrados y soportados en las actas de recibo parcial y de recibo definitivo. Adquisición de los predios identificados y requeridos para los proyectos de infraestructura del sistema correspondiente al valor comercial de los predios según avaluó realizado por entidades competentes, soportados en los estudios de factibilidad y en los planes de reasentamiento formulados por los Entes Gestores, con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Reconocimientos económicos otorgados a las unidades sociales censadas conexas a los predios identificados y requeridos para la infraestructura del sistema e incluidas en los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			planes de reasentamiento aprobados por el ente gestor con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Nota: las actividades del componente *Predios y Plan de Reasentamiento* solo serán elegibles con recursos de la cofinanciación, una vez el ente gestor verifique y certifique la disponibilidad de financiación para la construcción del elemento de infraestructura que requiere el predio.
Gastos de administración y vigilancia de recursos	Son los gastos que se generan por la administración y vigilancia de recursos del proyecto, los cuales comprenden la conformación de la fiducia y las auditorías que se realizarán para revisar que el uso dado a los aportes de la Nación y de los entes territoriales se efectúe de acuerdo con las condiciones definidas en la Adenda número 1 del 30 de abril de 2021 del documento CONPES 3896 de 2021.	Comprende las comisiones y honorarios del administrador fiduciario, y los costos de las auditorias que se realizarán a los elementos cofinanciables por la Nación. Las fiducias estarán a cargo del ente gestor y deberán contar con información clara y transparente de las inversiones realizadas, de acuerdo con cada una de las diferentes fuentes de financiación del proyecto.	Auditorías y encargos fiduciarios para la administración de los recursos del proyecto.
Traslado de redes (afectadas	Es el movimiento de las redes de servicios públicos con	Conjunto de actividades para gestionar el traslado de redes directamente	• Estudios y diseños de redes

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
directamente por el proyecto y que cumplan los criterios de este apartado)	ocasión de la intervención del proyecto de transporte, debido a la interferencia de las redes con el desarrollo del proyecto. De acuerdo con lo establecido en la Ley 1682 de 2013, se entenderá por costos asociados al traslado o reubicación de redes y activos "el valor del desmantelamiento e instalación de una nueva red o activo. Dicho valor incluirá la adquisición de nuevos activos, servidumbres, licenciamientos, gestión contractual y en general los costos que impliquen la instalación de la nueva red, así como las obras necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en el artículo 50 de la Ley 1682 de 2013 o	impactadas por el proyecto de acuerdo con los estudios y diseños a nivel de factibilidad, avalados por parte de las empresas de servicios públicos correspondientes y verificados por el ente gestor que estén acordes con el proyecto a desarrollar del sistema. Los valores por reconocer por el componente traslado de redes deberá atender la necesidad del proyecto, manteniendo la viabilidad y sostenibilidad de este. La determinación del valor del activo estará sujeta al principio de no traslado de renta entre sectores (certificación emitida por el ente gestor y soportada en el concepto emitido por la comisión de regulación respectiva o empresa de servicios públicos). Se reconocerá como máximo el monto establecido en los estudios y diseños a nivel de factibilidad, para el componente traslado de redes. La Nación no cubrirá ningún mayor costo para este componente, en consecuencia, cualquier costo adicional deberá ser asumido por la entidad territorial fuera del convenio de cofinanciación. No se reconocerán los costos por la ampliación, repotenciación o	• Obras para desmonte y traslado de elementos estructurales y redes de servicio público impactadas por el desarrollo del corredor vial o del proyecto en general (túnel, viaducto, estación, portal, patios, entre otros elementos). • Adquisición de activos que permitan adelantar las obras mencionadas en la viñeta anterior. • Servidumbres • Licenciamientos y gestión contractual • Las acciones que impliquen la instalación de la nueva red, siempre y cuando no incorporen acciones de ampliación, repotenciación o actualización de las redes. • Las acciones necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. • Estudios asociados a Plan de Manejo Ambiental (PMA) y Plan de Manejo de Tráfico (PMT). • Obras de restitución del espacio público afectado por el traslado de redes de servicios públicos, en las mismas condiciones en que se encontraba antes de la intervención.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	norma que la modifique, sustituya y adicione.	actualización de las redes de servicios públicos, salvo que estos impliquen menores costos que la restitución de la red a las mismas condiciones iniciales, debidamente soportado por el ente gestor, con base en los estudios y diseños a nivel de factibilidad. Los entes territoriales, empresas de servicios públicos y demás dueños de las redes a trasladar, podrán diseñar y ejecutar a su costo y riesgo, las expansiones, mejoras y modificaciones que consideren convenientes a las redes que se van a trasladar o reponer, siempre y cuando ello no implique reconocimiento alguno por parte de la Nación. No serán objeto de cofinanciación los traslados de redes contratados o realizados con anterioridad a la expedición del presente documento CONPES y adenda, y la correspondiente suscripción del otrosí al convenio de cofinanciación.	• Obras necesarias para la protección de redes de servicios públicos teniendo en cuenta las acciones permitidas a través del desarrollo de este componente.
Vehículos nuevos	Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros con tecnología vehicular admisible en el marco de la reglamentación nacional vigente para los SETP.	Consiste en el suministro o adquisición de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione.	La adquisición o suministro de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione. Comprende la adquisición o el suministro de vehículos que en su precio final incluya los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			costos de fabricación, homologación, derechos de matrícula inicial y demás costos para alistamiento inicial para la entrada en operación.
Servicio a la deuda	Monto que disminuye los créditos públicos adquiridos para la ejecución del proyecto y el pago de los intereses. Este componente deberá estar asociado a la ejecución del Proyecto, con el fin de soportar los correspondientes desembolsos de capital e intereses.	Son los recursos necesarios para cumplir con las obligaciones de deuda por concepto de capital e intereses.	Pago del monto de los créditos en los periodos definidos de acuerdo con las tablas de amortización de los créditos y de los correspondientes intereses financieros.
Costos financieros	Valores correspondientes a los costos y gastos incurridos para recibir la financiación para el desarrollo del proyecto.	Son los gastos que se generan en el proceso para obtener un financiamiento como calificaciones de riesgo, comisiones de estructuración y demás costos por crédito o titularización.	Los costos financieros se incluyen: (i) comisiones de estructuración; (ii) registro y mantenimiento de registros bursátiles; (iii) calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento.

OTROSÍ NÚMERO 6
CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

PARTES:

El presente Otrosí número 6 al Convenio de Cofinanciación para el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el **MUNICIPIO DE SINCELEJO** (en adelante el "**OTROSÍ Nro. 6** del **Convenio de Cofinanciación**"), se suscribe entre:

La **NACIÓN**, representada en este acto por: (i) **JAIRO ALONSO BAUTISTA,** en su calidad de Director General de Presupuesto Público Nacional, encargado del empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público, según Decreto Nro. 1541 del 20 de diciembre de 2024, facultado por los artículos 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998, y el Decreto Nro. 4712 del 15 de diciembre de 2008, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO** ; (ii) **MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO,** en su calidad de Ministra de Transporte, nombrada mediante el Decreto Nro. 859 del 8 de julio de 2024 y posesionada mediante el Acta Nro. 846 del 8 de julio de 2024 de la Presidencia de la República; facultada por el artículo 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998 y el artículo 6 del Decreto 087 de 2011, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE TRANSPORTE;** (iii) **ALEXANDER LÓPEZ MAYA**, en su calidad de Director del Departamento Nacional de Planeación, nombrado mediante el Decreto 311 del 6 de marzo de 2024 y posesionado mediante el Acta Nro. 691 del 6 de mayo de 2024 de la Presidencia de la República; facultado por el artículo 59 de la Ley 489 de 1998 y el Decreto Nro. 2189 del 23 de diciembre de 2017 en sus artículos 3 y 7, para suscribir el presente documento en nombre del **DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN,** identificados como aparecen al pie de sus firmas respectivas (en adelante denominada la "**NACIÓN**");

El **MUNICIPIO DE SINCELEJO**, representado en este acto por **YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES**, mayor de edad, identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en calidad de Alcalde, posesionado el 1 de enero de 2024, mediante el acta de posesión Nro. 001 ante el Notario Segundo del Circuito Notarial de Sincelejo (en adelante denominado el "**MUNICIPIO**");

El **ENTE GESTOR** del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo, **METRO SABANAS S.A.S.**, representado en este acto por **SOLEY MARGOT JUNCO GENES**, mayor de edad, identificada como aparece al pie de su firma, quien obra en su calidad de Gerente, encargada mediante el Decreto Nro. 292 de 17 abril de 2024, (en adelante denominado "**ENTE GESTOR**").

CONSIDERACIONES:

1. Que de conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3637 del 1 de febrero de 2010, *"Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el Municipio de Sincelejo"*, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomendaron al CONPES *"Aprobar los recursos para el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del Municipio de Sincelejo, de acuerdo al esquema de financiación y el cronograma descrito"* en dicho documento.

2. Que el **MUNICIPIO** de Sincelejo, mediante el Decreto Nro. 393 del 4 de agosto de 2010, adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público para el municipio de Sincelejo.

3. Que el 6 de agosto de 2010, fue suscrito el ***"CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO"***, (en adelante el "**Convenio de Cofinanciación**") en el cual se definieron los montos que la **NACIÓN** y el **MUNICIPIO** aportarían para la financiación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el municipio de Sincelejo, estableciendo, entre otros:

    - En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, se establece el numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"*:

        "La inversión pública destinada para cubrir los costos del ***Proyecto*** *es por valor de Ciento Cuarenta y Tres Mil Trecientos Diecisiete*

Millones de pesos ($143.317.000.000), pesos constantes del año 2009, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 de 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el Anexo 1 y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación:

COSTO TOTAL PROYECTO SETP
(Pesos constantes de 2009)

Ítems	***Monto***
Infraestructura	*123.550.000.000*
Costos Financieros	*19.767.000.000*
Total	***143.317.000.000***

Fuente: Documento CONPES 3637"

- En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, numeral 2.2 *"Aportes de la Nación":*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	*55.462.342.409*
2014	*17.647.797.085*
2015	*12.094.107.329*
2016	*8.537.167.732*

- Que la Cláusula 9 *"Duración"* del **Convenio de Cofinanciación** establece que *"El presente Convenio tendrá una duración igual al tiempo en el que se realicen los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte, conforme se establece en el presente Convenio y seis (6) meses más".*

4. Que el 27 de diciembre de 2012 fue suscrito el Otrosí Nro. 1 al **Convenio de Cofinanciación**, con el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 "*Aportes para la Cofinanciación del Proyecto*", en su Numeral 2.3 "*Aportes del Municipio*", el literal (a).
   - Se adicionaron a la Cláusula 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en su numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del Municipio"*, los literales (j), (k), (l), (m), y (n) y en el Numeral 7.3 *"Obligaciones Especiales del Ente Gestor"*, los literales (i), (j), (k), (l) y (m).
   - Se adicionó a la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, Numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"* el parágrafo 1.
   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.

5. Que el 7 de noviembre de 2013, fue suscrito el Otrosí Nro. 2 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*

2013	*55.462.342.409*
2014	*0*
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*

- Se adicionó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"* el literal (d).

6. Que el 22 de diciembre de 2015, fue suscrito el Otrosí Nro. 3 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación"* y el Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"*.
   - Se adicionó a la tabla en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación"*, *así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2018	*21.569.349.932*
2019	*22.216.430.430*
2020	*22.882.923.345*

   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.
   - Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 1 con el ANEXO ÚNICO – SETP que hace parte integral del Otrosí Nro. 3.

7. Que el 11 de febrero de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 4 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*, en el literal (a).

8. Que el 29 de diciembre de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 5 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto, así:*

     La inversión pública destinada para cubrir los costos del Proyecto es por valor de DOSCIENTOS NUEVE MIL SESENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL CIENTO NOVENTA Y SIETE PESOS ($209.064.758.197) constantes del año 2020, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 DE 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el ANEXO ÚNICO-SETP y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación (...)

   - Se modifico la Clausula 2 *"Aportes para la Cofinanciación de Proyecto"* en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

"La Nación se compromete a entregar las sumas indicadas en la siguiente tabla, las cuales el Ministerio de Hacienda y Crédito Público transferirá al

Encargo Fiduciario de acuerdo con los requerimientos del ***Proyecto*** *y lo establecido en el Convenio de Cofinanciación.*

Vigencia	*Aportes de la Nación (pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	-
2014	-
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*
2018	*21.569.349.932*
2019	*12.973.089.720*
2020	*6.924.612.355*
2021	-
2022	*10.000.000.000*
2023	*17.239.776.591*

- Se modificó la Clausula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"* adicionando un inciso al literal (b) del Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*.
- Se modificó la Cláusula 4 *"Reglas Relativas a los aportes"* en su Numeral 4.1 *"Reglas Relativas a los Aportes de la Nación"*.
- Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 3, con el anexo D del documento CONPES 3896 y sus respectivas adendas, o aquellos que lo adicionen o reemplacen.
- Se modificó la Clausula 9 *"Duración"*.
- Se modificó la Cláusula 12 *"Liquidación"*

9. Que mediante comunicación remitida por el **ENTE GESTOR** METRO SABANAS S.A.S. al Ministerio de Transporte, con radicado Nro. 20243032057612 del 09 de diciembre de 2024, solicitó prórroga al Convenio hasta el 31 de diciembre de 2028, acompañada de la justificación técnica, legal y financiera, documento que hace parte integral del presente Otrosí al Convenio de Cofinanciación. En esta comunicación el **ENTE GESTOR** sustenta la necesidad de la prórroga a efectos de culminar la infraestructura para la operación, teniendo en cuenta la estructuración de nuevos escenarios de inicio de operación para la ciudad, por lo cual fue necesario reevaluar las alternativas contemplando la gradualidad para la entrada en operación del sistema con flota pública proponiendo la ampliación de la misma en la medida del avance en la demanda.

   Cabe destacar que el municipio de Sincelejo no cuenta con un servicio de transporte público desde hace varios años, lo que ha hecho necesario efectuar mecanismos que permitan una implementación por fases hasta alcanzar el 100% del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de la ciudad. Esto implica la adquisición de nuevos vehículos y la realización de todas las actuaciones administrativas requeridas por la normativa vigente para garantizar la entrada en operación y la culminación del sistema en el año 2028. A la fecha se encuentra pendiente el desembolso de la totalidad de los aportes territoriales y la programación de nuevas vigencias futuras para garantizar el 100% de los aportes de la **NACIÓN** pactados en el convenio.

   En ese sentido, frente a la solicitud de ampliación de la vigencia de ejecución del convenio, de conformidad a lo considerado anteriormente, se hace necesario modificar la Cláusula Nro. 9 del convenio.

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

10. Que el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, y que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, definió las condiciones para la cofinanciación de la NACIÓN a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros y los requisitos para acceder a la misma, entre otros así:

    - Deben ser considerados a la hora de hacer uso de los recursos de la cofinanciación, tales como la prohibición de cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares, dicha modificación empezó a operar desde la entrada en vigencia de la norma, es decir, desde el 19 de mayo de 2023.
    - En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento. En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.
    - Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación. Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

11. Que la Ley 489 de 1998 dota a las entidades públicas de facultades para celebrar los acuerdos y negocios jurídicos necesarios para la satisfacción del interés general, prerrogativa que implica la autonomía de la voluntad de las partes, pudiéndose obligar y señalar condiciones específicas para cada negocio jurídico, garantizando en todo momento que prime el interés colectivo sobre el particular de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política.

12. En atención a las anteriores consideraciones se debe modificar la Cláusula Nro. 7 "*Obligaciones Especiales de las Partes*" en el numeral 7.1 "*Obligaciones Especiales de la Nación*" y en el numeral 7.2 "*Obligaciones Especiales del Municipio*", la Cláusula Nro. 9 "*Duración*" y reemplazar el ANEXO ÚNICO – SETP.

13. Que de conformidad a lo establecido en la cláusula Nro. 11 del **Convenio de Cofinanciación** que dispone *"El presente Convenio solamente podrá ser modificado mediante acuerdo expreso y escrito entre las Partes"*, las partes de conformidad a lo expuesto anteriormente han acordado modificarlo así:

CLÁUSULAS:

CLÁUSULA PRIMERA: Adicionar en la cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.1 *"Obligaciones Especiales de la **Nación**"* el literal (e), así:

*"(e) Reiniciar el giro de los aportes de la **NACIÓN**, una vez el **MUNICIPIO** certifique la entrada en operación de por lo menos el sesenta (60%) de las rutas del SETP de Sincelejo, con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo*

centralizado en funcionamiento en los términos del parágrafo tercero del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023."

CLÁUSULA SEGUNDA: Adicionar en la Cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del* ***Municipio****"* los literales (p), (q) y (r), así:

"(p) Asumir con recursos propios, diferentes a los aportados al convenio, los gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viaje o similares.

(q) Garantizar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del presente convenio de cofinanciación, la entrada en operación del cien por ciento (100%) de las rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo. De incumplir esta obligación, deberá reintegrar al Tesoro Nacional el cuarenta por ciento (40%) de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año, contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el veinte por ciento (20%) de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el párrafo anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el cien por ciento (100%) del aporte de la Nación.

(r) ***Reintegro al Tesoro Nacional de los Aportes de Cofinanciación de la Nación.*** *Las condiciones de aplicación del parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, se indicarán en la respectiva acta de liquidación del Convenio de Cofinanciación.*

En el acta de liquidación del convenio de cofinanciación, se incluirán las acciones definidas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, si hay lugar a ello, en consideración a lo establecido en el parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023".

CLÁUSULA TERCERA: Reemplazar el anexo vigente establecido en la Cláusula Nro. 5 del Otrosí Nro. 5, por el Anexo "*COMPONENTES COFINANCIABLES*" que hace parte integral de este Otrosí.

CLÁUSULA CUARTA: Modificar la Cláusula Nro. 9 *"Duración"*, la cual quedará de la siguiente forma:

"El presente Convenio de Cofinanciación tendrá una duración hasta el 31 de diciembre de 2028".

CLÁUSULA QUINTA: Las Cláusulas del **Convenio de Cofinanciación** que no sean modificadas mediante el presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación**, continuarán vigentes en los mismos términos y condiciones pactadas.

CLÁUSULA SEXTA: El presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación** se perfecciona con la firma de las partes, luego de lo cual el **ENTE GESTOR** efectuará la publicación, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes, atendiendo los principios de publicidad, responsabilidad, transparencia y eficacia.

Para constancia, se firma el presente Convenio por las partes intervinientes, en cinco (5) ejemplares del mismo tenor, cada uno de los cuales será considerado como un original, a los 31 DIC 2024

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

Por la Nación,

JAIRO ALONSO BAUTISTA
C.C. 79.865.237 de Bogotá
Director General de Presupuesto Público Nacional, Encargado del Empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
C.C. 60.380.746 de Cúcuta
Ministra de Transporte

ALEXANDER LÓPEZ MAYA
C.C. 16.744.638 de Cali
Director Departamento Nacional de Planeación

Por el Municipio,

YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES
C.C. 92.542.929 de Sincelejo
Alcalde de Sincelejo

Por el Ente Gestor,

SOLEY MARGOT JUNCO GENES
CC. 45.515.711 de Cartagena
Gerente de Metro Sabanas S. A. S.(E)

Anexo Componentes cofianciables

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
Intervenciones en el centro histórico o centro tradicional necesarias para implementar los SETP	Son las diferentes obras de adecuación que se podrán realizar en el centro histórico o centro tradicional de la ciudad, que buscan ordenar el flujo peatonal y promover la recuperación urbana de la ciudad, que se requieran para la adecuada implementación de los SETP.	Se desarrollarán obras necesarias para la recuperación del centro histórico o tradicional como ordenador de los flujos peatonales y núcleo del desarrollo comercial, de servicios e institucional de la ciudad. Adicionalmente se harán las obras que sean requeridas para la implementación de los SETP que estén vinculadas a la ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico con el apoyo del Ministerio de Cultura.	• Cambio de sentidos viales en el centro histórico o tradicional con el objetivo de optimizar la circulación vehicular. • Construcción de pavimento con coloración especial para las vías que utilizará el SETP. • Construcción y adecuación de andenes, ciclorrutas y espacio público, requeridos para la implementación de los SETP. • Adecuación de vías que se requieran para el SETP relacionadas con el acceso a recintos patrimoniales del centro histórico o tradicional y obras del centro histórico o tradicional que no sean responsabilidad de una empresa de servicio público. • Implementación y desarrollo de los planes de manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social para las

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Infraestructura vial	Es la construcción y adecuación de la malla vial, el espacio público e intersecciones viales y peatonales a nivel y desnivel para el buen funcionamiento del SETP.	Se realizará la construcción, rehabilitación o mantenimiento para la puesta en marcha del proyecto, la construcción de carriles de tráfico mixto, carriles exclusivos, carriles preferentes para el sistema, andenes, ciclorrutas, puentes o deprimidos vehiculares o peatonales.	• Excavaciones • Demolición y retiro de todo tipo de elementos. • Nivelación y conformación de las capas de la estructura de pavimento: sub-base, base, bases estabilizadas, rodadura (concreto asfáltico, hidráulico, elementos prefabricados (adoquines de concreto o arcilla)) y sello (cuando se requiera). • Empalmes con bocacalles existentes (vía y espacio público). • Construcción o adecuación de separadores, barreras y canalizadores que se requieran para garantizar la seguridad vial. • Construcción de andenes, plazoletas, ciclorrutas, alamedas, obras de paisajismo y mobiliario urbano. Incluyendo la señalización y demarcación requeridas para la adecuada operación del SETP y del entorno. • Construcción, ampliación, mejoramiento, actualización y mantenimiento de la cimentación e infraestructura para las intersecciones a nivel o desnivel (puentes y deprimidos).

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Construcción de filtros y obras de drenaje superficial y subdrenaje para vías y espacio público. • Obras de estabilización y protección que se requieran para mantener la infraestructura vial. • Renivelación de cámaras, cajillas, pozos y cualquier otra estructura que represente un obstáculo en la calzada y/o el espacio público. • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de Manejo Ambiental y Social para la infraestructura vial. • Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Gestión de flota	Es el sistema que optimiza la administración y la operación de los buses del SETP (planeación, registros de	Consiste en el suministro e instalación de equipo y tecnología para la implementación de un centro de operaciones, infraestructura y equipos	La implementación del sistema, como herramienta y recurso, en los procesos de planeación, control y regulación de la actividad del servicio del SETP.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	ejecución, regulación y control, información histórica), mediante el procesamiento de la información operacional proveniente de la flota.	embarcados en buses para operar el Sistema de Gestión y Control de Flota	Incluye: • Sistema de programación. • Sistema de control y gestión. • Sistema de información al usuario, con reportes de quejas y reclamos. • Infraestructura de comunicación. • Equipos a bordo de la flota para el sistema de gestión. Incluye estudios, diseños de detalle, implementación e interventoría.
Sistema de recaudo centralizado	Es el sistema que centraliza, controla y permite adecuar la integridad de los ingresos y accesos realizados por los usuarios al sistema de transporte.	Consiste en el suministro e instalación de tecnología para la implementación de un sistema de recaudo centralizados que permita: • Efectuar el control del dinero y su consignación en caja única con administrador financiero. • Efectuar el control de ingreso a los buses de todos los pasajeros. • Controlar el acceso de todos los pasajeros en cualquier momento en que el sistema de transporte se encuentre en servicio. • Manejar y controlar tarifas diferenciales y tarifas integradas con transbordos físicos y virtuales. • Eliminar el fraude asociado al uso de efectivo a bordo, mediante el recaudo electrónico.	Los estudios, el suministro, implementación, capacitación y el acompañamiento especializado para la puesta en marcha y la respectiva interventoría con los siguientes alcances generales, debidamente adecuados a las necesidades y posibilidades de cada ciudad, tal y como lo establezcan los respectivos estudios de detalle: Incluye: • Los equipos, aplicativos y elementos conexos del sistema central, incluyendo los sistemas de consulta e información a los diferentes tipos de usuarios. • La estructuración del *mapping*, protocolos de seguridad e interfaces requeridas para garantizar un esquema abierto, interoperable y multimodal.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
		• Efectuar el control estadístico y contable. • Aportar facilidad y versatilidad de uso de los medios de pago acceso para el pago de servicios colaterales con integración multimodal. • Implementar y disponer de la capacidad de consulta y generación de informes destinados a los diferentes actores del sistema.	• La implementación de los equipos y aplicativos destinados a la red de venta y recarga de los medios de acceso. • Los equipos y aplicaciones embarcados necesarios para el adecuado control y operación del recaudo (validadores, torniquetes de acceso sensores, equipos conexos, hardware de comunicaciones requerido para la descarga de información de recaudo en patios o directamente en el sistema central, instalación, configuración). • Las tarjetas inteligentes incluyendo la adquisición del lote inicial de tarjetas que permita la disponibilidad efectiva para la utilización del sistema por parte del usuario y la respectiva puesta en marcha del plan de penetración del medio de acceso.
Centro de control de red semafórica	Es el sistema que permite monitorear, planificar, sincronizar y regular los flujos vehiculares y peatonales en las intersecciones de la red vial para el correcto funcionamiento del SETP.	Comprende la planeación, suministro e instalación de equipos, actualización, integración y sincronización del sistema de semaforización para el control de tráfico en la red vial de la ciudad, para mejorar la operación del SETP, a través de la priorización de los flujos del transporte público en los corredores, el cual estará integrado con el centro de operaciones.	Los estudios, diseño, suministro e instalación del sistema de semaforización para el centro de control semafórico, integrado al centro de operaciones que administrará el sistema de gestión de flota y recaudo y la respectiva interventoría. Incluye: • Sistema centralizado de control de semáforos. • Controladores semafóricos.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Concentrador de comunicación. • Protocolo abierto- arquitectura abierta. • Semáforos, red de comunicación y de alimentación local para uso del sistema. • Detectores de flujos vehiculares o peatonales.
Señalética y señalización	Señalética: son las señales dinámicas que orientan y organizan el tráfico de personas o vehículos, durante la operación del sistema. Señalización: son señales verticales y horizontales de advertencia, orientación o informativas que organizan y ubican el tráfico de personas o vehículos.	Corresponde a todas las actividades necesarias para el suministro e instalación de la señalización y señalética para la implementación y operación del SETP.	• El suministro e instalación de la señalización y demarcación horizontal y vertical de la infraestructura vial, ciclo infraestructura, espacio público, paraderos y terminales. • Señalización con rutas y horarios de paradas en los paraderos y terminales. • Señalización dinámica e información electrónica integrados al Centro de Operaciones. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC)	Infraestructura de la administración municipal que estará ubicada en las zonas adyacentes o cercanas a los patios, talleres, estaciones o terminales del SETP. Allí, la población de la ciudad tendrá acceso a los servicios municipales sin tener que movilizarse hasta el centro de	Comprende todas las actividades para la construcción de los Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC), que estarán ubicadas en los terrenos adyacentes o cercanos a los terminales del SETP.	• Construcción de la infraestructura del centro de atención. • Construcción o conexión de las redes de servicios públicos requeridas para su funcionamiento (acometidas y desagües a la red principal). • Construcción del área de parqueo. • Construcción de espacio público conexo y locales comerciales para su sostenibilidad.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	la ciudad a realizar sus trámites.		• Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se debe implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del plan de manejo ambiental y social para los CISC. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Estaciones, módulos de transferencia, terminales de intercambio o cabecera	Son las estaciones o terminales donde se conectan las diferentes rutas del sistema. Son estaciones que permiten actividades de trasbordo físico y virtual mediante una tarifa integrada.	Comprende todas las actividades para la construcción de las terminales, módulos, de transferencia, terminales de intercambio o cabecera necesarios para el SETP. Si se considera necesario, se verificará la operación que cumple la terminal de ruta, y se podrá redistribuir en otro punto de la ciudad.	La construcción de los siguientes elementos: • Zona de acceso de buses. • Zona de acceso y circulación peatonal. • Edificio e instalaciones de servicios. • Edificio administrativo. • Plataformas de embarque y desembarque. • Zona de circulación de buses. • Espacio público conexo. • La construcción o conexión de redes de servicios públicos requeridos para el funcionamiento de los edificios administrativos y la terminal de intercambio (acometidas y desagües a la red principal). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental o del plan de manejo ambiental y social.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Patios y talleres	Son instalaciones en las cuales se realiza el estacionamiento, la revisión y el mantenimiento de la flota de buses del SETP.	Hacen parte de la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del sistema, cumpliendo las funciones de servicios y estacionamiento, en los cuales se permite el aparcamiento y alistamiento de los vehículos cuando estos no están en servicio, se realiza el control técnico (mantenimiento) y debido a su ubicación posibilitan la reducción de kilómetros en vacío, articulándose espacial y estratégicamente con el resto del sistema.	Elaboración de estudios y diseños para la infraestructura de los patios y talleres y la construcción de la infraestructura para permitir el estacionamiento y las labores de revisión y mantenimiento, se requiere de las siguientes zonas, puntos, edificaciones e instalaciones: • Punto y área de acceso de buses. • Cárcamos de mantenimiento • Área de taller • Edificio de instalaciones de servicios • Edificio administrativo • Zonas de parqueo • Estación de servicio Elaboración de estudios, diseños, construcción e interventoría de diseños y construcción.
Estudios de consultoría de obra y operación	Son los trabajos especializados de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de las obras y el buen funcionamiento de la operación del sistema de transporte.	Comprende el desarrollo de estudios, consultorías y auditorías requeridos para estructurar las condiciones definitivas de operación .	• Comprende la realización de estudios de ingeniería que permitan optimizar los diseños y operación del sistema de transporte. • Estudios de actualización de la demanda, de detalle de la operación y del esquema institucional del sistema, así como todos

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			aquellos estudios que permitan articular el Sistema con el modelo territorial y con los otros modos de transporte. • Estudios sobre procesos de socialización, educación y cultura ciudadana para los usuarios del Sistema. • Auditorías técnicas al desarrollo del convenio de cofinanciación para la implementación del Sistema de transporte.
Paraderos	Son espacios con señalización, o con cobertizo, o con espacio público asociado (PEP), que se utilizan para el ascenso y descenso de pasajeros, y donde únicamente pararán los buses.	Los paraderos estarán localizados de conformidad con los resultados de los estudios de transporte del sistema.	• Demarcación y señalización de los paraderos. • Construcción y montaje de rampas, bahías, cobertizos e infraestructura. • Compra y adecuación de paraderos existentes. • La construcción y adecuación de andenes, plazoletas, zonas amarillas, áreas de espera, mobiliario urbano, y obras de paisajismo para los paraderos con espacio público (PEP) y locales comerciales para su sostenibilidad, que sean necesarios para la operación e implementación del sistema. • Instalación o conexión de los servicios y redes que se requieran para el funcionamiento del paradero.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Predios y plan de reasentamiento	Son los gastos realizados en desarrollo de los procesos de adquisición predial y el Plan de reasentamiento de los proyectos de infraestructura del sistema debidamente programados en el POAI y Plan de Adquisición	Conjunto de actividades para adelantar el proceso de la adquisición predial y la formulación, ejecución y cierre de los Planes de Reasentamiento requeridos para la implementación del Sistema	Estudios técnicos de predios y de los planes de reasentamiento, correspondientes a los levantamientos topográficos, avalúos comerciales, estudios de títulos, censos y diagnósticos socioeconómicos, derivados de los contratos o convenios celebrados y soportados en las actas de recibo parcial y de recibo definitivo. Adquisición de los predios identificados y requeridos para los proyectos de infraestructura del sistema correspondiente al valor comercial de los predios según avaluó realizado por entidades competentes, soportados en los estudios de factibilidad y en los planes de reasentamiento formulados por los Entes Gestores, con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Reconocimientos económicos otorgados a las unidades sociales censadas conexas a los predios identificados y requeridos para la infraestructura del sistema e incluidas en los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			planes de reasentamiento aprobados por el ente gestor con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Nota: las actividades del componente *Predios y Plan de Reasentamiento* solo serán elegibles con recursos de la cofinanciación, una vez el ente gestor verifique y certifique la disponibilidad de financiación para la construcción del elemento de infraestructura que requiere el predio.
Gastos de administración y vigilancia de recursos	Son los gastos que se generan por la administración y vigilancia de recursos del proyecto, los cuales comprenden la conformación de la fiducia y las auditorías que se realizarán para revisar que el uso dado a los aportes de la Nación y de los entes territoriales se efectúe de acuerdo con las condiciones definidas en la Adenda número 1 del 30 de abril de 2021 del documento CONPES 3896 de 2021.	Comprende las comisiones y honorarios del administrador fiduciario, y los costos de las auditorias que se realizarán a los elementos cofinanciables por la Nación. Las fiducias estarán a cargo del ente gestor y deberán contar con información clara y transparente de las inversiones realizadas, de acuerdo con cada una de las diferentes fuentes de financiación del proyecto.	Auditorías y encargos fiduciarios para la administración de los recursos del proyecto.
Traslado de redes (afectadas	Es el movimiento de las redes de servicios públicos con	Conjunto de actividades para gestionar el traslado de redes directamente	• Estudios y diseños de redes

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
directamente por el proyecto y que cumplan los criterios de este apartado)	ocasión de la intervención del proyecto de transporte, debido a la interferencia de las redes con el desarrollo del proyecto. De acuerdo con lo establecido en la Ley 1682 de 2013, se entenderá por costos asociados al traslado o reubicación de redes y activos "el valor del desmantelamiento e instalación de una nueva red o activo. Dicho valor incluirá la adquisición de nuevos activos, servidumbres, licenciamientos, gestión contractual y en general los costos que impliquen la instalación de la nueva red, así como las obras necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en el artículo 50 de la Ley 1682 de 2013 o	impactadas por el proyecto de acuerdo con los estudios y diseños a nivel de factibilidad, avalados por parte de las empresas de servicios públicos correspondientes y verificados por el ente gestor que estén acordes con el proyecto a desarrollar del sistema. Los valores por reconocer por el componente traslado de redes deberá atender la necesidad del proyecto, manteniendo la viabilidad y sostenibilidad de este. La determinación del valor del activo estará sujeta al principio de no traslado de renta entre sectores (certificación emitida por el ente gestor y soportada en el concepto emitido por la comisión de regulación respectiva o empresa de servicios públicos). Se reconocerá como máximo el monto establecido en los estudios y diseños a nivel de factibilidad, para el componente traslado de redes. La Nación no cubrirá ningún mayor costo para este componente, en consecuencia, cualquier costo adicional deberá ser asumido por la entidad territorial fuera del convenio de cofinanciación. No se reconocerán los costos por la ampliación, repotenciación o	• Obras para desmonte y traslado de elementos estructurales y redes de servicio público impactadas por el desarrollo del corredor vial o del proyecto en general (túnel, viaducto, estación, portal, patios, entre otros elementos). • Adquisición de activos que permitan adelantar las obras mencionadas en la viñeta anterior. • Servidumbres • Licenciamientos y gestión contractual • Las acciones que impliquen la instalación de la nueva red, siempre y cuando no incorporen acciones de ampliación, repotenciación o actualización de las redes. • Las acciones necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. • Estudios asociados a Plan de Manejo Ambiental (PMA) y Plan de Manejo de Tráfico (PMT). • Obras de restitución del espacio público afectado por el traslado de redes de servicios públicos, en las mismas condiciones en que se encontraba antes de la intervención.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	norma que la modifique, sustituya y adicione.	actualización de las redes de servicios públicos, salvo que estos impliquen menores costos que la restitución de la red a las mismas condiciones iniciales, debidamente soportado por el ente gestor, con base en los estudios y diseños a nivel de factibilidad. Los entes territoriales, empresas de servicios públicos y demás dueños de las redes a trasladar, podrán diseñar y ejecutar a su costo y riesgo, las expansiones, mejoras y modificaciones que consideren convenientes a las redes que se van a trasladar o reponer, siempre y cuando ello no implique reconocimiento alguno por parte de la Nación. No serán objeto de cofinanciación los traslados de redes contratados o realizados con anterioridad a la expedición del presente documento CONPES y adenda, y la correspondiente suscripción del otrosí al convenio de cofinanciación.	• Obras necesarias para la protección de redes de servicios públicos teniendo en cuenta las acciones permitidas a través del desarrollo de este componente.
Vehículos nuevos	Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros con tecnología vehicular admisible en el marco de la reglamentación nacional vigente para los SETP.	Consiste en el suministro o adquisición de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione.	La adquisición o suministro de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione. Comprende la adquisición o el suministro de vehículos que en su precio final incluya los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			costos de fabricación, homologación, derechos de matrícula inicial y demás costos para alistamiento inicial para la entrada en operación.
Servicio a la deuda	Monto que disminuye los créditos públicos adquiridos para la ejecución del proyecto y el pago de los intereses. Este componente deberá estar asociado a la ejecución del Proyecto, con el fin de soportar los correspondientes desembolsos de capital e intereses.	Son los recursos necesarios para cumplir con las obligaciones de deuda por concepto de capital e intereses.	Pago del monto de los créditos en los periodos definidos de acuerdo con las tablas de amortización de los créditos y de los correspondientes intereses financieros.
Costos financieros	Valores correspondientes a los costos y gastos incurridos para recibir la financiación para el desarrollo del proyecto.	Son los gastos que se generan en el proceso para obtener un financiamiento como calificaciones de riesgo, comisiones de estructuración y demás costos por crédito o titularización.	Los costos financieros se incluyen: (i) comisiones de estructuración; (ii) registro y mantenimiento de registros bursátiles; (iii) calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento.

OTROSÍ NÚMERO 6
CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

PARTES:

El presente Otrosí número 6 al Convenio de Cofinanciación para el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el **MUNICIPIO DE SINCELEJO** (en adelante el "**OTROSÍ Nro. 6** del **Convenio de Cofinanciación**"), se suscribe entre:

La **NACIÓN**, representada en este acto por: (i) **JAIRO ALONSO BAUTISTA,** en su calidad de Director General de Presupuesto Público Nacional, encargado del empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público, según Decreto Nro. 1541 del 20 de diciembre de 2024, facultado por los artículos 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998, y el Decreto Nro. 4712 del 15 de diciembre de 2008, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO** ; (ii) **MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO,** en su calidad de Ministra de Transporte, nombrada mediante el Decreto Nro. 859 del 8 de julio de 2024 y posesionada mediante el Acta Nro. 846 del 8 de julio de 2024 de la Presidencia de la República; facultada por el artículo 59 y 61 en su inciso f) de la Ley 489 de 1998 y el artículo 6 del Decreto 087 de 2011, para suscribir el presente documento en nombre del **MINISTERIO DE TRANSPORTE;** (iii) **ALEXANDER LÓPEZ MAYA**, en su calidad de Director del Departamento Nacional de Planeación, nombrado mediante el Decreto 311 del 6 de marzo de 2024 y posesionado mediante el Acta Nro. 691 del 6 de mayo de 2024 de la Presidencia de la República; facultado por el artículo 59 de la Ley 489 de 1998 y el Decreto Nro. 2189 del 23 de diciembre de 2017 en sus artículos 3 y 7, para suscribir el presente documento en nombre del **DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN,** identificados como aparecen al pie de sus firmas respectivas (en adelante denominada la "**NACIÓN**");

El **MUNICIPIO DE SINCELEJO**, representado en este acto por **YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES**, mayor de edad, identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en calidad de Alcalde, posesionado el 1 de enero de 2024, mediante el acta de posesión Nro. 001 ante el Notario Segundo del Circuito Notarial de Sincelejo (en adelante denominado el "**MUNICIPIO**");

El **ENTE GESTOR** del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo, **METRO SABANAS S.A.S.**, representado en este acto por **SOLEY MARGOT JUNCO GENES**, mayor de edad, identificada como aparece al pie de su firma, quien obra en su calidad de Gerente, encargada mediante el Decreto Nro. 292 de 17 abril de 2024, (en adelante denominado "**ENTE GESTOR**").

CONSIDERACIONES:

1. Que de conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3637 del 1 de febrero de 2010, *"Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el Municipio de Sincelejo"*, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomendaron al CONPES *"Aprobar los recursos para el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del Municipio de Sincelejo, de acuerdo al esquema de financiación y el cronograma descrito"* en dicho documento.

2. Que el **MUNICIPIO** de Sincelejo, mediante el Decreto Nro. 393 del 4 de agosto de 2010, adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público para el municipio de Sincelejo.

3. Que el 6 de agosto de 2010, fue suscrito el ***"CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO"***, (en adelante el "**Convenio de Cofinanciación**") en el cual se definieron los montos que la **NACIÓN** y el **MUNICIPIO** aportarían para la financiación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el municipio de Sincelejo, estableciendo, entre otros:

    - En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, se establece el numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"*:

        "La inversión pública destinada para cubrir los costos del ***Proyecto*** *es por valor de Ciento Cuarenta y Tres Mil Trecientos Diecisiete*

Millones de pesos ($143.317.000.000), pesos constantes del año 2009, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 de 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el Anexo 1 y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación:

COSTO TOTAL PROYECTO SETP
(Pesos constantes de 2009)

Ítems	***Monto***
Infraestructura	*123.550.000.000*
Costos Financieros	*19.767.000.000*
Total	***143.317.000.000***

Fuente: Documento CONPES 3637"

- En la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, numeral 2.2 *"Aportes de la Nación":*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	*55.462.342.409*
2014	*17.647.797.085*
2015	*12.094.107.329*
2016	*8.537.167.732*

- Que la Cláusula 9 *"Duración"* del **Convenio de Cofinanciación** establece que *"El presente Convenio tendrá una duración igual al tiempo en el que se realicen los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte, conforme se establece en el presente Convenio y seis (6) meses más".*

4. Que el 27 de diciembre de 2012 fue suscrito el Otrosí Nro. 1 al **Convenio de Cofinanciación**, con el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 "*Aportes para la Cofinanciación del Proyecto*", en su Numeral 2.3 "*Aportes del Municipio*", el literal (a).
   - Se adicionaron a la Cláusula 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en su numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del Municipio"*, los literales (j), (k), (l), (m), y (n) y en el Numeral 7.3 *"Obligaciones Especiales del Ente Gestor"*, los literales (i), (j), (k), (l) y (m).
   - Se adicionó a la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, Numeral 2.1 *"Costo Total del Proyecto"* el parágrafo 1.
   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.

5. Que el 7 de noviembre de 2013, fue suscrito el Otrosí Nro. 2 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*

2013	*55.462.342.409*
2014	*0*
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*

- Se adicionó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"* el literal (d).

6. Que el 22 de diciembre de 2015, fue suscrito el Otrosí Nro. 3 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación"* y el Numeral 2.4 *"Ajustes de los Aportes del Municipio"*.
   - Se adicionó a la tabla en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

Vigencia	*(Pesos corrientes)*
2018	*21.569.349.932*
2019	*22.216.430.430*
2020	*22.882.923.345*

   - Se modificó la Cláusula 5 *"Administración de los Recursos"*, en su Numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"*.
   - Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 1 con el ANEXO ÚNICO – SETP que hace parte integral del Otrosí Nro. 3.

7. Que el 11 de febrero de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 4 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual se modificó en la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, en su Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*, en el literal (a).

8. Que el 29 de diciembre de 2021, fue suscrito el Otrosí Nro. 5 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:

   - Se modificó la Cláusula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"*, el Numeral 2.1 *"Costos del Proyecto, así:*

     La inversión pública destinada para cubrir los costos del Proyecto es por valor de DOSCIENTOS NUEVE MIL SESENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL CIENTO NOVENTA Y SIETE PESOS ($209.064.758.197) constantes del año 2020, que comprende la inversión establecida en el documento CONPES 3637 DE 2010 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el ANEXO ÚNICO-SETP y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura en los montos descritos a continuación (...)

   - Se modifico la Clausula 2 "*Aportes para la Cofinanciación de Proyecto"* en su Numeral 2.2 *"Aportes de la Nación", así:*

   "La Nación se compromete a entregar las sumas indicadas en la siguiente tabla, las cuales el Ministerio de Hacienda y Crédito Público transferirá al

Encargo Fiduciario de acuerdo con los requerimientos del ***Proyecto*** *y lo establecido en el Convenio de Cofinanciación.*

Vigencia	*Aportes de la Nación (pesos corrientes)*
2011	*4.393.740.433*
2012	*15.964.030.721*
2013	-
2014	-
2015	*13.143.000.000*
2016	*12.508.000.000*
2017	*14.082.000.000*
2018	*21.569.349.932*
2019	*12.973.089.720*
2020	*6.924.612.355*
2021	-
2022	*10.000.000.000*
2023	*17.239.776.591*

- Se modificó la Clausula 2 *"Aportes para la Cofinanciación del Proyecto"* adicionando un inciso al literal (b) del Numeral 2.3 *"Aportes del Municipio"*.
- Se modificó la Cláusula 4 *"Reglas Relativas a los aportes"* en su Numeral 4.1 *"Reglas Relativas a los Aportes de la Nación"*.
- Se reemplazó el ANEXO ÚNICO - SETP incluido mediante el Otrosí Nro. 3, con el anexo D del documento CONPES 3896 y sus respectivas adendas, o aquellos que lo adicionen o reemplacen.
- Se modificó la Clausula 9 *"Duración"*.
- Se modificó la Cláusula 12 *"Liquidación"*

9. Que mediante comunicación remitida por el **ENTE GESTOR** METRO SABANAS S.A.S. al Ministerio de Transporte, con radicado Nro. 20243032057612 del 09 de diciembre de 2024, solicitó prórroga al Convenio hasta el 31 de diciembre de 2028, acompañada de la justificación técnica, legal y financiera, documento que hace parte integral del presente Otrosí al Convenio de Cofinanciación. En esta comunicación el **ENTE GESTOR** sustenta la necesidad de la prórroga a efectos de culminar la infraestructura para la operación, teniendo en cuenta la estructuración de nuevos escenarios de inicio de operación para la ciudad, por lo cual fue necesario reevaluar las alternativas contemplando la gradualidad para la entrada en operación del sistema con flota pública proponiendo la ampliación de la misma en la medida del avance en la demanda.

   Cabe destacar que el municipio de Sincelejo no cuenta con un servicio de transporte público desde hace varios años, lo que ha hecho necesario efectuar mecanismos que permitan una implementación por fases hasta alcanzar el 100% del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de la ciudad. Esto implica la adquisición de nuevos vehículos y la realización de todas las actuaciones administrativas requeridas por la normativa vigente para garantizar la entrada en operación y la culminación del sistema en el año 2028. A la fecha se encuentra pendiente el desembolso de la totalidad de los aportes territoriales y la programación de nuevas vigencias futuras para garantizar el 100% de los aportes de la **NACIÓN** pactados en el convenio.

   En ese sentido, frente a la solicitud de ampliación de la vigencia de ejecución del convenio, de conformidad a lo considerado anteriormente, se hace necesario modificar la Cláusula Nro. 9 del convenio.

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

10. Que el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, y que modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, definió las condiciones para la cofinanciación de la NACIÓN a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros y los requisitos para acceder a la misma, entre otros así:

    - Deben ser considerados a la hora de hacer uso de los recursos de la cofinanciación, tales como la prohibición de cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares, dicha modificación empezó a operar desde la entrada en vigencia de la norma, es decir, desde el 19 de mayo de 2023.
    - En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento. En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.
    - Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación. Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

11. Que la Ley 489 de 1998 dota a las entidades públicas de facultades para celebrar los acuerdos y negocios jurídicos necesarios para la satisfacción del interés general, prerrogativa que implica la autonomía de la voluntad de las partes, pudiéndose obligar y señalar condiciones específicas para cada negocio jurídico, garantizando en todo momento que prime el interés colectivo sobre el particular de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política.

12. En atención a las anteriores consideraciones se debe modificar la Cláusula Nro. 7 "*Obligaciones Especiales de las Partes*" en el numeral 7.1 "*Obligaciones Especiales de la Nación*" y en el numeral 7.2 "*Obligaciones Especiales del Municipio*", la Cláusula Nro. 9 "*Duración*" y reemplazar el ANEXO ÚNICO – SETP.

13. Que de conformidad a lo establecido en la cláusula Nro. 11 del **Convenio de Cofinanciación** que dispone *"El presente Convenio solamente podrá ser modificado mediante acuerdo expreso y escrito entre las Partes"*, las partes de conformidad a lo expuesto anteriormente han acordado modificarlo así:

CLÁUSULAS:

CLÁUSULA PRIMERA: Adicionar en la cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.1 *"Obligaciones Especiales de la* ***Nación"*** el literal (e), así:

"(e) Reiniciar el giro de los aportes de la ***NACIÓN****, una vez el* ***MUNICIPIO*** *certifique la entrada en operación de por lo menos el sesenta (60%) de las rutas del SETP de Sincelejo, con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo*

centralizado en funcionamiento en los términos del parágrafo tercero del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023."

CLÁUSULA SEGUNDA: Adicionar en la Cláusula Nro. 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*, en el numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del* ***Municipio****"* los literales (p), (q) y (r), así:

"(p) Asumir con recursos propios, diferentes a los aportados al convenio, los gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viaje o similares.

(q) Garantizar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del presente convenio de cofinanciación, la entrada en operación del cien por ciento (100%) de las rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo. De incumplir esta obligación, deberá reintegrar al Tesoro Nacional el cuarenta por ciento (40%) de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año, contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el veinte por ciento (20%) de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el párrafo anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el cien por ciento (100%) del aporte de la Nación.

(r) ***Reintegro al Tesoro Nacional de los Aportes de Cofinanciación de la Nación.*** *Las condiciones de aplicación del parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, se indicarán en la respectiva acta de liquidación del Convenio de Cofinanciación.*

En el acta de liquidación del convenio de cofinanciación, se incluirán las acciones definidas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, si hay lugar a ello, en consideración a lo establecido en el parágrafo 4 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023".

CLÁUSULA TERCERA: Reemplazar el anexo vigente establecido en la Cláusula Nro. 5 del Otrosí Nro. 5, por el Anexo "*COMPONENTES COFINANCIABLES*" que hace parte integral de este Otrosí.

CLÁUSULA CUARTA: Modificar la Cláusula Nro. 9 *"Duración"*, la cual quedará de la siguiente forma:

"El presente Convenio de Cofinanciación tendrá una duración hasta el 31 de diciembre de 2028".

CLÁUSULA QUINTA: Las Cláusulas del **Convenio de Cofinanciación** que no sean modificadas mediante el presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación**, continuarán vigentes en los mismos términos y condiciones pactadas.

CLÁUSULA SEXTA: El presente Otrosí del **Convenio de Cofinanciación** se perfecciona con la firma de las partes, luego de lo cual el **ENTE GESTOR** efectuará la publicación, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes, atendiendo los principios de publicidad, responsabilidad, transparencia y eficacia.

Para constancia, se firma el presente Convenio por las partes intervinientes, en cinco (5) ejemplares del mismo tenor, cada uno de los cuales será considerado como un original, a los 31 DIC 2024

OTROSÍ NÚMERO 6 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

Por la Nación,

JAIRO ALONSO BAUTISTA
C.C. 79.865.237 de Bogotá
Director General de Presupuesto Público Nacional, Encargado del Empleo de Ministro de Hacienda y Crédito Público

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
C.C. 60.380.746 de Cúcuta
Ministra de Transporte

ALEXANDER LÓPEZ MAYA
C.C. 16.744.638 de Cali
Director Departamento Nacional de Planeación

Por el Municipio,

YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES
C.C. 92.542.929 de Sincelejo
Alcalde de Sincelejo

Por el Ente Gestor,

SOLEY MARGOT JUNCO GENES
CC. 45.515.711 de Cartagena
Gerente de Metro Sabanas S. A. S.(E)

Anexo Componentes cofianciables

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
Intervenciones en el centro histórico o centro tradicional necesarias para implementar los SETP	Son las diferentes obras de adecuación que se podrán realizar en el centro histórico o centro tradicional de la ciudad, que buscan ordenar el flujo peatonal y promover la recuperación urbana de la ciudad, que se requieran para la adecuada implementación de los SETP.	Se desarrollarán obras necesarias para la recuperación del centro histórico o tradicional como ordenador de los flujos peatonales y núcleo del desarrollo comercial, de servicios e institucional de la ciudad. Adicionalmente se harán las obras que sean requeridas para la implementación de los SETP que estén vinculadas a la ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico con el apoyo del Ministerio de Cultura.	• Cambio de sentidos viales en el centro histórico o tradicional con el objetivo de optimizar la circulación vehicular. • Construcción de pavimento con coloración especial para las vías que utilizará el SETP. • Construcción y adecuación de andenes, ciclorrutas y espacio público, requeridos para la implementación de los SETP. • Adecuación de vías que se requieran para el SETP relacionadas con el acceso a recintos patrimoniales del centro histórico o tradicional y obras del centro histórico o tradicional que no sean responsabilidad de una empresa de servicio público. • Implementación y desarrollo de los planes de manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social para las

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Infraestructura vial	Es la construcción y adecuación de la malla vial, el espacio público e intersecciones viales y peatonales a nivel y desnivel para el buen funcionamiento del SETP.	Se realizará la construcción, rehabilitación o mantenimiento para la puesta en marcha del proyecto, la construcción de carriles de tráfico mixto, carriles exclusivos, carriles preferentes para el sistema, andenes, ciclorrutas, puentes o deprimidos vehiculares o peatonales.	• Excavaciones • Demolición y retiro de todo tipo de elementos. • Nivelación y conformación de las capas de la estructura de pavimento: sub-base, base, bases estabilizadas, rodadura (concreto asfáltico, hidráulico, elementos prefabricados (adoquines de concreto o arcilla)) y sello (cuando se requiera). • Empalmes con bocacalles existentes (vía y espacio público). • Construcción o adecuación de separadores, barreras y canalizadores que se requieran para garantizar la seguridad vial. • Construcción de andenes, plazoletas, ciclorrutas, alamedas, obras de paisajismo y mobiliario urbano. Incluyendo la señalización y demarcación requeridas para la adecuada operación del SETP y del entorno. • Construcción, ampliación, mejoramiento, actualización y mantenimiento de la cimentación e infraestructura para las intersecciones a nivel o desnivel (puentes y deprimidos).

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Construcción de filtros y obras de drenaje superficial y subdrenaje para vías y espacio público. • Obras de estabilización y protección que se requieran para mantener la infraestructura vial. • Renivelación de cámaras, cajillas, pozos y cualquier otra estructura que represente un obstáculo en la calzada y/o el espacio público. • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de Manejo Ambiental y Social para la infraestructura vial. • Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Gestión de flota	Es el sistema que optimiza la administración y la operación de los buses del SETP (planeación, registros de	Consiste en el suministro e instalación de equipo y tecnología para la implementación de un centro de operaciones, infraestructura y equipos	La implementación del sistema, como herramienta y recurso, en los procesos de planeación, control y regulación de la actividad del servicio del SETP.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	ejecución, regulación y control, información histórica), mediante el procesamiento de la información operacional proveniente de la flota.	embarcados en buses para operar el Sistema de Gestión y Control de Flota	Incluye: • Sistema de programación. • Sistema de control y gestión. • Sistema de información al usuario, con reportes de quejas y reclamos. • Infraestructura de comunicación. • Equipos a bordo de la flota para el sistema de gestión. Incluye estudios, diseños de detalle, implementación e interventoría.
Sistema de recaudo centralizado	Es el sistema que centraliza, controla y permite adecuar la integridad de los ingresos y accesos realizados por los usuarios al sistema de transporte.	Consiste en el suministro e instalación de tecnología para la implementación de un sistema de recaudo centralizados que permita: • Efectuar el control del dinero y su consignación en caja única con administrador financiero. • Efectuar el control de ingreso a los buses de todos los pasajeros. • Controlar el acceso de todos los pasajeros en cualquier momento en que el sistema de transporte se encuentre en servicio. • Manejar y controlar tarifas diferenciales y tarifas integradas con transbordos físicos y virtuales. • Eliminar el fraude asociado al uso de efectivo a bordo, mediante el recaudo electrónico.	Los estudios, el suministro, implementación, capacitación y el acompañamiento especializado para la puesta en marcha y la respectiva interventoría con los siguientes alcances generales, debidamente adecuados a las necesidades y posibilidades de cada ciudad, tal y como lo establezcan los respectivos estudios de detalle: Incluye: • Los equipos, aplicativos y elementos conexos del sistema central, incluyendo los sistemas de consulta e información a los diferentes tipos de usuarios. • La estructuración del *mapping*, protocolos de seguridad e interfaces requeridas para garantizar un esquema abierto, interoperable y multimodal.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
		• Efectuar el control estadístico y contable. • Aportar facilidad y versatilidad de uso de los medios de pago acceso para el pago de servicios colaterales con integración multimodal. • Implementar y disponer de la capacidad de consulta y generación de informes destinados a los diferentes actores del sistema.	• La implementación de los equipos y aplicativos destinados a la red de venta y recarga de los medios de acceso. • Los equipos y aplicaciones embarcados necesarios para el adecuado control y operación del recaudo (validadores, torniquetes de acceso sensores, equipos conexos, hardware de comunicaciones requerido para la descarga de información de recaudo en patios o directamente en el sistema central, instalación, configuración). • Las tarjetas inteligentes incluyendo la adquisición del lote inicial de tarjetas que permita la disponibilidad efectiva para la utilización del sistema por parte del usuario y la respectiva puesta en marcha del plan de penetración del medio de acceso.
Centro de control de red semafórica	Es el sistema que permite monitorear, planificar, sincronizar y regular los flujos vehiculares y peatonales en las intersecciones de la red vial para el correcto funcionamiento del SETP.	Comprende la planeación, suministro e instalación de equipos, actualización, integración y sincronización del sistema de semaforización para el control de tráfico en la red vial de la ciudad, para mejorar la operación del SETP, a través de la priorización de los flujos del transporte público en los corredores, el cual estará integrado con el centro de operaciones.	Los estudios, diseño, suministro e instalación del sistema de semaforización para el centro de control semafórico, integrado al centro de operaciones que administrará el sistema de gestión de flota y recaudo y la respectiva interventoría. Incluye: • Sistema centralizado de control de semáforos. • Controladores semafóricos.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Concentrador de comunicación. • Protocolo abierto- arquitectura abierta. • Semáforos, red de comunicación y de alimentación local para uso del sistema. • Detectores de flujos vehiculares o peatonales.
Señalética y señalización	Señalética: son las señales dinámicas que orientan y organizan el tráfico de personas o vehículos, durante la operación del sistema. Señalización: son señales verticales y horizontales de advertencia, orientación o informativas que organizan y ubican el tráfico de personas o vehículos.	Corresponde a todas las actividades necesarias para el suministro e instalación de la señalización y señalética para la implementación y operación del SETP.	• El suministro e instalación de la señalización y demarcación horizontal y vertical de la infraestructura vial, ciclo infraestructura, espacio público, paraderos y terminales. • Señalización con rutas y horarios de paradas en los paraderos y terminales. • Señalización dinámica e información electrónica integrados al Centro de Operaciones. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción e interventoría.
Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC)	Infraestructura de la administración municipal que estará ubicada en las zonas adyacentes o cercanas a los patios, talleres, estaciones o terminales del SETP. Allí, la población de la ciudad tendrá acceso a los servicios municipales sin tener que movilizarse hasta el centro de	Comprende todas las actividades para la construcción de los Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC), que estarán ubicadas en los terrenos adyacentes o cercanos a los terminales del SETP.	• Construcción de la infraestructura del centro de atención. • Construcción o conexión de las redes de servicios públicos requeridas para su funcionamiento (acometidas y desagües a la red principal). • Construcción del área de parqueo. • Construcción de espacio público conexo y locales comerciales para su sostenibilidad.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	la ciudad a realizar sus trámites.		• Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se debe implementar durante la ejecución de las obras (señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del plan de manejo ambiental y social para los CISC. • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Estaciones, módulos de transferencia, terminales de intercambio o cabecera	Son las estaciones o terminales donde se conectan las diferentes rutas del sistema. Son estaciones que permiten actividades de trasbordo físico y virtual mediante una tarifa integrada.	Comprende todas las actividades para la construcción de las terminales, módulos, de transferencia, terminales de intercambio o cabecera necesarios para el SETP. Si se considera necesario, se verificará la operación que cumple la terminal de ruta, y se podrá redistribuir en otro punto de la ciudad.	La construcción de los siguientes elementos: • Zona de acceso de buses. • Zona de acceso y circulación peatonal. • Edificio e instalaciones de servicios. • Edificio administrativo. • Plataformas de embarque y desembarque. • Zona de circulación de buses. • Espacio público conexo. • La construcción o conexión de redes de servicios públicos requeridos para el funcionamiento de los edificios administrativos y la terminal de intercambio (acometidas y desagües a la red principal). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental o del plan de manejo ambiental y social.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría. • Demoliciones y obras de estabilización necesarias y requeridas sobre los predios adquiridos para la adecuación de infraestructura.
Patios y talleres	Son instalaciones en las cuales se realiza el estacionamiento, la revisión y el mantenimiento de la flota de buses del SETP.	Hacen parte de la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del sistema, cumpliendo las funciones de servicios y estacionamiento, en los cuales se permite el aparcamiento y alistamiento de los vehículos cuando estos no están en servicio, se realiza el control técnico (mantenimiento) y debido a su ubicación posibilitan la reducción de kilómetros en vacío, articulándose espacial y estratégicamente con el resto del sistema.	Elaboración de estudios y diseños para la infraestructura de los patios y talleres y la construcción de la infraestructura para permitir el estacionamiento y las labores de revisión y mantenimiento, se requiere de las siguientes zonas, puntos, edificaciones e instalaciones: • Punto y área de acceso de buses. • Cárcamos de mantenimiento • Área de taller • Edificio de instalaciones de servicios • Edificio administrativo • Zonas de parqueo • Estación de servicio Elaboración de estudios, diseños, construcción e interventoría de diseños y construcción.
Estudios de consultoría de obra y operación	Son los trabajos especializados de consultoría que se requieren para garantizar el buen desarrollo de las obras y el buen funcionamiento de la operación del sistema de transporte.	Comprende el desarrollo de estudios, consultorías y auditorías requeridos para estructurar las condiciones definitivas de operación .	• Comprende la realización de estudios de ingeniería que permitan optimizar los diseños y operación del sistema de transporte. • Estudios de actualización de la demanda, de detalle de la operación y del esquema institucional del sistema, así como todos

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			aquellos estudios que permitan articular el Sistema con el modelo territorial y con los otros modos de transporte. • Estudios sobre procesos de socialización, educación y cultura ciudadana para los usuarios del Sistema. • Auditorías técnicas al desarrollo del convenio de cofinanciación para la implementación del Sistema de transporte.
Paraderos	Son espacios con señalización, o con cobertizo, o con espacio público asociado (PEP), que se utilizan para el ascenso y descenso de pasajeros, y donde únicamente pararán los buses.	Los paraderos estarán localizados de conformidad con los resultados de los estudios de transporte del sistema.	• Demarcación y señalización de los paraderos. • Construcción y montaje de rampas, bahías, cobertizos e infraestructura. • Compra y adecuación de paraderos existentes. • La construcción y adecuación de andenes, plazoletas, zonas amarillas, áreas de espera, mobiliario urbano, y obras de paisajismo para los paraderos con espacio público (PEP) y locales comerciales para su sostenibilidad, que sean necesarios para la operación e implementación del sistema. • Instalación o conexión de los servicios y redes que se requieran para el funcionamiento del paradero.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			• Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de manejo ambiental y social • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.
Predios y plan de reasentamiento	Son los gastos realizados en desarrollo de los procesos de adquisición predial y el Plan de reasentamiento de los proyectos de infraestructura del sistema debidamente programados en el POAI y Plan de Adquisición	Conjunto de actividades para adelantar el proceso de la adquisición predial y la formulación, ejecución y cierre de los Planes de Reasentamiento requeridos para la implementación del Sistema	Estudios técnicos de predios y de los planes de reasentamiento, correspondientes a los levantamientos topográficos, avalúos comerciales, estudios de títulos, censos y diagnósticos socioeconómicos, derivados de los contratos o convenios celebrados y soportados en las actas de recibo parcial y de recibo definitivo. Adquisición de los predios identificados y requeridos para los proyectos de infraestructura del sistema correspondiente al valor comercial de los predios según avaluó realizado por entidades competentes, soportados en los estudios de factibilidad y en los planes de reasentamiento formulados por los Entes Gestores, con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Reconocimientos económicos otorgados a las unidades sociales censadas conexas a los predios identificados y requeridos para la infraestructura del sistema e incluidas en los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			planes de reasentamiento aprobados por el ente gestor con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 *"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"*, del Ministerio de Transporte. Nota: las actividades del componente *Predios y Plan de Reasentamiento* solo serán elegibles con recursos de la cofinanciación, una vez el ente gestor verifique y certifique la disponibilidad de financiación para la construcción del elemento de infraestructura que requiere el predio.
Gastos de administración y vigilancia de recursos	Son los gastos que se generan por la administración y vigilancia de recursos del proyecto, los cuales comprenden la conformación de la fiducia y las auditorías que se realizarán para revisar que el uso dado a los aportes de la Nación y de los entes territoriales se efectúe de acuerdo con las condiciones definidas en la Adenda número 1 del 30 de abril de 2021 del documento CONPES 3896 de 2021.	Comprende las comisiones y honorarios del administrador fiduciario, y los costos de las auditorias que se realizarán a los elementos cofinanciables por la Nación. Las fiducias estarán a cargo del ente gestor y deberán contar con información clara y transparente de las inversiones realizadas, de acuerdo con cada una de las diferentes fuentes de financiación del proyecto.	Auditorías y encargos fiduciarios para la administración de los recursos del proyecto.
Traslado de redes (afectadas	Es el movimiento de las redes de servicios públicos con	Conjunto de actividades para gestionar el traslado de redes directamente	• Estudios y diseños de redes

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
directamente por el proyecto y que cumplan los criterios de este apartado)	ocasión de la intervención del proyecto de transporte, debido a la interferencia de las redes con el desarrollo del proyecto. De acuerdo con lo establecido en la Ley 1682 de 2013, se entenderá por costos asociados al traslado o reubicación de redes y activos "el valor del desmantelamiento e instalación de una nueva red o activo. Dicho valor incluirá la adquisición de nuevos activos, servidumbres, licenciamientos, gestión contractual y en general los costos que impliquen la instalación de la nueva red, así como las obras necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. La definición de elegibilidad de este componente deberá darse bajo las condiciones establecidas en el artículo 50 de la Ley 1682 de 2013 o	impactadas por el proyecto de acuerdo con los estudios y diseños a nivel de factibilidad, avalados por parte de las empresas de servicios públicos correspondientes y verificados por el ente gestor que estén acordes con el proyecto a desarrollar del sistema. Los valores por reconocer por el componente traslado de redes deberá atender la necesidad del proyecto, manteniendo la viabilidad y sostenibilidad de este. La determinación del valor del activo estará sujeta al principio de no traslado de renta entre sectores (certificación emitida por el ente gestor y soportada en el concepto emitido por la comisión de regulación respectiva o empresa de servicios públicos). Se reconocerá como máximo el monto establecido en los estudios y diseños a nivel de factibilidad, para el componente traslado de redes. La Nación no cubrirá ningún mayor costo para este componente, en consecuencia, cualquier costo adicional deberá ser asumido por la entidad territorial fuera del convenio de cofinanciación. No se reconocerán los costos por la ampliación, repotenciación o	• Obras para desmonte y traslado de elementos estructurales y redes de servicio público impactadas por el desarrollo del corredor vial o del proyecto en general (túnel, viaducto, estación, portal, patios, entre otros elementos). • Adquisición de activos que permitan adelantar las obras mencionadas en la viñeta anterior. • Servidumbres • Licenciamientos y gestión contractual • Las acciones que impliquen la instalación de la nueva red, siempre y cuando no incorporen acciones de ampliación, repotenciación o actualización de las redes. • Las acciones necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. • Estudios asociados a Plan de Manejo Ambiental (PMA) y Plan de Manejo de Tráfico (PMT). • Obras de restitución del espacio público afectado por el traslado de redes de servicios públicos, en las mismas condiciones en que se encontraba antes de la intervención.

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	norma que la modifique, sustituya y adicione.	actualización de las redes de servicios públicos, salvo que estos impliquen menores costos que la restitución de la red a las mismas condiciones iniciales, debidamente soportado por el ente gestor, con base en los estudios y diseños a nivel de factibilidad. Los entes territoriales, empresas de servicios públicos y demás dueños de las redes a trasladar, podrán diseñar y ejecutar a su costo y riesgo, las expansiones, mejoras y modificaciones que consideren convenientes a las redes que se van a trasladar o reponer, siempre y cuando ello no implique reconocimiento alguno por parte de la Nación. No serán objeto de cofinanciación los traslados de redes contratados o realizados con anterioridad a la expedición del presente documento CONPES y adenda, y la correspondiente suscripción del otrosí al convenio de cofinanciación.	• Obras necesarias para la protección de redes de servicios públicos teniendo en cuenta las acciones permitidas a través del desarrollo de este componente.
Vehículos nuevos	Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros con tecnología vehicular admisible en el marco de la reglamentación nacional vigente para los SETP.	Consiste en el suministro o adquisición de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione.	La adquisición o suministro de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 310 de 1996 o la norma que la modifique, sustituya o adicione. Comprende la adquisición o el suministro de vehículos que en su precio final incluya los

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			costos de fabricación, homologación, derechos de matrícula inicial y demás costos para alistamiento inicial para la entrada en operación.
Servicio a la deuda	Monto que disminuye los créditos públicos adquiridos para la ejecución del proyecto y el pago de los intereses. Este componente deberá estar asociado a la ejecución del Proyecto, con el fin de soportar los correspondientes desembolsos de capital e intereses.	Son los recursos necesarios para cumplir con las obligaciones de deuda por concepto de capital e intereses.	Pago del monto de los créditos en los periodos definidos de acuerdo con las tablas de amortización de los créditos y de los correspondientes intereses financieros.
Costos financieros	Valores correspondientes a los costos y gastos incurridos para recibir la financiación para el desarrollo del proyecto.	Son los gastos que se generan en el proceso para obtener un financiamiento como calificaciones de riesgo, comisiones de estructuración y demás costos por crédito o titularización.	Los costos financieros se incluyen: (i) comisiones de estructuración; (ii) registro y mantenimiento de registros bursátiles; (iii) calificaciones de riesgos y su correspondiente mantenimiento.