

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

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

CONSIDERANDO

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

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

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

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

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

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

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

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

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

Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”* señala que la infraestructura del transporte *“es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos”*.

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

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

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

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

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

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

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

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

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

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

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

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

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

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

Que considerando que en proyectos de Asociación Público Privada, se debe evaluar el costo beneficio del proyecto analizando su impacto social, económico y ambiental sobre la población directamente afectada, evaluando los beneficios socioeconómicos esperados, antes de la iniciación del proceso de selección, se requiere contar con lineamientos para la evaluación y estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, incorporando un enfoque centrado en el bienestar de las personas y la sociedad, durante las etapas de prefactibilidad, factibilidad, estudios y diseños definitivos, que contribuya a obtener la mayor rentabilidad social de los mismos.

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

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

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

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

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

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

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

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente resolución serán aplicables a los procesos de estructuración de proyectos de infraestructura de transporte adelantados por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas.

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

Artículo 3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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

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

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

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

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

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

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

Rentabilidad social: relación neta entre la capacidad de un proyecto para generar beneficios sociales en contraposición a los costos sociales que se producen por cuenta de su materialización. Cuantos mayores sean los beneficios en relación con los costos, se asume que tiene mayor

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

capacidad para generar rentabilidad social, es decir, crear más valor público y, por tanto, entregar mayor bienestar a los individuos y a la sociedad.

Artículo 4. Finalidad del enfoque centrado en el bienestar de las personas y la sociedad. Conforme a los lineamientos adoptados por la presente resolución, la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte se centrará en el bienestar de las personas y la sociedad. Para estos efectos, se realizará un análisis detallado de las necesidades, expectativas y posibles afectaciones sobre la calidad de vida de las personas a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto. Con el propósito de que las decisiones de diseño, la selección de tecnologías y las consideraciones financieras, se orienten a maximizar los beneficios sociales al tiempo que se minimizan los costos sociales.

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

a) Estructuración integral de proyectos.

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

b) Estructuración por disciplinas.

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

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

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

d) Evaluación independiente.

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

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

afectadas, influenciadas o determinadas por cualquier instancia que tenga alguna clase de interés en el proyecto.

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

a) Prefactibilidad:

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

b) Factibilidad:

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

c) Estudios y diseños definitivos:

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

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*
RAD_S

“Por la cual se adopta un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte”

necesidades de los ciudadanos y mejorar la rentabilidad social de los proyectos, al tiempo que se alcance el equilibrio financiero necesario para lograr su viabilidad.

Artículo 7. Actualización y armonización. El Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, en el marco de sus funciones y competencias, a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, armonizarán su reglamentación interna relacionada con la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, incorporando el enfoque adoptado con la presente resolución y los lineamientos previstos establecidos para su implementación.

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

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

{{firma}}

MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA