

MINISTERIO DE TRANSPORTE Tel:3240800



No.20263030016262

Fecha Radicado: 2026-01-06
RTE: AL CALDIA DE ARMENIA
Anexos: SIN FOLIOS

OTROSÍ NÚMERO 7

CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

✓

PARTES

El presente Otrosí número 7 al Convenio de Cofinanciación, del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del **MUNICIPIO DE ARMENIA** (en adelante **Convenio de Cofinanciación**), se suscribe entre:

La **NACIÓN**, representada en este acto por (i) **GERMÁN ÁVILA PLAZAS**, en su calidad de Ministro de Hacienda y Crédito Público nombrado mediante el Decreto 346 del 25 de marzo de 2025 y posesionado mediante el Acta 1298 del 25 de marzo de 2025; (ii) **MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA**, en su calidad de Ministra de Transporte nombrada mediante el Decreto 0184 del 17 de febrero de 2025 y posesionada mediante el Acta 1231 del 18 de febrero de 2025; (iii) **NATALIA IRENE MOLINA POSSO** en su calidad de Directora General del Departamento Nacional de Planeación nombrada mediante el Decreto 0622 del 4 de junio de 2025 y posesionada mediante el Acta 1402 del 5 de junio de 2025, identificados como aparece al pie de sus firmas y quienes en adelante se denominarán la **"NACIÓN"**.

El **MUNICIPIO DE ARMENIA**, representado en este acto por **JAMES PADILLA GARCÍA**, mayor de edad, identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en su calidad de Alcalde Municipal posesionado el 29 de diciembre de 2023 mediante escritura pública No 3326 de la Notaria Segunda del Círculo de Armenia para el periodo 2024 – 2027, quien en adelante se denomina el **"MUNICIPIO"**.

El **ENTE GESTOR EMPRESA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO "AMABLE EICE"**, representada en este acto por **JAMES CASTAÑO HERRERA**, mayor de edad, identificado como aparece al pie de su firma, quien obra en su calidad de Gerente del **ENTE GESTOR** del Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia, nombrado mediante Decreto de 342 de 2020 y posesionado mediante Acta número 210 del 29 de octubre de 2020 de la Alcaldía de Armenia quien en adelante denominado **"ENTE GESTOR"**.

CONSIDERACIONES

1. Que de conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3572 del 16 de marzo de 2009 “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Armenia”, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomendaron al CONPES *“Aprobar los recursos al proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Armenia de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en el presente documento – 9 de Marzo de 2009”*.
2. Que el **MUNICIPIO**, mediante el Decreto 100 del 9 de noviembre de 2009 *“Por medio del cual se adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público*

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

para la ciudad de Armenia y se dictan otras disposiciones" adoptó este Sistema para la ciudad de Armenia.

3. Que el 12 de noviembre de 2009, fue suscrito 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 del Municipio de Armenia, estableciendo, entre otros:

- En la Cláusula 2 "Aportes para la Cofinanciación del Proyecto", numeral 2.1 "Inversión Pública del Proyecto":

"La inversión pública destinada para cubrir los costos del Proyecto es por el valor de Ciento Setenta y Nueve Mil Noventa y Tres Millones de pesos (\$179.093.000.000), pesos constantes del año 2009, que comprende la inversión establecida en el Documento Conpes 3572 e incluye la inversión en la infraestructura establecida en el Anexo 1 y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura (...)".

- En la cláusula 2 "Aportes para la Cofinanciación del Proyecto", numeral 2.2 "Aportes de la Nación" los aportes de la **NACIÓN** al proyecto.

"La Nación aportará para la financiación del Proyecto, en moneda legal colombiana, los siguientes montos fijos:

Vigencia	Aportes de la Nación (Pesos corrientes)
2011	11.909.000.000
2012	20.659.000.000
2013	21.684.000.000
2014	28.060.000.000
2015	43.933.000.000
2016	20.276.000.000

Fuente: CONFIS- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

- En la Cláusula 4. "Reglas relativas a los Aportes" numeral 4.1. "Reglas relativas a los aportes de la Nación" los siguientes literales:
 - (e) *"El giro de los recursos de la Nación se sujetará a las normas de carácter presupuestal y seguimiento fiscal que rigen la materia y deberán instrumentarse de tal manera que el desembolso efectivo de los recursos evite que éstos permanezcan ociosos, es decir, que los desembolsos de la Nación se produzcan siempre y cuando el desarrollo y el flujo de fondos del Proyecto lo requiera".*

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

- (i) *"De acuerdo con el flujo de caja y con la ejecución del Proyecto, y en el evento en el que en determinada vigencia los recursos no sean utilizados, la Nación podrá realizar una reprogramación de sus aportes, sujeto a lo establecido en los Documentos CONPES sobre la materia y siguiendo las siguientes reglas:*
 - i. *Las programaciones y reprogramaciones de los aportes de la Nación buscarán ante todo una eficiente ejecución de los recursos públicos, en cada vigencia fiscal, evitando dejar recursos sin ejecutar. De igual modo, buscarán la optimización de la ejecución de obra del Proyecto, reduciendo los costos financieros del mismo.*
 - ii. *En el caso que los recursos comprometidos no sean ejecutados, dichos recursos podrán ser reprogramados. Dicha reprogramación será por un monto equivalente al valor ajustado por la inflación, sin el reconocimiento de intereses financieros, y de acuerdo con las restricciones fiscales y presupuestales de la Nación.*
(...)"
4. Que el 15 de mayo de 2013 fue suscrito el Otrosí número 1 al **Convenio de Cofinanciación**, en el cual se modificó lo siguiente:
- Se adicionaron los literales (j), (k), (l), (m), (n) y (o) del numeral 7.2 *"Obligaciones Especiales del Municipio"* de la Cláusula 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*.
 - Se adicionaron los literales (i), (j), (k), (l) y (m) del numeral 7.3 *"Obligaciones Especiales del Ente Gestor"* de la Cláusula 7 *"Obligaciones Especiales de las Partes"*. Se adicionó un párrafo al numeral 2.1 de la Cláusula segunda.
 - Se modificó el numeral 5.5 *"Comité Fiduciario"* de la Cláusula quinta, en lo relacionado con la conformación del Comité Fiduciario. Se reemplazó el Anexo 1 al Convenio por el Anexo Único-SETP.
5. Que el 7 de noviembre de 2013, fue suscrito el Otrosí número 2 al **Convenio de Cofinanciación**, mediante el cual:
- Se modificó la Cláusula 2, numeral 2.2. *"Aportes de la Nación"*, de la siguiente manera:

"La Nación aportará para la financiación del Proyecto, en moneda legal colombiana, los siguientes montos:

<i>Vigencia</i>	<i>Aportes Nación</i>
-----------------	-----------------------

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

	\$ corrientes
2011	11.909.000.000
2012	20.659.000.000
2013	21.684.000.000
2014	0
2015	31.534.000.000
2016	30.011.000.000
2017	33.789.000.000

Fuente: Confis – MHCP.

- Se adicionó el literal (d) en el numeral 2.4. “*Ajustes de los Aportes del Municipio*” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” en lo relacionado con la revisión del efecto inflacionario de los aportes totales en el momento de efectuarse el aporte del Municipio correspondiente a la vigencia final, de forma que los aportes de la Nación no superen el 70% del valor total del Proyecto, de conformidad a lo establecido en la Ley 310 de 1996.
6. Que el 21 de diciembre de 2015, fue suscrito el Otrosí número 3 al Convenio de Cofinanciación, mediante el cual:

- Se modificó el Numeral 2.1. de la Cláusula 2 – “Costos del Proyecto”, de la siguiente manera:

Numeral 2.1.: COSTOS DEL PROYECTO

La inversión destinada para cubrir los costos del Proyecto es por valor de Ciento Setenta y Nueve Mil Noventa y Tres Millones de pesos (\$179.093.000.000.oo), pesos constantes del año 2009, que comprende la inversión establecida en el Documento Conpes 3572 de 2009 (Carpeta 7516 folio 183-216), incluye la inversión establecida en el Anexo 1 y los costos financieros que genere la construcción de dicha infraestructura, siguiendo los lineamientos del Documento Conpes 3833 de 2015. (Carpeta 7516 folio 368-373).

- Se adicionó a la tabla que establece los montos de los aportes de la Nación de la Cláusula 2 Numeral 2.2. – “Aportes de la Nación” del Convenio de Cofinanciación, conforme a la autorización del CONFIS y, de la siguiente forma:

Vigencia	Aportes Nación \$ corrientes
2019	13.028.869.406
2020	13.419.735.488

(...)"

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

- Se modificó la Cláusula 2 Numeral 2.4 “Ajustes de los Aportes del Municipio” del Convenio de Cofinanciación del SETP de Armenia, incluyendo un procedimiento, con el fin de reconocer el efecto inflacionario en el monto de los aportes del Municipio establecidos en el numeral 2.3 del convenio de cofinanciación.
 - Se modificó el Numeral 5.5 “Comité Fiduciario” de la Cláusula Quinta, en lo relacionado con los integrantes que conforman el Comité Fiduciario y la presentación de los informes trimestrales.
 - Se reemplazó el ANEXO ÚNICO – SETP, incluido mediante el Otrosí número 1 por el ANEXO ÚNICO – SETP que hace parte del Otrosí número 3.
7. Que el 27 de diciembre de 2016 se suscribió el Otrosí número 4 al Convenio de Cofinanciación mediante el cual:

- Se modificó la Cláusula 2 Numeral 2.2. “Aportes de la Nación” según lo aprobado en CONFIS, de la siguiente forma:

Vigencia	Aportes Nación (pesos corrientes)
2016	12.390.419.572
2017	33.789.000.000
2018	15.455.166.480
2019	13.028.869.406
2020	16.203.435.666
2021	9.793.792.667
2022	21.244.165.347

8. Que el 27 de diciembre de 2019, fue suscrito el Otrosí número 5 al Convenio de Cofinanciación mediante el cual:

- Se modificó el numeral 2.1 “Inversión Pública del Proyecto” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” quedando así:

“La inversión pública destinada para cubrir los costos del proyecto es de DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS VEINTISIETE MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS UN PESOS (\$253.427.437.401) constantes de 2019, que comprende las inversiones establecidas en el documento CONPES 3572, las inversiones validas por el Ministerio de Transporte en el marco de los procesos de reprogramación de conformidad a los lineamientos establecidos en el CONPES 3896 y los costos financieros derivados del desarrollo del proyecto”.

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

- Se modificó el numeral 2.2 “Aportes de la Nación” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” del Convenio de Cofinanciación, conforme a la autorización del CONFIS del 30 de agosto de 2019, así:

Vigencia	Aportes de la Nación (pesos corrientes)
2019	13.028.869.406
2020	16.203.435.666
2021	27.273.126.603
2022	28.271.797.612

- Se modificó el literal (d) del numeral 2.4 “Ajustes de los Aportes del Municipio” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” del Convenio de Cofinanciación.
- Se modificó el numeral 4.1 “Reglas Relativas a los Aportes de la Nación” de la Cláusula 4 “Reglas Relativas a los Aportes”, en el cual se estableció que:
“(...)

(h) De acuerdo con el flujo de caja y con la ejecución del Proyecto, y en el evento en el que en determinada vigencia los recursos no sean utilizados, la NACIÓN podrá realizar una reprogramación de sus aportes, sujeto a lo establecido en los documentos CONPES sobre la materia y siguiendo las siguientes reglas:

- i. *Las programaciones y reprogramaciones de los aportes de la NACIÓN buscarán ante todo la eficiente ejecución de los recursos públicos en cada vigencia fiscal, evitando dejar recursos sin ejecutar. De igual manera, buscarán la optimización de la ejecución de obra del Proyecto, reduciendo los costos financieros del mismo.*
- ii. *En caso de que los recursos comprometidos no sean ejecutados, los mismos podrán ser reprogramados. Dicha reprogramación se realizará por un monto equivalente al valor dejado de ejecutar, ajustado por la inflación, sin el reconocimiento de intereses financieros, y de acuerdo con las restricciones fiscales y presupuestales de la NACIÓN.*
- iii. *Cuando la NACIÓN realice una reprogramación de los aportes determinados en el Numeral 2.2 de la Cláusula 2 del Convenio de Cofinanciación, que implique menores costos asociados a la financiación debido a una mejor estructura financiera del Proyecto, los excedentes que se generen serán prioritariamente destinados a la ejecución del Proyecto y en caso de no requerirse para el mismo, podrán ser utilizados por la NACIÓN*



OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

- para la ejecución del Programa de Proyectos de SETP, apropiado en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*
- iv. *Para la reprogramación de recursos no ejecutados, la Nación descontará un porcentaje al monto a reprogramar de cada vigencia de la siguiente manera: i) se tomará el monto no ejecutado de cada una de las vigencias y se multiplicará por la última Tasa Social de Descuento o Tasa de Rendimiento del capital en Colombia calculada por el Departamento Nacional de Planeación, entendida esta como el costo de oportunidad calculado para la evaluación de proyectos sociales; ii) Este resultado será restado del monto no ejecutado, para hallar así el monto total a reprogramar de cada vigencia.*
- v. *La reprogramación de los aportes surtirá el siguiente proceso:*
- ✓ *Las reprogramaciones podrán ser propuestas por la NACIÓN y serán evaluadas y conceptuadas en sus aspectos técnicos por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación – DNP, de acuerdo con sus respectivas competencias y las disposiciones legales vigentes.*
 - ✓ *Ante una solicitud de reprogramación por parte del ENTE GESTOR, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público calculará el valor presente (VP) de los costos a cargo de la NACIÓN en todo el programa de los SETP, incluyendo la modificación propuesta y actualizará el VP del escenario base, utilizando para ello la metodología señalada en el anexo 2 del Convenio de Cofinanciación. En todo caso, el VP total que resulte de la realización de cualquier reprogramación de alguno de los perfiles de aportes de los proyectos no podrá aumentar en ninguna circunstancia.*
 - ✓ *Las reprogramaciones deberán seguir los lineamientos establecidos por el documento CONPES 3896 y los demás documentos CONPES que se expidan sobre la materia.*
 - ✓ *Las reprogramaciones deben contar con previa aprobación del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS – el cual deberá determinar su conveniencia teniendo en cuenta la situación fiscal y las restricciones presupuestales de la NACIÓN para los años en que dicha reprogramación implique un incremento de los pagos.*
- En el otrosí 5 también se reemplazó el Anexo 1 del Convenio de Cofinanciación con el ANEXO 1- COMPONENTES COFINANCIABLES los cuales hacen parte integral del Otrosí Nro. 5.

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

- Se modificó el Parágrafo 1 del numeral 2.1 “Inversión Pública del Proyecto” de la Cláusula Segundo “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto”.

9. Que el 29 de diciembre de 2021, fue suscrito el Otrosí número 6 al Convenio de Cofinanciación mediante el cual:

- Se modificó el numeral 2.1. “Inversión Pública del Proyecto” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto”, el cual quedó así:

“La inversión pública destinada para cubrir los costos del Proyecto es de DOSCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS VEINTISÉIS PESOS (\$258.344.456.826) constantes de 2020, que comprende las inversiones establecidas en el documento CONPES 3572, las inversiones validadas por el Ministerio de Transporte en el marco de los procesos de reprogramación de conformidad con los lineamientos establecidos por el CONPES 3896 y los costos financieros derivados del desarrollo del proyecto.”

- Se modificó el Numeral 2.2. “Aportes de la Nación” de la Cláusula 2 del Convenio de Cofinanciación, conforme a las cifras transferidas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público por medio del encargo fiduciario y a las vigencias futuras autorizadas por el CONFIS el 24 de diciembre de 2021, quedando 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	11.909.000.000
2012	20.659.000.000
2013	-
2014	-
2015	7.830.357.950
2016	12.390.419.572
2017	26.750.454.021
2018	-
2019	12.281.275.741
2020	4.846.932.467
2021	3.564.600.000

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

Vigencia	Aportes de la Nación (pesos corrientes)
2022	17.962.844.593
2023	18.457.863.799
2024	25.019.328.598
2025	5.304.500.000

(...)"

- Se adicionó al literal (b) del numeral 2.3 “Aportes del Municipio” del Convenio de Cofinanciación así:

“Sin perjuicio de lo anterior, si el incumplimiento en la realización de los aportes supera los treinta (30) días de retraso, el MUNICIPIO deberá entregar a órdenes del Encargo Fiduciario el porcentaje mensual correspondiente a la Tasa Social de Descuento o Tasa de Rendimiento del capital en Colombia calculada por el Departamento Nacional de Planeación, entendida esta como el costo de oportunidad calculado para la evaluación de proyectos sociales, del valor adeudado, a título de pena pecuniaria de apremio.

El incumplimiento se entenderá como la no realización de los pagos por parte del MUNICIPIO una vez el ENTE GESTOR lleve a cabo todos los trámites requeridos y tome todas las medidas pertinentes para obtener todas las autorizaciones necesarias para ejecutar, en los términos del presente convenio, los recursos que serán aportados por el MUNICIPIO.

Parágrafo 1: El MUNICIPIO y el ENTE GESTOR deberán cumplir las disposiciones estipuladas en la “Metodología de alertas para el seguimiento a los procesos de cofinanciación de sistemas de transporte público, teniendo en cuenta el cumplimiento de los hitos por parte de las entidades territoriales”, la cual se expedirá por parte del Ministerio de Transporte en cumplimiento de las disposiciones del Documento CONPES 3991 – Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

Se adicionó la Cláusula 7 “Obligaciones Especiales de las Partes”, en el numeral 7.2 “Obligaciones Especiales del Municipio” el literal (p)

- Se modificó la Cláusula 9 “Duración” del Convenio la cual quedó:

“El presente Convenio de Cofinanciación 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 a lo establecido y doce (12) meses más”.

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

- Se modificó la Cláusula 12 “Liquidación”, la cual quedará de la siguiente forma:

“El presente Convenio de Cofinanciación será liquidado por las Partes mediante la suscripción del acta correspondiente, dentro de los dieciocho (18) meses posteriores a su terminación en los términos de este.”

10. Que mediante comunicación remitida por el ENTE GESTOR al Ministerio de Transporte, con radicado 20253030804272 del 13 de mayo de 2025, se solicita programar los aportes de la Nación no solicitados a la fecha, así como los aportes correspondientes a la vigencia 2025 al Convenio de Cofinanciación.

11. Que, revisada la solicitud del Ente Gestor, mediante comunicación 20252100868731 del 10 de julio de 2025 la coordinación del grupo UMUS del Ministerio de Transporte realizó observaciones a la solicitud presentada.

12. Que mediante comunicación 2025EE-211 con radicado MT 20253031209122 del 16 de julio de 2025 el Ente Gestor dio respuesta a las observaciones realizadas por UMUS mediante oficio No 20252100868731 del 10 de julio de 2025.

Vigencia	Aportes Nación*	Desembolsos*	Saldo*
2011	11.909.000.000	11.909.000.000	-
2012	20.659.000.000	20.659.000.000	-
2013	-	-	-
2014	-	-	-
2015	7.830.357.950	7.830.357.950	-
2016	12.390.419.572	12.390.419.572	-
2017	26.750.454.021	26.750.454.021	-
2018	-	-	-
2019	12.281.275.741	11.372.415.041	908.860.700
2020	4.846.932.467	3.721.357.879	1.125.574.588
2021	3.564.600.000	2.106.657.122	1.457.942.878
2022	17.962.844.593	4.248.932.835	13.713.911.758
2023	18.457.863.799	4.490.995.607	13.966.868.192
2024	25.019.328.598		25.019.328.598
2025	5.304.500.000		5.304.500.000

*Precios expresados en pesos corrientes

Fuente: Certificados emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

13. Que conforme a lo establecido en el documento CONPES 3572 de 2009 y en concordancia a lo establecido en el literal (e), numeral 2.3 de la cláusula 2

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

del convenio de cofinanciación, las obras desarrolladas por los entes territoriales antes de la firma del convenio se entenderán como parte de la cofinanciación, siempre y cuando sea aprobada su elegibilidad por parte del Ministerio de Transporte, en articulación con el Departamento Nacional de Planeación.

14. Que de acuerdo con lo establecido en la Circular Conjunta del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación – Directrices para la Validación de Aportes en Especie de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, mediante la cual se definió el procedimiento, las etapas y el acto administrativo requerido para el reconocimiento de dichos aportes dentro de los convenios de cofinanciación, corresponde a estas entidades adelantar el proceso de revisión técnica y documental y, una vez culminado, expedir el acto administrativo que formaliza la validación de los aportes en especie territoriales.
15. Que, mediante comunicación radicado MT 20242101224071 del 3 de octubre de 2024 el Ministerio de Transporte radicó ante el Departamento Nacional de Planeación el informe de revisión de aportes en especie por los siguientes montos y vigencias:

Vigencia	Aportes en especie
2009	185.591.205,26
2010	6.753.092.283,13

16. Que, con corte a septiembre de 2025, el estado de aportes y desembolsos al Convenio de Cofinanciación por parte de la MUNICIPIO se resume de la siguiente manera:

Vigencia	Aportes Municipio	Desembolsos	Aportes en especie *	Balance
2009	\$ 8.502.000.000,0	\$ 0,0	\$ 185.591.205,3	-\$ 8.316.408.794,7
2010	\$ 8.502.000.000,0	\$ 187.565.960,1	\$ 6.604.977.853,3	-\$ 1.709.456.186,5
2011	\$ 8.502.000.000,0	\$ 6.233.484.486,4		-\$ 2.268.515.513,6
2012	\$ 8.502.000.000,0	\$ 8.343.373.228,0		-\$ 158.626.772,0
2013	\$ 5.919.000.000,0	\$ 7.517.821.088,6		\$ 1.598.821.088,6
2014	\$ 5.247.000.000,0	\$ 4.004.755.720,1		-\$ 1.242.244.279,9
2015	\$ 4.609.000.000,0	\$ 4.345.621.514,1		-\$ 263.378.485,9
2016	\$ 3.954.000.000,0	\$ 4.364.808.816,4		\$ 410.808.816,4
2017	\$ 0,0	\$ 1.733.196.080,4		\$ 1.733.196.080,4
2018	\$ 0,0	\$ 0,0		\$ 0,0

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

2019	\$ 0,0	\$ 0,0		\$ 0,0
2020	\$ 0,0	\$ 0,0		\$ 0,0
2021	\$ 0,0	\$ 327.955.506,5		\$ 327.955.506,5
2022	\$ 0,0	\$ 209.307.685,9		\$ 209.307.685,9
2023	\$ 0,0	\$ 160.001.495,0		\$ 160.001.495,0
2024	\$ 0,0	\$ 2.129.850.743,8		\$ 2.129.850.743,8
2025	\$ 0,0	\$ 3.952.165.375,6		\$ 3.952.165.375,6

*Precios constantes de 2009.

Fuente: Armenia SETP – Certificación expedida por la Secretaría de Hacienda Municipal.

* Corresponden a los aportes en especie presentados por el SETP Armenia, trámite que se encuentra en desarrollo, sin que a la fecha se haya agotado el procedimiento requerido para la expedición del correspondiente acto administrativo definitivo.

17. Que dicho balance recoge la información reportada por el Ente Gestor y contrastada en el marco de la citada comunicación, constituyendo la base de referencia para el seguimiento financiero del Convenio, sin que a la fecha se haya agotado el trámite requerido para la expedición del correspondiente acto administrativo definitivo.

18. Que, con corte a septiembre de 2025, el estado de aportes y desembolsos al **Convenio de Cofinanciación** por parte de la **NACIÓN** se resume de la siguiente manera:

Vigencia	Aportes	Desembolso	No ejecutado
2.011	11.909.000.000	11.909.000.000	-
2.012	20.659.000.000	20.659.000.000	-
2.013	-	-	-
2.014	-	-	-
2.015	7.830.357.950	7.830.357.950	-
2.016	12.390.419.572	12.390.419.572	0
2.017	26.750.454.021	26.750.454.021	0
2.018	-	-	-
2.019	12.281.275.741	11.372.415.041	908.860.700
2.020	4.846.932.467	3.721.357.879	1.125.574.588
2.021	3.564.600.000	2.106.657.122	1.457.942.878
2.022	17.962.844.593	4.248.932.835	13.713.911.758
2.023	18.457.863.799	4.490.995.607	13.966.868.192
2.024	25.019.328.598	-	25.019.328.598
2.025	5.304.500.000		5.304.500.000

Fuente: UMUS – Ministerio de Transporte de los certificados emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. *Precios expresados en precios corrientes de cada año.

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

19. Que, de acuerdo con lo anterior, el costo total del proyecto de construcción del SETP de Armenia, adicionando el nuevo valor indexado a reprogramar por parte de la NACIÓN da un total de **TRESCIENTOS TREINTA Y OCHO MIL CIENTO CUARENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS VEINTISIETE MIL CUARENTA Y OCHO PESOS (\$338.142.527.048)** constantes de 2024, lo que hace necesaria la modificación del numeral 2.1. de la Cláusula 2 del Convenio de Cofinanciación.
20. Que de conformidad con la comunicación del consejo superior de política fiscal de fecha 16 de diciembre de 2025 se otorgó aval fiscal a los Proyectos de inversión de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público de Pasajeros para los Municipios de Armenia, Neiva, Sincelejo, Santa Marta y Popayán, y se autorizó a la Nación - Ministerio De Hacienda Y Crédito Público para asumir vigencias futuras comprendidas entre el 2027 y 2031.
21. Que el **Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES** a través del documento **CONPES 4178** del 23 de diciembre de 2025 emitió concepto favorable para la programación y reprogramación de aportes de la Nación a los Proyectos de inversión de los Sistemas Estratégicos De Transporte Público de Pasajeros para los Municipios de Armenia, Ibagué, Neiva, Sincelejo, Santa Marta y Popayán.
22. Que de conformidad con la comunicación del Secretario Ejecutivo del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, dicho órgano, en sesión del 30 de diciembre de 2025, autorizó el cupo de vigencias futuras excepcionales financiadas con recursos Nación correspondiente al SETP de Armenia, en el marco del Programa de Cofinanciación de Sistemas de Transporte Público. En consecuencia, y atendiendo el perfil de aportes aprobado por el CONFIS para este Proyecto, se hace necesario modificar el numeral 2.2 “Aportes de la Nación” de la Cláusula Segunda “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” del Convenio de Cofinanciación, con el fin de incorporar las vigencias futuras autorizadas.

Vigencia	Aportes de la Nación (pesos corrientes)
2027	5.584.600.628
2028	3.194.373.641
2029	7.894.964.853
2030	23.270.478.184
2031	35.775.047.924

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

23. Que los trámites para el desembolso de los aportes de la Nación, cuyas fechas son objeto de modificación mediante el presente Otrosí, están supeditados al cumplimiento del procedimiento de redistribución de aportes con cambio de alcance previsto en la Circular No. 20222101341481 del 22 de noviembre de 2022; razón por la cual, únicamente una vez finalizado dicho procedimiento será viable gestionar los desembolsos correspondientes, haciendo necesario adecuar las condiciones contractuales para reflejar esta exigencia administrativa.
24. Que el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, que modifica parcialmente la Ley 310 de 1996, define las condiciones para la cofinanciación de la NACIÓN a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros y los requisitos para acceder a la misma.
25. Que los párrafos tercero y cuarto de la misma norma establecen:

"PARÁGRAFO TERCERO. 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."

"PARÁGRAFO 4o. 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."

26. Que teniendo en cuenta lo anterior, se considera necesario modificar lo correspondiente en la cláusula 7 "Obligaciones Especiales de las Partes" numeral 7.2 "Obligaciones Especiales del Municipio".

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

27. Que el día 29 de octubre de 2025, durante el Taller Nacional de Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP, liderado por el Ministerio de Transporte y la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible – UMUS, el Municipio y el Ente Gestor desarrollaron una revisión técnica del estado de avance del sistema y construyeron un plan de acción por ciudad, identificando compromisos, responsables y plazos para garantizar la entrada en operación del SETP en el periodo 2025–2027.
28. Que, como resultado de dicho taller, las partes suscribieron un Memorando de Entendimiento cuyo propósito fue formalizar la voluntad institucional de cooperación para asegurar la entrada en operación del sistema, promover la articulación Nación–Territorio y definir principios y mecanismos de seguimiento conjunto.
29. Que igualmente, durante las mesas técnicas por ciudad, se construyó y acordó un Anexo Técnico – Plan de Acción del SETP 2025–2027, el cual contiene:
- Problemas críticos identificados
 - Compromisos técnicos y operativos
 - Responsables principales
 - Hitos y fechas límite
 - Acciones requeridas para infraestructura, operación, tecnología ITS, recaudo, flota y gobernanza

El memorando de Entendimiento formal y el Anexo Técnico fueron firmados por el Municipio, el Ente Gestor y la Nación en fecha 15 de diciembre de 2025 y constituyen el instrumento operativo para la entrada en operación del sistema.

30. Que dicho Anexo Técnico, junto con el Memorando de Entendimiento, deben ser incorporados formalmente al Convenio de Cofinanciación como parte integral y soporte del presente Otrosí.
31. Que el CONPES 3991, aprobado en abril de 2020, formula la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional con el objetivo de establecer lineamientos para la gestión integral de la movilidad que contribuyan al bienestar social, la protección ambiental y el crecimiento económico de las ciudades y regiones en Colombia. La política busca hacer frente a las externalidades negativas del transporte (congestión, contaminación y siniestralidad vial), enfocándose en la sostenibilidad del transporte público, la promoción de modos activos (como la bicicleta y el caminar), la electrificación de las flotas y el fortalecimiento de la gobernanza y la financiación de los sistemas de transporte masivo y colectivo. En esencia, es la hoja de ruta para lograr un sistema de transporte más eficiente, inclusivo y amigable con el medio ambiente.

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

32. En atención a las anteriores consideraciones, y de conformidad con lo establecido en la Cláusula 11. **Modificaciones del Convenio de Cofinanciación** que dispone que “*El presente Convenio solamente podrá ser modificado mediante acuerdo expreso y escrito entre las Partes*”, las Partes han acordado suscribir la presente modificación al **Convenio de Cofinanciación** regido por las siguientes:

CLÁUSULAS

CLÁUSULA PRIMERA Modificar el numeral 2.1. “Inversión Pública del Proyecto” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” quedando así:

“La inversión pública destinada para cubrir los costos del proyecto es de **TRESCIENTOS TREINTA Y OCHO MIL CIENTO CUARENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS VEINTISIETE MIL CUARENTA Y OCHO PESOS (\$338.142.527.048)** constantes de 2024, que comprende las inversiones establecidas en el documento CONPES 3572, las inversiones validadas por el Ministerio de Transporte en el marco de los procesos de reprogramación de conformidad a los lineamientos establecidos por el CONPES 3368 de 2005 y el Decreto 1869 de 2017.”

CLÁUSULA SEGUNDA: Modificar el Numeral 2.2. “Aportes de la Nación” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” del Convenio de Cofinanciación, el cual quedará 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 Nación (en pesos corrientes)
2027	5.584.600.628
2028	3.194.373.641
2029	7.894.964.853
2030	23.270.478.184
2031	35.775.047.924

CLAUSULA TERCERA: Modificar el literal (h) del Numeral 4.4. “Reglas Relativas a los aportes de la Nación” del Convenio de cofinanciación el cual quedaría así:

(h) De acuerdo con el flujo de caja y con la ejecución del Proyecto y en el evento en el que en determinada vigencia los recursos no sean utilizados, la NACIÓN podrá realizar una reprogramación de sus aportes previa solicitud

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

del ente gestor presentada al Ministerio de Transporte a más tardar el 30 de mayo de cada vigencia, sujeto a lo establecido en los documentos CONPES sobre la materia y siguiendo las siguientes reglas:

- i) Las programaciones y reprogramaciones de los aportes de la NACIÓN buscarán ante todo la eficiente ejecución de los recursos públicos en cada vigencia fiscal, evitando dejar recursos sin ejecutar. De igual manera, buscarán la optimización de la ejecución de obra del Proyecto, reduciendo los costos financieros del mismo.
- ii) En caso de que los recursos comprometidos no sean ejecutados y el ente gestor no comunique a más tardar el 30 de mayo de cada vigencia que requiere la reprogramación de los aportes de la Nación, los mismos no podrán ser programados nuevamente y estos deberán ser asumidos por el Ente Territorial.
- iii) Cuando la NACIÓN realice una reprogramación de los aportes determinados en el Numeral 2.2 de la Cláusula 2 del Convenio de Cofinanciación, que implique menores costos asociados a la financiación debido a una mejor estructura financiera del Proyecto, los excedentes que se generen serán prioritariamente destinados a la ejecución del Proyecto y en caso de no requerirse para el mismo, podrán ser utilizados por la NACIÓN para la ejecución del Programa de Proyectos de SETP, apropiado en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- iv) Para la reprogramación de recursos no ejecutados, la NACIÓN descontará un porcentaje al monto a reprogramar de cada vigencia de la siguiente manera: i) se tomará el monto no ejecutado de cada una de las vigencias y se multiplicará por la última Tasa Social de Descuento o Tasa de Rendimiento del capital en Colombia calculada por el Departamento Nacional de Planeación, entendida esta como el costo de oportunidad calculado para la evaluación de proyectos sociales; ii) Este resultado será restado del monto no ejecutado, para hallar así el monto total a reprogramar de cada vigencia. La reprogramación de aportes se realizará sin ajustar la inflación, sin el reconocimiento de intereses financieros, y de acuerdo con las restricciones fiscales y presupuestales de la NACIÓN.
- v) La reprogramación de los aportes surtirá el siguiente proceso:
 - Las reprogramaciones podrán ser propuestas por la NACIÓN y serán evaluadas y conceptuadas en sus aspectos técnicos por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación – DNP, de

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

acuerdo con sus respectivas competencias y las disposiciones legales vigentes.

- Ante una solicitud de reprogramación por parte del ENTE GESTOR, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público calculará el valor presente (VP) de los costos a cargo de la NACIÓN en todo el programa de los SETP, incluyendo la modificación propuesta y actualizará el VP del escenario base, utilizando para ello la metodología señalada en el anexo 2 del Convenio de Cofinanciación. En todo caso, el VP total que resulte de la realización de cualquier reprogramación de alguno de los perfiles de aportes de los proyectos no podrá aumentar en ninguna circunstancia.
- Las reprogramaciones deberán seguir los lineamientos establecidos por el documento CONPES 3368 de 2025 y los demás documentos CONPES y normatividad que se expidan sobre la materia.
- Las reprogramaciones deben contar con previa aprobación del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS – el cual deberá determinar su conveniencia teniendo en cuenta la situación fiscal y las restricciones presupuestales de la NACIÓN para los años en que dicha reprogramación implique un incremento de los pagos.

CLÁUSULA CUARTA: Incorporar al convenio de cofinanciación el contenido del memorando de entendimiento y el anexo técnico, el cual a partir de la fecha se entiende como parte integral del mismo, y sus recomendaciones se entienden incorporadas al componente obligacional del referido convenio de cofinanciación.

PARÁGRAFO: A efecto de la incorporación acordada en la presente cláusula, se anexa al presente otrosí el Memorando de Entendimiento y su Anexo Técnico.

CLÁUSULA QUINTA: Adicionar en la Cláusula 7 "Obligaciones Especiales de las Partes":

En el numeral 7.2 "Obligaciones Especiales del Municipio" los literales (p), (q), (r),), (t),(u) y (w) así:

(p) Dar aplicación integral al contenido del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

(q) 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

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

estratégico de transporte público de pasajeros, en los términos del parágrafo 4 del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

(r) Asignar los recursos técnicos, administrativos y financieros necesarios para ejecutar el Anexo Técnico del memorando de entendimiento.

(s) Asignar recursos adicionales al convenio para la implementación del sistema de gestión y control de flota e información al usuario, el sistema de tecnología a bordo y los patios – talleres, en caso de que dichos elementos no sean provistos por el sector privado tal como está previsto.

(s) Remitir informes trimestrales a la UMUS sobre el avance físico, financiero y contractual.

(t) Participar en las mesas de seguimiento con el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Departamento Nacional de Planeación.

(u) Implementar ajustes recomendados por la Nación dentro de los plazos definidos por dichas entidades.

(w) El Municipio deberá realizar acciones necesarias para la implementación de las medidas específicas y recomendaciones contenidas en el Documento CONPES 3991 de 2020 – Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, priorizando aquellas relacionadas con la implementación del modelo de gobierno corporativo, los ajustes estatutarios y las demás actividades necesarias para dar cumplimiento al anexo C del referido documento CONPES, en el marco de sus competencias.

En el numeral 7.3 "Obligaciones Especiales del Ente Gestor" los literales (n), (o), (p), (q), (r), y (s), así:

(n) Dar aplicación integral al contenido del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

(o) 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, en los términos del parágrafo 4 del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

(p) Asignar los recursos técnicos, administrativos y financieros necesarios para ejecutar el Anexo Técnico del memorando de entendimiento.

(q) Remitir informes trimestrales a la UMUS sobre el avance físico, financiero y contractual.

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

(r) Participar en las mesas de seguimiento con el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Departamento Nacional de Planeación.

(s) Implementar ajustes recomendados por la Nación dentro de los plazos definidos por dichas entidades.

(v) *El Ente Gestor del SETP deberá realizar las acciones necesarias para la implementación de las medidas específicas y recomendaciones contenidas en el Documento CONPES 3991 de 2020 – Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, priorizando aquellas relacionadas con la implementación del modelo de gobierno corporativo, los ajustes estatutarios y las demás actividades necesarias para dar cumplimiento al anexo C del referido documento CONPES.*

CLÁUSULA SEXTA: Reemplazar el anexo uno COMPONENTES COFINANCIABLES, por el que se adjunta a este Otrosí y que corresponde al **ANEXO 1. COMPONENTES ELEGIBLES PARA SISTEMAS DE TRANSPORTE – SETP.**

CLÁUSULA SÉPTIMA: Los trámites para el desembolso de los aportes de la nación cuyas fechas se modifican por el presente Otrosí, quedan condicionados al cumplimiento del procedimiento de redistribución de aportes con cambio de alcance establecidos en la circular 20222101341481 de fecha 22 de noviembre de 2022, y solo hasta que se concluya este procedimiento será posible acceder a gestionar los desembolsos requeridos.

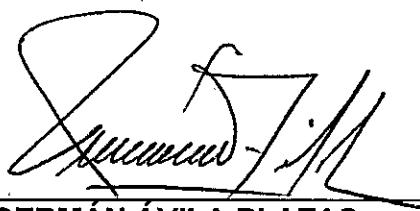
CLÁUSULA OCTAVA: Las Cláusulas del **Convenio de Cofinanciación** que no hubieran sido modificadas mediante el presente Otrosí continuarán vigentes en los mismos términos y condiciones pactadas previamente.

CLÁUSULA NOVENA: El presente Otrosí al **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, transparencia y eficacia.

Para constancia, se firma el presente Otrosí Nro. 7 al **Convenio de cofinanciación** por las partes intervenientes, en cinco (5) ejemplares del mismo tenor, cada uno de los cuales será considerado como un original a los a los 31 días del mes de  diciembre de 2025.

Por la Nación,

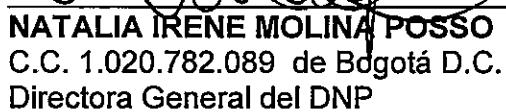
OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA



GERMÁN ÁVILA PLAZAS
C.C. 19.437.985 de Bogotá
Ministro de Hacienda y Crédito Público

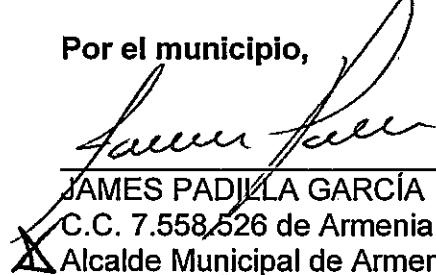


MARÍA FERNANDA ROJAS
MANTILLA
C.C. 40.399.537 de Villavicencio
Ministra de Transporte



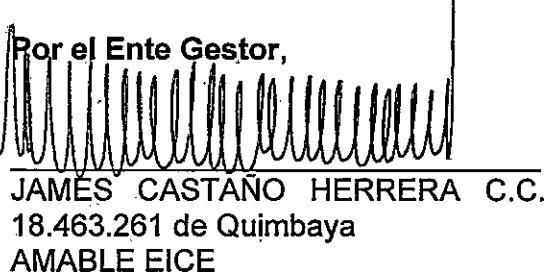
NATALIA IRENE MOLINA POSSO
C.C. 1.020.782.089 de Bogotá D.C.
Directora General del DNP

Por el municipio,



JAMES PADILLA GARCÍA
C.C. 7.558.526 de Armenia
Alcalde Municipal de Armenia

Por el Ente Gestor,



JAMES CASTAÑO HERRERA C.C.
18.463.261 de Quimbaya
AMABLE EICE

Anexo 1. 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.	<ul style="list-style-type: none"> • 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, ciclorutas 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. • 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, ciclorutas, puentes o deprimidos vehiculares o peatonales.	<ul style="list-style-type: none"> • 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, ciclorutas,

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
			<p>alamedas, obras de paisajismo y mobiliario urbano, incluyendo la señalización y demarcación requeridas para la adecuada operación del SETP y del entorno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción, ampliación, mejoramiento, actualización y mantenimiento de la cimentación e infraestructura para las intersecciones a nivel o desnivel (puentes y deprimidos). • 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 ejecución, regulación y control, información histórica), mediante el procesamiento de	Consiste en el suministro e instalación de equipo y tecnología para la implementación de un centro de operaciones, infraestructura y equipos embarcados en buses para operar el Sistema de Gestión y Control de Flota.	<p>La implementación del sistema como herramienta y recurso, en los procesos de planeación, control y regulación de la actividad del servicio del SETP.</p> <p>Incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistema de programación. • Sistema de control y gestión. • Sistema de información al usuario, con reportes de quejas y reclamos. • Infraestructura de comunicación.

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	la información operacional proveniente de la flota.		<ul style="list-style-type: none"> • 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.	<p>Consiste en el suministro e instalación de tecnología para la implementación de un sistema de recaudo centralizados que permita:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. 	<p>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:</p> <p>Incluye:</p> <p>Los equipos, aplicativos y elementos conexos del sistema central, incluyendo los sistemas de consulta e información a los diferentes tipos de usuarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La estructuración del <i>mapping</i>, protocolos de seguridad e interfaces requeridas para garantizar un esquema abierto, interoperable y multimodal. • 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	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	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.

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	red vial para el correcto funcionamiento del SETP.	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.	Incluye: <ul style="list-style-type: none"> • Sistema centralizado de control de semáforos. • Controladores semafóricos. • 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.	<ul style="list-style-type: none"> • 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 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 la ciudad a realizar sus trámites.	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.	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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.

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
Estaciones, módulos de transferencia, terminales de intercambio o cabecera	<p>Son las estaciones o terminales donde se conectan las diferentes rutas del sistema.</p> <p>Son estaciones que permiten actividades de trasbordo físico y virtual mediante una tarifa integrada.</p>	<p>Comprende todas las actividades para la construcción de las terminales, módulos, de transferencia, terminales de intercambio o cabecera necesarios para el SETP.</p> <p>Si se considera necesario, se verificará la operación que cumple la terminal de ruta, y se podrá redistribuir en otro punto de la ciudad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría. La construcción de los siguientes elementos: <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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 allistamiento 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.	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Elaboración de estudios, diseños, construcción e interventoría de diseños y construcción.</p>
Estudios de consultoría de obra y operación	Son los trabajos especializados de consultoría que se	Comprende el desarrollo de estudios, consultorías y auditorías requeridos para	<ul style="list-style-type: none"> • Comprende la realización de estudios de ingeniería que permitan optimizar los diseños y

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	requieren para garantizar el buen desarrollo de las obras y el buen funcionamiento de la operación del sistema de transporte.	estructurar las condiciones definitivas de operación o de su actualización.	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios de actualización de la demanda, de detalle de la operación y del esquema institucional del sistema, así como todos 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.	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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	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.	<p>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.</p> <p>Adquisición de los predios identificados y requeridos para los</p>

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	POAI y Plan de Adquisición.		<p>proyectos de infraestructura del sistema correspondiente al valor comercial de los predios según evaluó 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 <i>"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"</i>, del Ministerio de Transporte.</p> <p>Reconocimientos económicos otorgados a las unidades sociales censadas conexas a los predios identificados y requeridos para la infraestructura del sistema e incluidas en los planes de reasentamiento aprobados por el ente gestor con base en el anexo del procedimiento AAT-A-006 <i>"Marco de reasentamiento Proyectos de Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación"</i>, del Ministerio de Transporte.</p> <p>Nota: Las actividades del componente <i>Predios y Plan de Reasentamiento</i> 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.</p>
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	<p>Comprende las comisiones y honorarios del administrador fiduciario, y los costos de las auditorías que se realizarán a los elementos cofinanciables por la Nación.</p> <p>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.</p>	<p>Auditorías y encargos fiduciarios para la administración de los recursos del proyecto.</p>  

OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	2021 del documento CONPES 3896 de 2021.		
Traslado de redes (afectadas directamente por el proyecto y que cumplan los criterios de este apartado)	<p>Es el movimiento de las redes de servicios públicos con ocasión de la intervención del proyecto de transporte, debido a la interferencia de las redes con el desarrollo del proyecto.</p> <p>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 norma que la modifique, sustituya y adicione.</p>	<p>Conjunto de actividades para gestionar el traslado de redes directamente 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.</p> <p>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).</p> <p>Se reconocerá como máximo el monto establecido en los estudios y diseños a nivel de factibilidad, para el componente traslado de redes.</p> <p>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.</p> <p>No se reconocerán los costos por la ampliación, repotenciación o 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios y diseños de redes • 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. • Obras necesarias para la protección de redes de servicios públicos teniendo en cuenta las acciones permitidas a través del desarrollo de este componente.

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

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

**OTROSÍ NÚMERO 7 AL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL SISTEMA
ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE
ARMENIA**

Componente	Definición	Descripción	Actividades que comprende
	desarrollo del proyecto.	costos por crédito o titularización.	

Dependencia: Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS
Elaboró: Nubia Quintero – Líder Sistema UMUS
Jorge Jiménez – Componente Jurídico Convenio UMUS
Mauricio Cortés – Componente Financiero Convenio UMUS
Eduardo Rodríguez – Componente Contable Convenio UMUS

