

Documento CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

3946

MODIFICACIÓN DEL DOCUMENTO CONPES 3657 CONCEPTO FAVORABLE A LA NACIÓN PARA CONTRATAR EMPRÉSTITOS EXTERNOS CON BANCOS U ORGANISMOS MULTILATERALES, ENTIDADES DE FOMENTO O GOBIERNOS HASTA POR LA SUMA DE USD 2.006 MILLONES O SU EQUIVALENTE EN OTRAS MONEDAS, DESTINADOS A FINANCIAR PARCIALMENTE LOS APORTES DE LA NACIÓN A LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) Y LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP)

Departamento Nacional de Planeación
Ministerio de Transporte
Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 17 de septiembre de 2018

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL CONPES

Iván Duque Márquez
Presidente de la República

Marta Lucía Ramírez Blanco
Vicepresidenta de la República

Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda
Ministra del Interior

Carlos Holmes Trujillo García
Ministro de Relaciones Exteriores

Alberto Carrasquilla Barrera
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Gloria María Borrero Restrepo
Ministra de Justicia y del Derecho

Guillermo Botero Nieto
Ministro de Defensa Nacional

Andrés Valencia Pinzón
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Juan Pablo Uribe Restrepo
Ministro de Salud y Protección Social

Alicia Victoria Arango Olmos
Ministra de Trabajo

María Fernanda Suárez Londoño
Ministra de Minas y Energía

José Manuel Restrepo Abondano
Ministro de Comercio, Industria y Turismo

María Victoria Angulo González
Ministra de Educación Nacional

Ricardo José Lozano Picón
Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Jonathan Malagón González
Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio

Silvia Constain Rengifo
Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Ángela María Orozco Gómez
Ministra de Transporte

Carmen Inés Vásquez Camacho
Ministra de Cultura

Gloria Amparo Alonso Másmela
Director General del Departamento Nacional de Planeación

Rafael Puyana Martínez Villalba
Subdirector General Sectorial

Diego Rafael Dorado Hernández
Subdirector General Territorial

Resumen ejecutivo

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), la modificación del Documento CONPES 3657 *Concepto favorable a la Nación para contratar empréstitos externos con bancos u organismos multilaterales, entidades de fomento o gobiernos hasta por la suma de USD 2.006 millones o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar parcialmente los aportes de la Nación a los sistemas integrados de transporte masivo (SITM) y los sistemas estratégicos de transporte público (SETP)*¹. A través de este documento, la Nación contribuyó a la implementación de proyectos de SITM y SETP, financiados parcialmente por medio de créditos de empréstito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)².

En este sentido, el presente documento plantea dos modificaciones a los componentes o categorías de inversión contemplados en el Documento CONPES 3657. En primer lugar, se plantea la actualización de los SITM y los SETP que actualmente son objeto de las operaciones de crédito con la banca multilateral. En particular, la no inclusión del municipio de Cúcuta y su área metropolitana dentro de los componentes cobijados por los recursos de las operaciones de crédito, como quiera que no se encuentra cofinanciado con recursos de la Nación, y la incorporación del SETP de la ciudad de Neiva, debido al grado de avance de sus estudios³. En efecto, en el 2013 la Nación decidió apoyar su desarrollo a través de la aprobación del Documento CONPES 3756 *Declaración de importancia estratégica del Proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio Neiva*⁴.

Además, el presente documento también plantea la inclusión de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte dentro de los componentes del crédito. Mediante el Documento CONPES 3737 *Concepto favorable a la Nación para contratar un empréstito externo con la banca multilateral hasta por USD 15 millones destinado*

¹ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3657.pdf>.

² Los contratos de empréstito referidos son: BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204.

³ Entre 2006 y 2007, se desarrollaron los siguientes estudios: *Caracterización de la movilidad del municipio de Neiva. Fase I-componente de tránsito* (Ardila, 2007), *Caracterización de la Movilidad del Municipio de Neiva. Fase I-componente de transporte* (Ingeniería, 2007). En 2008, el DNP realizó el diseño conceptual del SETP de Neiva (Unión Temporal Steer Davies Gleave-Akiris, 2008). Entre 2011 y 2012 el municipio de Neiva contrató los estudios de actualización de los componentes técnicos del SETP (Steer Davies Gleave, 2012).

⁴ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Económicos/3756.pdf>.

*a financiar el fortalecimiento del Programa Nacional de Transporte Urbano*⁵, la Nación llevó a cabo las operaciones de crédito pertinentes para financiar la operación de la UMUS, creada mediante la Resolución 269 de 2012⁶, con el fin de acompañar la estructuración, desarrollo y ejecución de los recursos asignados mediante el Documento CONPES 3657.

Finalmente, debido a la inclusión de estos dos componentes y al retraso en la ejecución de los sistemas de transporte contemplados en el Documento CONPES 3657, sujetos de las operaciones de crédito BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204, el presente documento actualiza la programación de desembolsos y extiende el plazo tentativo de ejecución de tales operaciones por un término de 24 meses, hasta el 30 de septiembre de 2020, para completar una apropiación total de USD 414,3 millones.

Clasificación: H81.

Palabras clave: sistema integrado de transporte masivo (SITM), sistema estratégico de transporte público (SETP), banca multilateral, empréstitos, Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS).

⁵ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3737.pdf>.

⁶ Por el cual se define y reorganiza el Grupo Interno de Trabajo para apoyar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país cofinanciados por la Nación, creado por la Resolución 3500 del 29 de noviembre de 2004 modificado por la Resolución 1780 del 12 de mayo de 2010.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	8
2. ANTECEDENTES	10
3. JUSTIFICACIÓN	16
3.1. Justificación técnica.....	17
3.1.1. Actualización de los SITM y SETP cobijados por el Documento CONPES 3657 ..	17
3.1.2. Seguimiento a los SITM y SETP a través de la UMUS	17
3.2. Justificación económica y social	18
3.3. Situación financiera	19
4. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	19
4.1. Objetivo general	19
4.2. Objetivos específicos	19
4.3. Componentes	19
4.3.1. Actualización de los SITM y los SETP cofinanciados actualmente con la banca multilateral	20
4.3.2. Acompañamiento de la UMUS a la implementación de los SITM y SETP	21
4.4. Capacidad institucional y mecanismo de ejecución	21
4.5. Costos del programa.....	22
4.6. Programación de desembolsos financiados con recursos del crédito.....	22
4.7. Seguimiento y evaluación	24
5. RECOMENDACIONES.....	25
GLOSARIO	26
BIBLIOGRAFÍA.....	28

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Contratos de préstamo con la banca multilateral.....	12
Tabla 2. SITM y SETP financiados actualmente con recursos de la banca multilateral - Documento CONPES 3657 ^(a)	13
Tabla 3. Programación de desembolsos anuales Documento CONPES 3737	14
Tabla 4. Modificación a los contratos de préstamo con la banca multilateral	15
Tabla 5. Resumen desembolsos de los créditos ^(a)	16
Tabla 6. Impactos asociados a la implementación del SETP de Neiva	20
Tabla 7. Cronograma de desembolsos Nación SITM ^(a)	22
Tabla 8. Cronograma de desembolsos Nación SETP ^(a)	23
Tabla 9. Perfil aportes UMUS	23

SIGLAS Y ABREVIACIONES

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
CAF	Banco de desarrollo de América Latina
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DNP	Departamento Nacional de Planeación
PAS	Plan de Acción y Seguimiento
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PNTU	Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo
SETP	Sistemas estratégicos de transporte público
SITM	Sistemas integrados de transporte masivo
TRM	Tasa representativa de mercado
UMUS	Unidad de Movilidad Urbana Sostenible
USD	Siglas en inglés de dólar, moneda oficial de los Estados Unidos de Norteamérica

1. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), la modificación del Documento CONPES 3657 *Concepto favorable a la Nación para contratar empréstitos externos con bancos u organismos multilaterales, entidades de fomento o gobiernos hasta por la suma de USD 2.006 millones o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar parcialmente los aportes de la Nación a los sistemas integrados de transporte masivo (SITM) y los sistemas estratégicos de transporte público (SETP)*⁷. Esta modificación responde a los criterios establecidos en el parágrafo 1 del artículo 2 del Decreto 988 de 2018⁸, compilado en el artículo 2.2.12.3.5 del Decreto 1082 de 2015⁹, según los cuales, para modificar los objetivos o recomendaciones impartidas por el CONPES se deberá expedir un nuevo documento.

Las modificaciones que se presentan en este documento se relacionan con los componentes y plazos de los empréstitos contratados asociados al Documento CONPES 3657, es decir los contratos BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204, mediante los cuales se viabilizó la financiación parcial de los aportes de la Nación para los sistemas de transporte de diez ciudades¹⁰. Así, en desarrollo de los lineamientos establecidos en el Documento CONPES 3368 *Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo-seguimiento*¹¹ y en la Ley 310 de 1996¹², las entidades territoriales cumplieron los requisitos necesarios para acceder a la cofinanciación. Sin embargo, el municipio de Cúcuta y su área metropolitana, aun cuando la Nación apoyó la elaboración de los estudios correspondientes¹³, no cumplió con la totalidad de los requisitos; en particular, no cumplió

⁷ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3657.pdf>.

⁸ Por el cual se adicionan unas disposiciones al Título 12 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, en lo relacionado con el funcionamiento del Consejo de Política Económica y Social (CONPES).

⁹ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector administrativo de planeación nacional.

¹⁰ Armenia, Bucaramanga, Medellín, Montería, Neiva, Pasto, Popayán, Santa Marta, Sincelejo y Valledupar.

¹¹ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3368.pdf>.

¹² Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989.

¹³ En 2007, el municipio de Cúcuta realizó la recolección de información secundaria y toma de información primaria (Municipio de Cúcuta, 2007). En 2008, el DNP contrató el Plan Integral de Tránsito y Transporte para San José de Cúcuta (Cal & Mayor y Asociados, 2008). En 2009, por medio de Convenio CAF-DNP, se contrató la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para el Área Metropolitana Binacional (AMBN) de Cúcuta (Universidad Nacional de Colombia, Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para el Área Metropolitana Binacional (AMBN) de Cúcuta, 2009). En 2014, el DNP contrató la revisión y actualización de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo para el Área Metropolitana Binacional de Cúcuta

con el requisito asociado a la creación de la autoridad de transporte para la administración del sistema propuesto en el área metropolitana binacional (Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios); tampoco soportó los recursos de contrapartida territoriales necesarios para apalancar dicha cofinanciación. Dado lo anterior, la Nación no ha realizado la cofinanciación recomendada en el Documento CONPES 3657.

Adicionalmente, teniendo en cuenta el grado de avance de los estudios realizados por la ciudad de Neiva para su sistema de transporte¹⁴, en el 2013, la Nación decidió apoyar su desarrollo a través de la aprobación del Documento CONPES 3756 *Declaración de importancia estratégica del Proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio Neiva*¹⁵. El documento estima un plazo de 6 años (2014 y 2020) para la construcción del sistema, de acuerdo con el plan de movilidad del municipio.

Además de la no incorporación del proyecto SITM para el municipio de Cúcuta e inclusión del sistema de transporte de Neiva dentro de los componentes o categorías de inversión financiadas en el marco del Documento CONPES 3657¹⁶, también se incorporó un componente de asistencia técnica para la implementación de los diferentes sistemas. De esta forma, mediante el Documento CONPES 3737 *Concepto favorable a la Nación para contratar un empréstito externo con la banca multilateral hasta por USD 15 millones destinado a financiar el fortalecimiento del Programa Nacional de Transporte Urbano*¹⁷, la Nación llevó a cabo las operaciones de crédito pertinentes para financiar la creación de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS). Así, por medio de la Resolución 269 de 2012¹⁸, le fueron asignadas las funciones de acompañamiento y seguimiento administrativo, financiero y contable, necesarias para acompañar la estructuración, desarrollo y ejecución de los recursos asignados mediante el Documento CONPES 3657.

De acuerdo con lo anterior, el presente documento presenta dos modificaciones al Documento CONPES 3657: (i) actualización de los SITM y los SETP que actualmente son

(Universidad Nacional de Colombia, Actualización de la Estructuración del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Municipio de Cúcuta y su Área Metropolitana, 2014).

¹⁴ Entre 2006 y 2007, se desarrollaron los siguientes estudios: Caracterización de la movilidad del municipio de Neiva. Fase I-componente de tránsito (Ardila, 2007), Caracterización de la Movilidad del Municipio de Neiva. Fase I-componente de transporte (Ingeniería, 2007). En 2008, el DNP realizó el diseño conceptual del SETP de Neiva (Unión Temporal Steer Davies Gleave-Akiris, 2008). Entre 2011 y 2012, el municipio de Neiva contrató los estudios de actualización de los componentes técnicos del SETP (Steer Davies Gleave, 2012).

¹⁵ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/3756.pdf>.

¹⁶ A través de los contratos de empréstito BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204.

¹⁷ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3737.pdf>.

¹⁸ Por el cual se define y reorganiza el Grupo Interno de Trabajo para apoyar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país cofinanciados por la Nación, creado por la Resolución 3500 del 29 de noviembre de 2004 modificado por la Resolución 1780 del 12 de mayo de 2010.

objeto de las operaciones de crédito con la banca multilateral y (ii) la inclusión de la UMUS dentro de los componentes del crédito. Debido a la inclusión de estos dos componentes y al retraso en la ejecución de los sistemas de transporte contemplados en el Documento CONPES 3657, sujetos de las operaciones de crédito, el presente documento actualiza su programación de desembolsos y extiende el plazo tentativo de ejecución de las operaciones de crédito por un término de 24 meses, hasta el 30 de septiembre de 2020, para completar un monto total de desembolsos por valor de USD 414,3 millones.

Este documento se compone de cinco secciones, incluida la presente introducción. La segunda sección presenta los antecedentes de política asociados al desarrollo de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU). En la tercera sección se justifica la necesidad de incluir las modificaciones antes referidas a los componentes establecidos en el Documento CONPES 3657. La cuarta sección contiene una descripción más detallada de tales modificaciones, su objetivo y alcance. Finalmente, en la quinta sección, se presentan las recomendaciones al CONPES.

2. ANTECEDENTES

El Gobierno nacional mediante el programa de ciudades amables, establecido en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010 *Estado Comunitario: desarrollo para todos*¹⁹, el PND 2010-2014 *Prosperidad para Todos*²⁰ y el PND 2014-2018 *Todos por un nuevo país*²¹, ha venido contribuyendo al desarrollo de los SITM para las ciudades de más de 600.000 habitantes y los SETP para ciudades con una población entre 250.000 y 600.000 habitantes. Esto, con el objetivo de mejorar la calidad de vida y fomentar la recuperación y renovación de las ciudades colombianas. Así mismo, en los últimos años se han venido desarrollando diferentes lineamientos para la participación de la Nación en la implementación de sistemas de transporte público.

En primer lugar, con la expedición de la Ley 310 de 1996 se definieron las condiciones de participación de la Nación en la cofinanciación de sistemas de transporte público²². En

¹⁹ Ley 1151 de 2007, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, *Estado Comunitario: Desarrollo de Todos*.

²⁰ Ley 1450 de 2011, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014, *Prosperidad para Todos*.

²¹ Ley 1753 de 2015, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, *Todos por un nuevo país*.

²² Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989.

particular, se definió un rango de entre 40 % y 70 % del servicio de la deuda del proyecto, para que la Nación y sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes de capital, en dinero o en especie, en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, previo cumplimiento de los requisitos indicados²³.

A su vez, los lineamientos para la cofinanciación de la infraestructura de los SITM y SETP fueron determinados en la PNTU, a través del Documento CONPES 3167 *Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros*²⁴ y el Documento CONPES 3260 *Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU)*²⁵. De forma complementaria, el Documento CONPES 3368 definió tres aspectos importantes en la implementación de sistemas de transporte: (i) un marco fiscal guía para la programación de los aportes de la Nación, (ii) los delegados de la Nación en las juntas y la responsabilidad del Ministerio de Transporte en el seguimiento a los SITM y (iii) los criterios para definir los componentes de infraestructura de los proyectos de transporte, elegibles para ser cofinanciados por parte de la Nación. Asimismo, el documento aclaró que los costos por litigios, demandas y costos adicionales, producto de la implementación de los sistemas, estarán a cargo de la entidad territorial.

Bajo estos lineamientos, mediante el Documento CONPES 3657 se otorgó concepto favorable a la Nación para contratar empréstitos externos con bancos u organismos multilaterales, entidades de fomento o gobiernos hasta por la suma de USD 2.006 millones, destinados a financiar parcialmente los aportes de la Nación a los SITM y los SETP. En desarrollo de la PNTU, los entes territoriales que cumplieron los requisitos estipulados en la Ley 310 de 1996 y el Documento CONPES 3368 accedieron a la cofinanciación de la Nación. Sin embargo, el municipio de Cúcuta y su área metropolitana, aun cuando la Nación apoyó la elaboración de los estudios correspondientes²⁶, no cumplió con la totalidad de los

²³ Los requisitos son los siguientes: (i) que se constituya una sociedad por acciones; (ii) que el proyecto tenga concepto previo del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, socio-ambiental y físico-espacial; (iii) que el Plan Integral de Transporte sea coherente con el Plan Integral de Desarrollo Urbano; (iv) que el proyecto esté registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y (v) que esté formalmente constituida una autoridad de transporte para la administración del sistema propuesto.

²⁴ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3167.pdf>.

²⁵ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3260.pdf>.

²⁶ En 2007, el municipio de Cúcuta realizó la recolección de información secundaria y toma de información primaria (Municipio de Cúcuta, 2007). En 2008, el DNP contrató el Plan Integral de Tránsito y Transporte para San José de Cúcuta (Cal & Mayor y Asociados, 2008). En 2009, por medio de Convenio CAF-DNP se contrató la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para el Área

requisitos; en particular, el asociado con la creación de la autoridad de transporte para la administración del sistema en el área metropolitana binacional (Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios). Adicionalmente, la administración territorial no soportó los recursos de la contrapartida necesaria para apalancar la cofinanciación.

Por otro lado, teniendo en cuenta el avance que presentaba la ciudad de Neiva en los estudios realizados para su sistema de transporte²⁷, en el 2013, la Nación decidió apoyar su desarrollo a través de la aprobación del Documento CONPES 3756, en el que se estima un plazo de 6 años (2014 y 2020) para la construcción del sistema, de acuerdo con el plan de movilidad del municipio. Este sistema se orienta a la ejecución de acciones operacionales, institucionales y de infraestructura. Lo anterior supuso que las inversiones que se realizaran en el SETP de Neiva tendrían la posibilidad de cubrir las necesidades de movilidad de la población con menos recursos.

Así pues, el Gobierno nacional ha financiado parcialmente los aportes de la Nación de los SITM y los SETP, a través de la suscripción de cuatro contratos de préstamo con la banca multilateral, como se presenta en la Tabla 1.

Tabla 1. Contratos de préstamo con la banca multilateral

Crédito	Fecha suscripción	Monto inicial	Vencimiento inicial
BIRF 8083-CO	Junio 28 de 2013	USD 292 millones	30 de noviembre de 2016
BID 2575/OC-CO	Junio 28 de 2013	USD 300 millones	28 de junio de 2018
BID 2576/TC-CO	Junio 28 de 2013	USD 20 millones	28 de junio de 2018
CAF 8204	Junio 28 de 2013	USD 70 millones	28 de junio de 2018

Fuente: Comunicación Ministerio de Transporte del 10 de julio de 2018, con radicado DNP nro. 20186630368822.

Metropolitana Binacional (AMBN) de Cúcuta (Universidad Nacional de Colombia, Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para el Área Metropolitana Binacional (AMBN) de Cúcuta, 2009). En 2014, el DNP contrató la revisión y actualización de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo para el Área Metropolitana Binacional de Cúcuta (Universidad Nacional de Colombia, Actualización de la Estructuración del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Municipio de Cúcuta y su Área Metropolitana, 2014).

²⁷ Entre 2006 y 2007 se desarrollaron los siguientes estudios: *Caracterización de la movilidad del municipio de Neiva. Fase I-componente de tránsito* (Ardila, 2007), *Caracterización de la Movilidad del Municipio de Neiva. Fase I-componente de transporte* (Ingeniería, 2007). En 2008, el DNP realizó el diseño conceptual del SETP de Neiva (Unión Temporal Steer Davies Gleave-Akiris, 2008). Entre 2011 y 2012, el municipio de Neiva contrató los estudios de actualización de los componentes técnicos del SETP (Steer Davies Gleave, 2012).

Actualmente se financian parcialmente con crédito externo los aportes de la Nación para los proyectos de SITM y SETP para 10 ciudades listadas en la Tabla 2.

Tabla 2. SITM y SETP financiados actualmente con recursos de la banca multilateral - Documento CONPES 3657^(a)

Sistema	Ciudad	Contrato empréstito	Documento CONPES^(b)	Fecha de aprobación documento CONPES
SITM	Medellín	BIRF 8083-CO	3307	6 de septiembre de 2004
	Bucaramanga	BIRF 8083-CO	3298	26 de julio de 2004
SETP	Santa Marta	BID 2575/OC-CO BID 2576/TC-CO	3548	24 de noviembre de 2008
	Pasto	BID 2575/OC-CO BID 2576/TC-CO	3549	24 de noviembre de 2008
	Armenia	BID 2575/OC-CO BID 2576/TC-CO	3572	16 de marzo de 2009
	Popayán	BID 2575/OC-CO BID 2576/TC-CO	3602	24 de agosto de 2009
	Sincelejo	BIRF 8083-CO	3637	1 de febrero de 2010
	Montería	CAF 8204	3638	1 de febrero de 2010
	Valledupar	BIRF 8083-CO	3656	26 de abril de 2010
	Neiva	BIRF 8083-CO	3756	2 de agosto de 2013

Fuente: DNP a partir de información reportada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte (2018).

Nota: ^(a) Corresponde a los desembolsos de los SITM cobijados por los créditos BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204. ^(b) Mediante estos documentos CONPES de declaración de importancia estratégica se aseguró la participación de la Nación en la cofinanciación de los sistemas de transporte de cada ciudad. Estos documentos CONPES se encuentran disponibles en <https://www.dnp.gov.co/CONPES/Paginas/conpes.aspx>.

Con el fin de apoyar y acompañar la implementación de estos SITM y SETP, el Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 269 de 2012, conformó la UMUS. Mediante el Documento CONPES 3737, la Nación contrató diversas operaciones de crédito, y en particular, mediante la operación de crédito BIRF 8083-CO financia la asistencia técnica para el fortalecimiento de la PNTU, a través de esta unidad. A la UMUS se le asignan las funciones de acompañamiento y seguimiento administrativo, financiero y contable, reasentamientos, gestión social, gestión ambiental, adquisiciones y seguimiento a obras, seguimiento y evaluación, seguimiento de políticas de transporte y el uso del suelo, seguimiento a políticas de administración de la demanda, seguimiento a políticas de cambio climático y calidad ambiental y seguimiento a políticas de operaciones. Todas estas actividades se consideran de gran importancia para poder realizar el seguimiento y

acompañamiento a la estructuración, desarrollo y ejecución de los recursos asignados mediante el Documento CONPES 3657, así como el fortalecimiento de los entes gestores a través de programas de capacitación, estudios, diseños de planes de movilidad, operativos y financieros asociadas con la movilidad urbana, de acuerdo con el cronograma de desembolsos de la Tabla 3.

Tabla 3. Programación de desembolsos anuales Documento CONPES 3737
Cifras en USD millones

Anualidad	Recursos por desembolsar
Año 1	0,5
Año 2	4,5
Año 3	5
Año 4	5

Fuente: Documento CONPES 3737.

En el proceso de acompañamiento a la implementación de los sistemas de transporte, adelantado por el Gobierno nacional a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el DNP y el Ministerio de Transporte, se observó una baja ejecución inicial de los recursos de cofinanciación por parte de los entes gestores derivada de la dificultad en la definición de diseños y presupuestos definitivos, falta de las redes de servicio público en los tramos a ser intervenidos para el caso de los SETP y dificultades en los procesos de adquisición predial, debilidad institucional, entre otros²⁸. Dadas las anteriores razones, se modificaron los perfiles de aportes de cofinanciación a los proyectos, lo cual generó la necesidad de ajustar las operaciones de crédito que financian parcialmente los aportes de la Nación a los proyectos SITM y SETP, y de la UMUS.

De esta manera, los ajustes a las operaciones de crédito se realizaron mediante enmiendas a los contratos de préstamo BIRF 8083-CO, BID-2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204. En estas enmiendas se amplían la fecha de cierre²⁹ en el caso del préstamo

²⁸ Aspectos mencionados en la comunicación del 10 de julio de 2018 enviada por el Ministerio de Transporte al DNP con radicado nro. 20186630368822.

²⁹ Corresponde a la fecha límite por parte del BIRF para el reconocimiento de la financiación de bienes o servicios recibidos a satisfacción por parte del prestatario o ejecutor.

BIRF y la fecha límite de desembolso³⁰ en el caso del préstamo BID y CAF, y se realiza una cancelación parcial de los montos para los dos primeros créditos³¹ explicada en parte por la fuerte devaluación del peso frente al dólar, que alcanzó cerca del 50 % desde la fecha de aprobación de los préstamos en julio de 2011 hasta marzo de 2016 (Tabla 4).

Tabla 4. Modificación a los contratos de préstamo con la banca multilateral

Crédito	Montos actuales de los créditos	Vencimiento actual
BIRF 8083-CO	USD 198 millones	30 de septiembre de 2020
BID 2575/OC-CO	USD 182 millones	31 de diciembre de 2020
BID 2576/TC-CO	USD 20 millones	31 de diciembre de 2020
CAF 8204	USD 70 millones	28 de junio de 2019

Fuente: comunicación Ministerio de Transporte del 10 de julio de 2018 con radicado DNP nro. 20186630368822 y comunicado del Banco Mundial del 7 de septiembre de 2018.

En la Tabla 5 se listan los niveles reportados de ejecución por crédito, ciudad y para la UMUS. Según esta tabla, aún está pendiente por desembolsar del préstamo BIRF 8083-CO un monto de USD 93,6 millones (*i.e.* cerca del 47 % del valor actual del crédito), cuyos recursos servirán para financiar las apropiaciones presupuestales de las cinco ciudades del préstamo y de la UMUS, tanto para lo que resta del año 2018, como para financiar las apropiaciones presupuestales de los años 2019 y 2020.

³⁰ Corresponde a la fecha máxima establecida en los contratos de préstamo BID y CAF para realizar desembolsos con cargo a los recursos del financiamiento.

³¹ Dichas modificaciones fueron realizadas el 30 de junio de 2016 al crédito BIRF 8083-CO y el 7 de septiembre de 2018; y el crédito BID 2775OC- CO fue modificado el 2 de agosto de 2017.

Tabla 5. Resumen desembolsos de los créditos^(a)
Cifras en USD

Contrato de crédito	Categorías de inversión	Monto inicial del empréstito	Monto actual del empréstito	Monto desembolsado	Monto por desembolsar
BIRF 8083 – CO	UMUS	15.000.000	19.000.000	6.897.991	12.102.008
	Bucaramanga	26.000.000	19.000.000	11.440.031	7.559.969
	Medellín	103.000.000	51.000.000	43.159.715	7.840.585
	Sincelejo	52.000.000,	29.000.000	10.047.648	18.952.352
	Valledupar	96.000.000	39.000.000	25.592.099	13.407.901
	Neiva	0	41.000.000	7.300.667	33.699.333
	Total	292.000.00	198.000.000	104.437.851	93.562.148
BID 2575/OC-CO	Armenia	48.363.000	29.463.000	13.950.763	15.512.237
	Pasto	79.000.000	70.400.000	56.497.882	13.902.118
	Popayán	74.528.000	26.128.000	8.898.234	17.229.766
	Santa Marta	98.109.000	56.009.000	37.017.421	18.991.579
	Total	300.000.000	182.000.000	116.364.300	65.635.700
BID 2576/TC-CO	Armenia	5.000.000	5.000.000	2.159.908	2.840.092
	Pasto	5.000.000	5.000.000	1.372.371	3.627.629
	Popayán	5.000.000	5.000.000	1.937.177	3.062.823
	Santa Marta	5.000.000	5.000.000	1.383.991	3.616.009
	Total	20.000.000	20.000.000	6.853.447	13.146.553
CAF 8204-CO	Montería - Total	70.000.000	70.000.000	49.069.134	20.930.866

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2018).

Nota: ^(a) Ejecución con corte a 31 de agosto de 2018.

3. JUSTIFICACIÓN

La actualización de los componentes del Documento CONPES 3657 permitirá la ejecución de la infraestructura objeto de la cofinanciación necesaria para el logro de la operación en los SITM y SETP, que cuentan con contratos de empréstito vigente. Así mismo, permitirá la continuidad en el seguimiento de los compromisos derivados de los contratos de empréstito, y la asistencia técnica a las entidades territoriales en los campos administrativo, financiero y contable, de reasentamientos y gestión social, gestión ambiental, adquisiciones y seguimiento de obras.

Durante el desarrollo de los proyectos antes mencionados, el Gobierno nacional, a partir de la revisión conjunta adelantada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el

Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, evidenció la necesidad de dar continuidad a la participación de la banca multilateral con el apoyo técnico y financiero en la financiación parcial de los aportes de la Nación, con los plazos que se requieran para la adecuada implementación de los SITM y SETP, incluyendo el seguimiento por parte de la UMUS.

3.1. Justificación técnica

En esta subsección se presentan las razones técnicas que motivan la modificación en los componentes del Documento CONPES 3657. En particular, las razones que justifican la no incorporación del SITM de Cúcuta y la inclusión del SETP de Neiva, así como la inclusión de la UMUS como componente del crédito BIRF 8083-CO.

3.1.1. Actualización de los SITM y SETP cobijados por el Documento CONPES 3657

Tal como se mencionó en la sección de antecedentes, los sistemas de transporte cobijados por los recursos del Documento CONPES 3657 han sido ajustados. Concretamente, no se cofinanció el SITM de Cúcuta y se incluyó para ser cofinanciado por la Nación el SETP de Neiva debido a su nivel de estructuración general.

La inclusión del SETP de Neiva fue debidamente justificada a través del Documento CONPES 3756, en el cual la Nación comprometió recursos de vigencias futuras para su cofinanciación. De acuerdo con este documento, el municipio de Neiva presentaba necesidades en materia de movilidad, principalmente asociados con la ineficiente prestación del servicio de transporte público; paralelismo y sobreoferta en las rutas (calculada en cerca del 30 %), lo cual generaba a su vez un alto nivel de congestión vehicular; precariedad en el estado de la flota, donde el 69 % tenía más de 16 años de antigüedad, y carencia de elementos tecnológicos que permitan el control de la operación del servicio, lo que generaba exceso de paradas e incumplimiento de las rutas y horarios establecidos en los planes de rodamiento.

3.1.2. Seguimiento a los SITM y SETP a través de la UMUS

El Documento CONPES 3737 en atención a las necesidades en términos de planeación, construcción de infraestructura, implementación y operación de sistemas de transporte, las cuales demandan importantes esfuerzos en materia institucional, técnica y financiera, planteó el fortalecimiento de la capacidad para gestionar proyectos desde el nivel central, a través de la consolidación de la UMUS en el Ministerio de Transporte. De esta forma se posibilitó la ampliación de la capacidad para gestionar los numerosos proyectos

de transporte y, al mismo tiempo, apalancar el mejoramiento de la capacidad institucional en las regiones, para migrar paulatinamente hacia un esquema de gestión descentralizado confiable.

De esta forma, por medio de la Resolución 269 de 2012 del Ministerio de Transporte, se conformó un grupo interno de trabajo de apoyo a los SITM y SETP, que dio origen a la UMUS. A esta unidad se le otorgaron las responsabilidades asociadas con el seguimiento al cumplimiento de compromisos, y adecuada asistencia técnica a las entidades locales, en los campos administrativo, financiero y contable, de reasentamientos y gestión social, gestión ambiental, adquisiciones y seguimiento de obras. A través del crédito BIRF 8083-CO, además de la cofinanciación de los sistemas de transporte, el BIRF financió la asistencia técnica para el fortalecimiento de la PNTU, mediante el fortalecimiento de la capacidad técnica, funcional y operativa del Ministerio de Transporte con la UMUS, para asegurar el monitoreo y seguimiento a los SITM y SETP, así como el fortalecimiento de los entes gestores a través de programas de capacitación, estudios, diseños de planes de movilidad, operativos y financieros asociados con la movilidad urbana.

3.2. Justificación económica y social

Debido a la inclusión de los dos componentes antes mencionados y a la baja ejecución de los proyectos SITM y SETP que se describió en la sección de antecedentes, el presente documento también presenta la actualización de la programación de desembolsos financiados con recursos del crédito (ver sección 4.6.). Tal actualización permitirá realizar desembolsos estimados totales, hasta septiembre de 2020, por USD 181,3 millones, que corresponden al 91,57 % del total del crédito BIRF; por USD 175,8 millones que corresponden al 87 % de los préstamos BID, hasta diciembre 2020, y finalmente, por USD 57,2 millones para un 81,7 % del total del préstamo con la CAF cuya fecha límite de desembolso vence el 28 de junio de 2019. Las modificaciones al Documento CONPES 3657 permitirán garantizar los recursos necesarios en las próximas vigencias y, de esta forma, facilitar la financiación y ejecución de la infraestructura de acuerdo con los cronogramas estimados, conservándose el monto actual de los empréstitos.

Así mismo, al fortalecer las labores de la UMUS se garantiza la continuidad de acompañamiento a los sistemas masivos de los sistemas estratégicos y se garantiza la implementación de la operación en los campos administrativo, financiero y contable, de reasentamientos y gestión social, gestión ambiental, adquisiciones y seguimiento de obras.

3.3. Situación financiera

El presente documento CONPES no requiere de recursos adicionales a los ya planteados en el Documento CONPES 3657. Únicamente se requiere la modificación en el plazo de ejecución de los montos asignados y la modificación de componentes o categorías de inversión que actualmente son objeto de financiación con la banca multilateral, mediante los contratos de empréstito BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204.

4. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

El presente documento plantea la continuación del programa de crédito que asegura la financiación parcial de los aportes de la Nación a los SITM y SETP, y su respectivo acompañamiento por parte de la UMUS. Los aportes totales de la Nación a los proyectos antes mencionados no aumentarán frente a lo estipulado en los contratos de empréstito definidos en la Tabla 4.

4.1. Objetivo general

Continuar con la financiación parcial de la banca multilateral de los aportes de la Nación a los SITM y SETP, así como de la UMUS del Ministerio de Transporte, con el fin de contribuir con su adecuada implementación.

4.2. Objetivos específicos

- Actualizar los SITM y SETP objeto de financiación con la banca multilateral con el fin de garantizar la financiación parcial por parte de la Nación.
- Asegurar el funcionamiento de la UMUS con el fin de garantizar el acompañamiento a la implementación de los SITM y SETP.

4.3. Componentes

El presente documento presenta dos componentes adicionales a los establecidos en el Documento CONPES 3657. Por un lado, no se ha incluido dentro del esquema de cofinanciación al SITM de Cúcuta y se incluyó el SETP de Neiva, lo que hace necesaria la actualización de los SITM y los SETP que actualmente son objeto de las operaciones de crédito con la banca multilateral. Por otro lado, dada la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales para el acompañamiento y seguimiento de la implementación de los sistemas de transporte, se hace necesaria la inclusión de la UMUS dentro de los componentes del crédito.

4.3.1. Actualización de los SITM y los SETP cofinanciados actualmente con la banca multilateral

Como se mencionó anteriormente, la no inclusión dentro del esquema de cofinanciación del SITM de Cúcuta está motivada porque dicho municipio no cumplió con los requisitos estipulados en la Ley 310 de 1996 y el Documento CONPES 3368. Por tal razón, el municipio de Cúcuta no cuenta con la respectiva declaratoria de importancia estratégica que garantice los recursos de cofinanciación por parte de la Nación.

Por otro lado, teniendo en cuenta el grado de avance de los estudios realizados por la ciudad de Neiva para su sistema de transporte³², en el 2013, la Nación decidió apoyar su desarrollo a través de la aprobación del Documento CONPES 3756. Según se indica en dicho documento, el SETP de Neiva fue diseñado bajo principios de eficiencia y sostenibilidad, de modo que el servicio al usuario mejore como consecuencia de una moderna y óptima estructura empresarial de los operadores, una eficaz regulación del servicio y una mayor capacidad. Lo anterior teniendo en cuenta que la adquisición, la operación, el mantenimiento y la dotación de equipos se realizarán a través del sector privado; mientras que el sector público, a través del convenio de cofinanciación correspondiente, ha venido realizando la inversión en infraestructura y tendrá a su cargo la planificación, regulación y control del sistema.

De acuerdo con el Documento CONPES 3756, los impactos esperados de la implementación del SETP de Neiva son las presentadas en la Tabla 6.

Tabla 6. Impactos asociados a la implementación del SETP de Neiva

Impacto	Cantidad
Ahorro en costos operacionales	540.000 millones de pesos de 2008
Disminución de emisiones de gases y partículas contaminantes	101.299 toneladas de CO ₂ equivalente 927 toneladas contaminantes locales
Reducción de accidentalidad	30 %
Ahorros por disminución en tiempos de viaje	61.069 millones de pesos de 2008

Fuente: Documento CONPES 3756.

De esta forma, con la inclusión del SETP de Neiva, los sistemas de transporte que cuentan con declaratoria de importancia estratégica y que cumplen con los requisitos para

³² Entre 2006 y 2007, se desarrollaron los siguientes estudios: *Caracterización de la movilidad del municipio de Neiva. Fase I-componente de tránsito* (Ardila, 2007), *Caracterización de la Movilidad del Municipio de Neiva. Fase I-componente de transporte* (Transporte, Planeación y Diseño Ingeniería S.A., 2007). En 2008, el DNP realizó el diseño conceptual del SETP de Neiva. Entre 2011 y 2012, el municipio de Neiva contrató los estudios de actualización de los componentes técnicos del SETP.

optar por la cofinanciación de la Nación en el marco de los créditos BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO, CAF 8204 se presentan en la Tabla 2.

4.3.2. Acompañamiento de la UMUS a la implementación de los SITM y SETP

Es responsabilidad del Ministerio de Transporte la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con los servicios de transporte y tránsito y los sistemas inteligentes de transportes, así como la coordinación y articulación con las entidades territoriales y del Gobierno nacional para la planeación, ejecución y seguimiento de los sistemas de movilidad urbana cofinanciados.

Para asegurar el buen término en la implementación de los sistemas de transporte se deben garantizar las condiciones técnicas, funcionales y operativas suficientes, en los componentes de trabajo definidos en la Resolución 269 de 2012 del Ministerio de Transporte: (i) administrativa, financiera y contable, (ii) reasentamientos y gestión social, (iii) gestión ambiental, (iv) adquisiciones y seguimiento de obras, y (v) seguimiento y evaluación. Para darle cumplimiento a este mandato, a través de dicha resolución, el Ministerio de Transporte redefinió y reorganizó el grupo interno de trabajo para apoyar los proyectos, a través de la creación de la UMUS. Esta unidad se configura como una estructura administrativa que, además de la coordinación y seguimiento de los 10 proyectos incluidos en la Tabla 2, genera acciones efectivas para diseñar políticas de movilidad ambiciosas que maximicen los beneficios sociales, económicos y ambientales de estos sistemas y, en general, de todas las ciudades del país.

De esta manera, el Documento CONPES 3737 dispuso recursos para la adquisición de equipos electrónicos y de licencias de *software* especializado, que permita optimizar procesos y prestar asesorías técnicas, manejo de bases de datos y gestión de alto nivel a los entes gestores. Adicionalmente, este componente incluye la implementación de un sistema de monitoreo y evaluación de todos los sistemas de transporte urbano asociados al PNTU, con el fin de desarrollar un seguimiento más detallado de los recursos aportados por la Nación y los municipios para la implementación de los sistemas de movilidad urbanos.

4.4. Capacidad institucional y mecanismo de ejecución

Las entidades territoriales cuentan con entes gestores que están constituidos para implementar los proyectos en cada uno de los municipios objeto del programa, acorde con lo estipulado en la Ley 310 de 1996. Así mismo la Nación, en cabeza del Ministerio de Transporte, a través del presente documento, garantiza los recursos para el fortalecimiento de la UMUS, encargada de realizar el acompañamiento y apoyo a los proyectos de acuerdo

con los componentes establecidos en la Resolución 269 de 2012, expedida por el Ministerio de Transporte.

4.5. Costos del programa

El presente documento CONPES no requiere de recursos adicionales a los ya aprobados en el Documento CONPES 3657, pero sí requiere la modificación en los montos asignados por componentes, de acuerdo con lo establecido en la siguiente subsección.

4.6. Programación de desembolsos financiados con recursos del crédito

Debido a la modificación de los componentes establecidos en el Documento CONPES 3657 y a los retrasos generales en la ejecución de los recursos, descritos en la sección de antecedentes, el presente documento también plantea la actualización de los componentes o categorías indicativos, en sus respectivos cronogramas de desembolsos y los plazos tentativos de ejecución de los contratos de empréstito.

La Tabla 7 contiene el cronograma indicativo de desembolsos para los SITM cobijados por los créditos BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204, con un total asignado de USD 74,4 millones a ejecutar tentativamente hasta 2020. De esta manera se amplía el plazo de ejecución en 24 meses, con respecto al cronograma de desembolsos planteado en el Documento CONPES 3657.

Tabla 7. Cronograma de desembolsos Nación SITM^(a)
Cifras en USD millones^(b)

SITM	2013 ^(c)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totales
Bucaramanga	0	0	2,4	3,8	0	5,3	6,6	0	18,1
Medellín	0	3,9	6,6	7,7	21	4	2,9	10,2	56,3
Total	0	3,9	9	11,5	21	9,3	9,5	10,2	74,4

Fuente: Comunicación Ministerio de Transporte del 10 de julio de 2018 con radicado DNP nro. 20186630368822.

Nota: ^(a) Corresponde a los desembolsos de los SITM cobijados por los créditos BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204. ^(b) Las apropiaciones presupuestales corresponden a pesos constantes de 2017 con una programación en dólares que utiliza una tasa representativa de mercado (TRM) de 3.000 pesos.

^(c) Los préstamos están disponibles desde junio de 2013, sin embargo, ninguna ciudad hizo uso de los recursos en dicha vigencia.

En la Tabla 8 se presentan los cronogramas indicativos de desembolso para los SETP, por un total de 324,9 millones de dólares, para ser ejecutados tentativamente hasta 2020. Además de la ampliación del plazo en 24 meses, este cronograma, en comparación con el presentado en el Documento CONPES 3657, también incluye el SETP de Neiva.

Tabla 8. Cronograma de desembolsos Nación SETP^(a)
Cifras en USD millones^(b)

SETP	2013^(c)	2014	2015	2016^(d)	2017	2018	2019	2020	Totales
Armenia	0	0	7,1	0,1	3,7	4,2	4,3	5,4	24,8
Montería	0	6,4	5,7	12	14	9,4	9,7	0	57,2
Pasto	0	3,8	15,6	26,1	12,4	0	8,7	0	66,6
Popayán	0	0	0	0,7	10,1	0	5,7	7,8	24,3
Santa Marta	0	0	4,5	22,4	11,7	4,6	6	10,9	60,1
Sincelejo	0	0	3,6	1,5	0,9	7,2	7,4	7,6	28,2
Valledupar	0	0	0	3,9	21,7	5,2	5,9	6,3	43,0
Neiva	0	0	0	0	0	7,3	4,8	8,6	20,7
Total	0,0	10,2	36,5	66,7	74,5	37,9	52,5	46,6	324,9

Fuente: Comunicación Ministerio de Transporte del 10 de julio de 2018 con radicado DNP nro. 20186630368822.

Nota: ^(a) Corresponde a los desembolsos de efectuados de los créditos BIRF 8083-CO, BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO y CAF 8204. ^(b) Las apropiaciones presupuestales corresponden a pesos constantes de 2017 con una programación en dólares que utiliza una tasa representativa de mercado (TRM) de 3.000 pesos. ^(c) Los préstamos están disponibles desde junio de 2013, sin embargo, ninguna ciudad hizo uso de los recursos en dicha vigencia. ^(d) Incluye el valor de los desembolsos efectuados con cargo al BID 2575/OC-CO y CAF 8204 como reconocimiento de las inversiones efectuadas con recursos propios de la Nación por valor de USD 22,3 millones y USD 20,2 millones, respectivamente.

Finalmente, en la Tabla 9 se actualiza el perfil de aporte indicativo de la UMUS que, de manera tentativa, será ejecutado hasta 2020. De esta manera, se redistribuyen y amplían los recursos y las vigencias contempladas en Documento CONPES 3737.

Tabla 9. Perfil aportes UMUS
Cifras en USD millones^(a)

Vigencia	UMUS
2013	0,6
2014	0,8
2015	3,0
2016	2,0
2017	0,5
2018	2,2
2019	2,2
2020	3,7
Total	15,0

Fuente: Comunicación del Ministerio de Transporte del 10 de julio de 2018 con radicado DNP nro. 20186630368822.

Nota: ^(b) Las apropiaciones presupuestales corresponden a pesos constantes de 2017 con una programación en dólares que utiliza una tasa representativa de mercado (TRM) de 3.000 pesos.

Así pues, los desembolsos efectivos y programados hasta finales de 2020, relacionados en las tablas 7, 8 y 9, suman en total USD 414,3 millones. En el caso de los préstamos BID, los recursos del financiamiento están disponibles hasta diciembre del año 2020 y para el préstamo BIRF 8083-CO hasta septiembre del año 2020. Sin embargo, las apropiaciones presupuestales de los diferentes proyectos mencionados van hasta los años 2022 y 2023, lo que dejaría un saldo superior a USD 55 millones, aun no proyectado y sin desembolsar.

En caso de una negociación con los bancos de una futura prórroga de los préstamos, el saldo aproximado de los USD 55 millones podría ser utilizado, lo que permitiría usar el monto total de los cuatro contratos de préstamo contratados inicialmente por USD 470 millones (BID 2575/OC-CO, BID 2576/TC-CO, CAF 8204 y BIRF 8083 CO).

4.7. Seguimiento y evaluación

El DNP realizará el seguimiento a la operación de crédito público externo con base en los informes trimestrales enviados por la entidad ejecutora de conformidad con lo previsto en el artículo 10 de la Ley 781 de 2002³³, el artículo 20 del Decreto 2189 de 2017³⁴, y teniendo en cuenta los lineamientos que para el efecto establece el Documento CONPES 3119 *Estrategia de endeudamiento con la banca multilateral y bilateral*, aprobado de 2001³⁵.

³³ Por la cual se amplían las autorizaciones conferidas al Gobierno nacional para celebrar operaciones de crédito público externo e interno y operaciones asimiladas a las anteriores y se dictan otras disposiciones.

³⁴ Por el cual se modifica la estructura del Departamento Nacional de Planeación.

³⁵ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3119.pdf>

5. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES):

1. Aprobar la modificación del Documento CONPES 3657, con el fin de actualizar el plazo de ejecución de los montos asignados y los componentes o categorías de inversión objeto de financiación con la banca multilateral.
2. Solicitar al Departamento Nacional de Planeación realizar el seguimiento a las operaciones de crédito que financia el programa aquí establecido, según lo estipulado en la subsección de seguimiento del presente documento.
3. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, adelantar las gestiones necesarias ante los bancos multilaterales para implementar los ajustes que se requieran, de acuerdo con los plazos estimados en la sección de programación de desembolsos del presente documento. Para esto, se deben tener en cuenta las especificaciones técnicas de cada sistema integrado de transporte masivo y sistema estratégico de transporte público y de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte.
4. Solicitar al Ministerio de Transporte:
 - a. Garantizar el seguimiento a la ejecución de las actividades descritas en la Resolución 269 de 2012, a través de la sostenibilidad del equipo técnico de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), permitiendo el seguimiento y la ejecución de los créditos.
 - b. Priorizar en su presupuesto el espacio fiscal que se requiere para el funcionamiento de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS).

GLOSARIO

Áreas metropolitanas: entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada (Ley 1625 de 2013, artículo 2).

Factibilidad: toma la alternativa seleccionada y profundiza en todos los aspectos que la hacen viable, afinando los detalles que sea necesario –incluidos los operativos–, y entregando un anteproyecto a partir del cual se toman decisiones sólidas de inversión. Con esta actividad se cierra la primera fase llamada de preinversión y se tiene un estimativo de costos y cronograma con menores incertidumbres que en etapas anteriores (Banco de la República, 2016).

Movilidad: concepto relacionado con el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. La movilidad urbana se refiere a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o modos de transporte para la satisfactoria realización de diferentes actividades humanas distribuidas espacialmente en dicho entorno físico (Litman, 2011).

Prefactibilidad: la prefactibilidad de un proyecto consiste en el desarrollo de un estudio que analice las alternativas consideradas en el perfil del proyecto. El estudio consiste en un conjunto de análisis más específicos de las viabilidades económica y técnica, con las cuales se establece cuál es la mejor alternativa de todas las consideradas hasta el momento. Adicionalmente se realizan estudios de mercado analizando factores de oferta, demanda, comercialización y rentabilidad. La alternativa seleccionada es la base para el estudio de factibilidad. Es posible llegar a la conclusión de que no se han identificado alternativas viables y que por lo tanto el proyecto debe ser descartado, así la idea original pueda ser considerada como excelente (Banco de la República, 2016).

Servicio de transporte masivo de pasajeros: servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización. El sistema está conformado por los componentes propios del mismo, es decir, por el conjunto de infraestructura, predios, equipos, sistemas, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer de manera eficiente y continua la demanda de

transporte en un área de influencia determinada (Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.2.1.2).

Sistemas estratégicos de transporte público de pasajeros: aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en un radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) por la autoridad de transporte o por quien esta delegue, y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP. Están orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, en cada una de las ciudades donde se implementen (Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.2.2.2).

BIBLIOGRAFÍA

- Ardila, A. (2007). Caracterización de la Movilidad del Municipio De Neiva. Fase I – Componente de Tránsito. Municipio de Neiva.
- Banco de la República. (2016). Subgerencia Cultural Banco de la República. Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/geografia/conurbacion>.
- Cal & Mayor y Asociados. (2008). Plan Integral de Tránsito y Transporte para San José de Cúcuta. Departamento Nacional de Planeación.
- Ingeniería, T. (2007). Caracterización de la Movilidad del Municipio De Neiva. Fase I – Componente de Transporte. Departamento Nacional de Planeación.
- Litman, T. (2011). Measuring Transportation: Traffic, Mobility and Accessibility. Victoria Institute of Transportation.
- Municipio de Cúcuta. (2007). Recolección de información Secundaria y toma de información primaria.
- Steer Davies Gleave. (2012). Actualización del estudio técnico del SETP de Neiva, respecto al componente técnico de reorganización de rutas. Municipio de Neiva.
- Unión Temporal Steer Davies Gleave – Akiris. (2008). Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Neiva. Departamento Nacional de Planeación.
- Universidad Nacional de Colombia. (2009). Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para el Área Metropolitana Binacional (AMBN) de Cúcuta. Bogotá: CAF-DNP.
- Universidad Nacional de Colombia. (2014). Actualización de la Estructuración del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Municipio de Cúcuta y su Área Metropolitana. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.