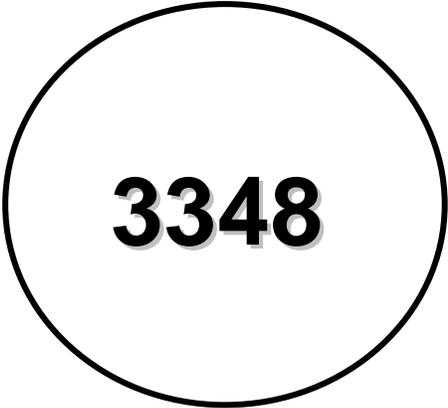


Documento

**Conpes**

---



**3348**

Consejo Nacional de Política Económica y Social  
República de Colombia  
Departamento Nacional de Planeación

**SISTEMA INTEGRADO DEL SERVICIO PÚBLICO URBANO DE  
TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE  
BARRANQUILLA Y SU AREA METROPOLITANA - SEGUIMIENTO**

**DNP: DIES- GEINF  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público – MHCP  
Ministerio de Transporte**

**Versión Aprobada**

**Bogotá, D.C. Abril 18 de 2005**

## I. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) el Seguimiento de las acciones para el desarrollo del SITM del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana recomendadas por el Documento Conpes 3306 “Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana” aprobado el 6 de Septiembre de 2004; así como el cumplimiento por parte del Distrito de Barranquilla de las condiciones establecidas para acceder a la participación de la Nación en la cofinanciación del SITM.

## II. COSTOS DE INVERSIÓN.

El costo estimado de inversión en la primera fase es de 287.929 millones de pesos constantes de 2002, de los cuales 69% corresponden a inversión pública y 31% corresponden a inversión privada (Cuadro 1).

**Cuadro 1**  
**COSTO TOTAL S.I.T.M. BARRANQUILLA**

Pesos Constantes de 2.002

ITEMS	INVERSION PUBLICA	INVERSION PRIVADA	TOTAL INVERSION
Infraestructura	134.772.316.581		134.772.316.581
Costos Financieros	64.550.453.294		64.550.453.294
<b>Total Infraestructura</b>	<b>199.322.769.875</b>		<b>199.322.769.875</b>
Vehiculos Nuevos y Otras Inversiones		60.395.000.000	60.395.000.000
Patios, Talleres, Portales		20.968.000.000	20.968.000.000
Recaudo y Centro de Control		7.244.000.000	7.244.000.000
<b>Total Inversion Privada</b>		<b>88.607.000.000</b>	<b>88.607.000.000</b>
<b>TOTAL PROYECTO</b>	<b>199.322.769.875</b>	<b>88.607.000.000</b>	<b>287.929.769.875</b>

Fuente: Estructuración Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Barranquilla y su Área Metropolitana, UT-SITM-BARRANQUILLA, 2005.

Nota: Valores máximos de inversión en infraestructura, sujetos a estudios de diseño definitivo. La infraestructura incluye predios, compensaciones, intervención vial, estaciones, terminales, intersecciones, señalización y accesos peatonales, entre otros.

La inversión pública cofinanciada por la Nación y el Distrito de Barranquilla solamente podrá ser destinada al pago de los gastos elegibles determinados en el Anexo 1 del presente documento y establecidos en el Convenio de Cofinanciación que deberán suscribir las partes. Los gastos elegibles estarán dirigidos al pago de la infraestructura relacionada directamente con el sistema y/o al pago del servicio de la deuda que genere la construcción de dicha infraestructura. Cualquier obra complementaria estará, en su totalidad a cargo del Distrito de Barranquilla.

### **III. FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM.**

El esquema de financiación propuesto estima un servicio de deuda para el SITM hasta por \$199.322 millones de pesos constantes de 2002. Los aportes de la Nación al servicio de la deuda del proyecto serán por un máximo de \$124.626 millones de pesos constantes de 2002 (62.54%) y el Distrito de Barranquilla aportará \$ 74.696 millones de pesos constantes de 2002 (37,48%).

El Distrito de Barranquilla realiza un mayor aporte respecto al inicialmente aprobado en el Documento Conpes 3306, correspondiente a \$ 6.244 millones de pesos constantes de 2002, serán utilizados para generar un nivel superior de coberturas dentro de la estructuración de los créditos para Transmetro S.A. Esta cobertura permitirá mejorar el perfil de la factibilidad crediticia del proyecto, en la medida que dichos recursos se utilizarán para realizar prepagos de la deuda. Los recursos del Distrito con destinación a la obtención de los créditos que no sean utilizados para el pago del servicio de la deuda, se utilizarán para generar un fondo de contingencias para inversión en infraestructura o sostenibilidad de la operación del sistema, el cual deberá estar reglamentado, los parámetros y condiciones de dicho fondo, quedarán establecidos en el Convenio de Cofinanciación. Los aportes de la Nación no se incrementan con respecto al monto de aportes aprobado en el Documento Conpes 3306. La distribución de aportes entre 2005 y 2017 se presenta en el Cuadro 2:

**Cuadro 2**  
**PERFIL DE APORTES AL S.I.T.M DE BARRANQUILLA**

Pesos Constantes de 2.002

	<b>Total Aportes Distrito</b>	<b>Nación</b>	<b>Total Aportes</b>
2005	4.000.000.000		4.000.000.000
2006	5.584.660.463	21.867.698.865	27.452.359.328
2007	6.759.323.906	25.686.594.387	32.445.918.293
2008	6.759.323.906	24.476.929.161	31.236.253.067
2009	6.759.323.906	18.051.629.987	24.810.953.892
2010	6.759.323.906	17.598.342.173	24.357.666.078
2011	6.759.323.906	16.945.015.979	23.704.339.885
2012	6.759.323.906		6.759.323.906
2013	6.759.323.906		6.759.323.906
2014	6.759.323.906		6.759.323.906
2015	6.759.323.906		6.759.323.906
2016	2.759.323.906		2.759.323.906
2017	1.518.659.805		1.518.659.805
2018	-		-
	<b>74.696.559.323</b>	<b>124.626.210.552</b>	<b>199.322.769.875</b>

Fuente: Estructuración Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Barranquilla y su Área Metropolitana, UT-SITM-BARRANQUILLA, 2005.

El servicio de la deuda a cargo del Distrito de Barranquilla, está soportado con los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina a los que se refiere el parágrafo 3 del artículo 55 de la Ley 788 de 2002 y por los recursos por concepto del mayor ingreso del impuesto predial del Distrito por la actualización catastral, cuyo uso para el desarrollo del SITM deberá ser aprobado en el Comité de Vigilancia de la Ley 550, antes de la firma del convenio de cofinanciación con la Nación.

Previo a la expedición de las vigencias futuras por parte de la Nación, el Distrito de Barranquilla deberá reglamentar por medio de un Acuerdo Distrital, la expedición de vigencias futuras excepcionales a fin de que sea posible comprometer recursos para el SITM a partir de la vigencia en que inicie el proyecto.

Las fuentes de financiación del Distrito de Barranquilla mencionadas anteriormente, son consideradas las fuentes con las cuales el Distrito soportará los aportes a la Cofinanciación del

SITM dentro de los términos establecidos por la ley. Todos los documentos suscritos por el Distrito con particulares a fin de dar cumplimiento a las condiciones de financiación anteriormente previstas en el Documento Conpes 3306 de los aportes del Distrito al SITM deberán darse por terminados antes de la firma del Convenio de Cofinanciación con la Nación.

En el caso que las fuentes de financiación del Distrito sean inferiores a las necesidades del proyecto durante su ejecución, el Distrito de Barranquilla deberá subsanar con otras fuentes de similares características de liquidez y disponibilidad, los faltantes para el proyecto, lo cual deberá contemplarse en el Convenio de Cofinanciación y previo cumplimiento de los requisitos legales a los que hay lugar para ello.

En ningún caso la estructura financiera del proyecto, el análisis de riesgo y las operaciones de crédito que se realicen podrán poner en peligro la situación fiscal del Distrito, los compromisos adquiridos con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, ni los aportes de la Nación superarán la proporción de los aportes aquí estipulados.

Los riesgos financieros, las coberturas y los mayores valores en inversión pública respecto a lo previsto en el Cuadro 1 estarán en su totalidad, a cargo del Distrito de Barranquilla. Los supuestos empleados en la modelación financiera pueden consultarse en el Anexo 2.

#### **IV. CRONOGRAMA**

De acuerdo con el desarrollo de las actividades el cronograma ajustado del proyecto es el que se presenta a continuación:

Suscripción del Convenio de Cofinanciación	Segundo Trimestre 2005
Inicio proceso licitatorio construcción primer tramo	Segundo Trimestre 2005
Inicio proceso licitatorio Fase I	Tercer Trimestre 2005
Inicio proceso licitatorio de Operación	Tercer Trimestre 2005
Inicio proceso licitatorio de Recaudo	Cuarto Trimestre 2005
Inicio de operación del sistema	Cuarto trimestre 2006

## **V. CONDICIONES PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN**

EL Distrito de Barranquilla deberá cumplir con todos los compromisos asumidos en el Acuerdo Reestructuración de Ley 550 de 1999. Dicho cumplimiento debe ser certificado, por unanimidad, por el Comité de Vigilancia, conforme lo dispone la Circular 16 de 2003 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con corte a 31 de diciembre de 2004 y al mes inmediatamente anterior a la aprobación de las vigencias futuras de la Nación. Para el período de ejecución del proyecto, el Distrito de Barranquilla deberá demostrar y sustentar, a través del marco fiscal de mediano plazo, que la financiación del proyecto es totalmente compatible con la existencia de recursos financieros suficientes para atener todos los compromisos suscritos en el citado acuerdo.

Presentar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público una valoración numérica de los pasivos contingentes distritales, incluidos los que puedan surgir como resultado de la ejecución de este proyecto, y en el evento de que su existencia obligue a la creación de un fondo de contingencias para cubrirlos, la identificación de las fuentes de ingresos que alimentarán dicho fondo. Todo lo anterior según lo establecido en el artículo 3 de la ley 819 de 2003.

Presentar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los soportes de los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina a los que se refiere el parágrafo 3 del artículo 55 de la ley 788 de 2002, los soportes de los recursos provenientes de los excedentes por concepto del mayor ingreso por recaudo del impuesto predial y el Acuerdo Distrital que reglamenta la expedición de vigencias futuras excepcionales.

Presentar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación las Vigencias Futuras del Distrito que soporten los compromisos adquiridos en la cofinanciación del SITM en los plazos y montos establecidos en el anexo 2 del presente documento, como requisito previo para la suscripción del Convenio de Cofinanciación con la Nación.

Como requisito para la firma del Convenio de Cofinanciación y mientras se cuenta con la reglamentación para la expedición de vigencias futuras, el Distrito se compromete a no disponer de los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina a los que se refiere el parágrafo 3 del artículo 55 de la ley 788 de 2002 y los recursos provenientes de los excedentes por concepto del mayor ingreso por recaudo del impuesto predial, con el fin de que sean destinados a la financiación del SITM.

## **VI RECOMENDACIONES.**

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Conpes:

1. Aprobar la participación de la Nación en el servicio de la deuda del proyecto del sistema integrado de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros para el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana por un monto máximo de \$ 124.626 millones de pesos de 2002, de acuerdo con los términos y condiciones definidas en este Documento y previo el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996.
2. Las recomendaciones establecidas en el Documento Conpes 3306 que no sean sustituidas o reemplazadas en el presente documento permanecen vigentes.
3. Solicitar dentro de sus competencias al Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación:
  - Realizar todas las gestiones necesarias para expedir la autorización de cupo de vigencias futuras, de acuerdo con el programa de financiación establecido en el Anexo 3 del presente documento y sujeto al cumplimiento de los límites y las metas del marco fiscal de mediano plazo de la Nación, después de que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público verifique, el cumplimiento por parte del Distrito de los indicadores de gasto de ley, de acuerdo lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley 617 de 2000, así como por lo

establecido en las leyes 358 de 1997, 819 de 2003 y todos los compromisos adquiridos en el Acuerdo de Reestructuración de Pasivos Ley 550 de 1999.

- Concurrir con el Distrito de Barranquilla y TRANSMETRO S.A. a la suscripción del Convenio de Cofinanciación con la Nación para el desarrollo del SITM.

4. Solicitar al Distrito de Barranquilla:

- Presentar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público toda la información necesaria que permita verificar el cumplimiento de los indicadores de gasto de ley, de acuerdo a lo establecido en la Ley 617 de 2000; así como lo dispuesto en las leyes 358 de 1997 y 819 de 2003 y con todos los compromisos adquiridos en el Acuerdo de Reestructuración de Pasivos Ley 550 de 1999.
- Concurrir con la Nación a la firma del Convenio de Cofinanciación para lo cual deberá presentar a la Nación las respectivas autorizaciones para la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras con cargo a los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina a los que se refiere el parágrafo 3 del artículo 55 de la Ley 788 de 2002 y de los excedentes generados por concepto del mayor ingreso por recaudo del impuesto predial.
- Presentar a la Nación, la terminación de los contratos suscritos por Distrito y TRANSMETRO S.A. con particulares a fin de garantizar la fuente de financiación de los aportes del Distrito al SITM de acuerdo a lo establecido en las recomendaciones del Documento Conpes 3306 del 6 de Septiembre de 2004.
- Presentar a la Nación, la certificación suscrita por el presidente y el secretario del comité de vigilancia, relacionada con el cumplimiento de los compromisos adquiridos al interior del acuerdo de reestructuración de pasivos.

- Establecer los mecanismos de ajuste y controles económicos para mantener en todo momento la viabilidad y sostenibilidad del proyecto, incluyendo la entrada en operación del mismo.

## Anexo 1

### Inversiones en infraestructura susceptibles de cofinanciación de la Nación.

1. Vías para servicios troncales:	<p>Corresponden a los carriles izquierdos de las principales avenidas de la ciudad, adecuados para los servicios troncales, según lo definido en el Documento Conpes 3306 y en los estudios técnicos. Incluye así mismo, carril de sobrepaso, cuando se requiera, señalización y semaforización, entre otros. Se adecuará el carril adyacente al troncal, cuando por la intervención en este último se afecte aquel, de acuerdo con los diseños. Así mismo, se ampliará la capacidad para tráfico mixto en aquellos sitios donde sea necesaria por la implementación del SITM.</p> <p>Cuando haya lugar a intervención de redes de servicios públicos en la adecuación de vías troncales la Nación sólo financiará el movimiento o adecuación de las mismas, lo cual no incluye renovación o expansión de redes.</p>
2. Estaciones para Servicios Troncales	<p>Lugares de parada de los servicios troncales, las cuales estarán ubicadas sobre el separador central y tendrán acceso en ambos sentidos. Las estaciones se construyen de manera que el nivel de las plataformas coincida con el nivel del piso interno de los buses para servicios troncales.</p>
3. Terminales de integración	<p>Permiten realizar transbordos entre servicios troncales y servicios alimentadores. Los portales también están habilitados para transbordos desde y hacia buses intermunicipales.</p>
4. Infraestructura de acceso peatonal para estaciones de servicios troncales, pasos peatonales.	<p>Pasos peatonales a desnivel: infraestructura para la movilización cómoda y segura de peatones desde y hacia las estaciones para servicios troncales, o pasos peatonales a nivel con semaforización y señalización adecuadas, de acuerdo con los estudios técnicos.</p>
5. Andenes	<p>De ancho de acuerdo con la sección disponible y según los diseños técnicos definitivos, y que hagan parte de las necesidades de accesibilidad del sistema.</p>

Fuente: MHCP – DNP - Mintransporte

**Anexo 2**  
**Supuestos de modelación financiera**  
**Deuda pública**

Para efectos de las proyecciones financieras se estimó un crédito hasta por un valor de \$ 110.000 millones, para ser desembolsados en dos tramos así:

i) El primero, por un valor de \$ 74.000 millones para ser desembolsado en el año 2006 con las siguientes características: El plazo será de cinco (5) años con 1 año de gracia a capital, tasa de interés hasta de DTF + 6; (ii) el segundo, por un valor de \$ 36.000 millones para ser desembolsado en el año 2007 con las siguientes características: El plazo será de 4 años y un tasa de interés hasta del DTF + 5.5 sin periodos de gracia a capital.

El sujeto de crédito del proyecto es TRANSMETRO S.A. y las fuentes de pago de dicho crédito serán las vigencias futuras aprobadas tanto de la Nación como del Distrito.

Se tuvieron en cuenta supuestos como el costo de la deuda actual del mercado, la remuneración de capital y el cumplimiento de las coberturas. El modelo calculó los ingresos y egresos del sistema de acuerdo con las proyecciones señaladas, con una relación deuda – capital que mantiene las coberturas mencionadas.

Así mismo, parte de la infraestructura por un valor aproximado de \$18.000 millones constantes de 2.002 será construida mediante la cesión un porcentaje de los recursos aportados por el Distrito de Barranquilla a favor de un contratista que se encargará de construir las estaciones intermedias de pasajeros a cambio de percibir los recursos antes mencionados.

### Anexo 3

#### Aportes Nación y Distrito en Pesos Corrientes

Para efectos de la suscripción del Convenio de Cofinanciación con la Nación, las cifras de los aportes tanto de la Nación como del Distrito equivalentes en pesos corrientes son las que se presentan a continuación:

#### PERFIL DE APORTES AL S.I.T.M DE BARRANQUILLA

Pesos Corrientes

Año	Distrito de Barranquilla	Nación	Total Aportes
2005	4.536.844.205	-	
2006	6.650.040.709	26.039.378.515	32.689.419.224
2007	8.431.087.237	32.039.582.822	40.470.670.059
2008	8.768.229.390	31.751.597.150	40.519.826.540
2009	9.053.170.329	24.177.637.183	33.230.807.513
2010	9.324.765.468	24.277.637.183	33.602.402.651
2011	9.604.508.417	24.077.637.183	33.682.145.600
2012	9.892.643.628	-	9.892.643.628
2013	10.189.422.893	-	10.189.422.893
2014	10.495.105.535	-	10.495.105.535
2015	10.809.958.655	-	10.809.958.655
2016	4.545.280.409	-	4.545.280.409
2017	2.576.651.713	-	2.576.651.713
2018	-	-	-

Fuente: MHCP – DNP Estructuración Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Barranquilla y su Área Metropolitana, UT-SITM-BARRANQUILLA, 2005.

#### PERFIL DE APORTES DE BARRANQUILLA POR FUENTE

Pesos Corrientes

	Sobretasa a la Gasolina	Impuesto Predial	Total Aportes
2004			
2005	-	4.536.844.205	4.536.844.205
2006	2.595.030.939	4.055.009.770	6.650.040.709
2007	3.934.011.199	4.497.076.038	8.431.087.237
2008	4.091.324.363	4.676.905.028	8.768.229.390
2009	4.224.280.032	4.828.890.298	9.053.170.329
2010	4.351.008.446	4.973.757.022	9.324.765.468
2011	4.481.538.693	5.122.969.725	9.604.508.417
2012	4.615.984.834	5.276.658.794	9.892.643.628
2013	4.754.464.359	5.434.958.534	10.189.422.893
2014	4.897.098.268	5.598.007.267	10.495.105.535
2015	5.044.011.195	5.765.947.460	10.809.958.655
2016	4.545.280.409	-	4.545.280.409
2017	2.576.651.713	-	2.576.651.713
2018	-	-	-

Fuente: MHCP – DNP Estructuración Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Barranquilla y su Área Metropolitana, UT-SITM-BARRANQUILLA, 2005.