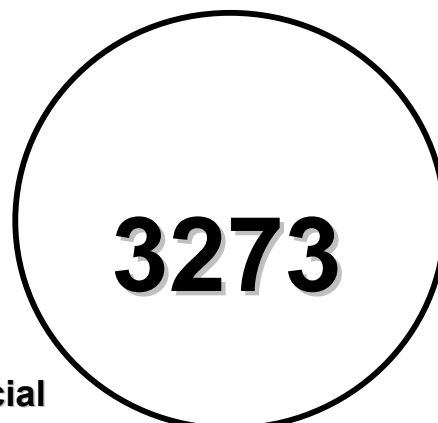


Documento

**Conpes**

---



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

**AUTORIZACIÓN A LA NACIÓN PARA CONTRATAR  
OPERACIONES DE CRÉDITO EXTERNO CON LA BANCA  
MULTILATERAL HASTA POR US\$ 600 MILLONES, CON EL FIN  
DE FINANCIAR LOS APORTES DE LA NACIÓN A LOS  
SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO – SITM Y  
OTRAS APROPIACIONES PRESUPUESTALES PRIORITARIAS  
DE LA NACIÓN PARA 2004.**

DNP: SC DIE- GEINF  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público – MHCP

Versión aprobada

Bogotá, D.C. 1 de Marzo de 2004

<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>2</b>
<b>II. ANTECEDENTES .....</b>	<b>2</b>
<b>III. JUSTIFICACIÓN.....</b>	<b>2</b>
<b>IV. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE CRÉDITO.....</b>	<b>5</b>
<b>V. ESQUEMA INSTITUCIONAL .....</b>	<b>8</b>
<b>VI. RECOMENDACIONES .....</b>	<b>9</b>

## **I. INTRODUCCIÓN**

Cumpliendo con lo establecido en el Decreto 2681 de 1993, el presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES – la autorización a la Nación para contratar operaciones de Crédito Público Externo con la Banca Multilateral hasta por un monto de US\$ 600 millones para financiar los aportes de la Nación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo –SITM de Bogotá, Cali, Pereira – Dosquebradas, Cartagena, y otras ciudades para la vigencia 2004 – 2008 y otras apropiaciones presupuestales prioritarias de la Nación para 2004.

## **II. ANTECEDENTES**

La política y estrategia de transporte urbano, establecida por el Documento Conpes 3167 del 22 de Mayo de 2002, busca mejorar el servicio de transporte urbano en las ciudades colombianas. En este sentido se pretende impulsar el desarrollo de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en las ciudades con más de 600.000 habitantes y fortalecer la capacidad institucional para planear y administrar el tráfico y transporte en las ciudades con menos de 600.000 habitantes.

En las ciudades con más de 600.000 habitantes, tales como Bogotá y Soacha, Cali, Pereira, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga y Medellín, la política y estrategia para impulsar el desarrollo e implementación de los SITM, se divide en los siguientes aspectos: i) financiación de los SITM; ii) fortalecimiento institucional; iii) maximización del impacto en la calidad de vida urbana; iv) maximización de los beneficios sociales; v) coordinación de la participación de la Nación y las ciudades; vi) fomento de la participación ciudadana; y vii) implementación de mecanismos de seguimiento.

## **III. III. JUSTIFICACIÓN**

Mediante los Documentos Conpes 3093 del 15 de Noviembre de 2000, 3166 del 23 de Mayo de 2002, 3185 del 31 de Julio de 2002, 3220 del 21 de abril de 2003 y 3259 del 15 de Diciembre de 2003 se aprobó la participación de la Nación en la cofinanciación de los aportes para la construcción de los SITM para las ciudades de Bogotá, Cali, Soacha, Pereira - Dosquebradas y Cartagena de Indias respectivamente. Adicionalmente dentro del Plan Nacional de Desarrollo “Hacia un Estado Comunitario”, Ley 812/03, se prevé la ejecución de SITM en otras ciudades.

La participación de la Nación en los proyectos aprobados por el Conpes se encuentra dentro de los márgenes permitidos por la Ley 310/96, es decir entre un 40% y un 70% del servicio de la deuda de los proyectos. Los aportes de la Nación para los SITM, que a la fecha cuentan con vigencias futuras, se muestran en el cuadro 1, así mismo se muestra una cifra preliminar de los Aportes de la Nación a los demás SITM.

**Cuadro 1**  
**Aportes de la Nación**  
**US millones**

<b><u>COSTO TOTAL SITM</u></b>			
Cifras en Millones de Dolares			
<b>Proyectos</b>	<b>Aportes Nación</b>	<b>Aportes Municipio</b>	<b>Valor Total</b>
TransMilenio Bogotá	1.295,6	674,3	1.969,9
SITM de Cali	241,0	104,0	345,0
SITM de Pereira*	21,5	11,2	32,7
SITM de Cartagena	46,7	35,3	82,0
SITM Otras ciudades	129,6	55,5	185,2
<b>Total</b>	<b>1.734,4</b>	<b>880,3</b>	<b>2.614,7</b>

\* Incluye proyecto Pereira-Dosquebradas

Fuente: Elaboración DNP

En el caso particular de la Extensión de Transmilenio hasta el Municipio de Soacha (aproximadamente 5 km de vías troncales) la participación de la Nación se definirá con base en la estructuración detallada del proyecto y de acuerdo a los límites establecidos por la ley.

Los SITM de otras ciudades dentro de las que eventualmente se contemplan Bucaramanga, Barranquilla y Vallé de Aburrá están en proceso de definición técnica y financiera y actualmente avanzan los estudios correspondientes para obtener su viabilidad. De acuerdo a los resultados de dichos estudios se definirá el monto máximo y el perfil de los aportes de la Nación para estos proyectos. De manera preliminar se estima que estos aportes serán como máximo de US\$ 110 millones.

Con la construcción de los SITM se espera movilizar un promedio estimado del 50% de los viajes en transporte público de estas ciudades, así mismo se espera que dentro de los impactos de dichos proyectos esté la disminución de la sobreoferta de transporte público, el incremento en las velocidades y la reducción en los tiempos de viajes entre otros. En el cuadro 2 se presentan las principales características de los SITM.

**Cuadro 2**  
**Características Generales de los SITM**

PROYECTO	Longitud vías troncales Fase (km)	Demanda diaria actual en transporte público (viajes)	Porcentaje demanda Transporte Público atendida por SITM (3)	Flota troncal (tipo y cantidad)
<b>PROYECTOS EN EJECUCIÓN</b>				
<b>TRANSMILENIO BOGOTÁ (1)</b>	41 ya construídos (Fase I), más 41 adicionales (Fase II)	5.500.000	14% actualmente; 30% acumulado; 80% en el 2016.	470 articulados funcionando, más 335 articulados adicionales
<b>SITM CALI</b>	49	1.280.000	90%	220 articulados 92 padrón (110 pasajeros)
<b>SITM PEREIRA - DOSQUEBRADAS</b>	17	330.000	46%	56 articulados
<b>SITM CARTAGENA</b>	12	584.000	66%	90 Articulados y 56 Padrón
<b>PROYECTOS EN ESTRUCTURACIÓN</b>				
<b>SITM BARRANQUILLA</b>	15	1.135.000	FASE 1: 30%	150 padrón
<b>TRANSMILENIO SOACHA</b>	5	240.000	aprox. 90%	n.d.
<b>SITM BUCARAMANGA</b>	aprox. 9	aprox. 740,000	60%	n.d.
<b>SITM VALLE DE ABURRÁ</b>	aprox. 15	aprox. 1,676,000	n.d.	n.d.
<b>TOTAL</b>	aprox. 166			

(1) En el caso de Transmilenio Bogotá, corresponde a las troncales Av. Américas - CI 13, Av. NQS y Av. Suba de la Fase 2.

Fuente: Elaboración DNP

Así mismo, con la implementación de los SITM se generarán nuevos empleos, principalmente por la construcción de la infraestructura, la fabricación y ensamblaje de los nuevos buses y por la propia de los SITM. Se estima que en los próximos años se generarán cerca de 146.000 empleos por la construcción de la infraestructura de los cuales el 42% corresponden a empleos directos en el sector de la construcción y el restante a empleos indirectos en otros sectores de la economía. Dentro

de estos se estima que se generarán cerca de 1.600 empleos por la fabricación de las carrocerías y ensamblaje de los nuevos buses. (Cuadro 3)

**Cuadro 3**  
**Generación de Empleo**

Tipo de Empleo	Número
Empleos directos obras	61,062
Empleos indirectos obras	83,615
Empleos industria automotriz	1,539
Total Empleos	146,216

Fuente: Elaboración DNP con base en FEDESARROLLO (2000)

Adicional a los beneficios descritos anteriormente, la construcción y operación de los SITM promoverá la recuperación del espacio público, la promoción y consolidación del desarrollo urbano y en general el mejoramiento de la calidad de vida tanto de los usuarios del transporte público como de todos los habitantes de las ciudades.

En cuanto a la fuente de recursos que utilizará la Nación, se consideró hacer uso de la Banca Multilateral ya que ésta, además de las condiciones financieras favorables, tiene como principal ventaja el acompañamiento técnico en la preparación de los proyectos tanto a la Nación, como a cada una de las ciudades donde se desarrollaran los diferentes SITM, así como el apoyo que brindan al fortalecimiento institucional.

#### **IV. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE CRÉDITO**

Mediante este programa de crédito se pretende financiar los Aportes de la Nación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo correspondientes a las vigencias fiscales de los años 2004 a 2008 de los proyectos de Bogotá<sup>1</sup>, Cali, Pereira – Dosquebradas, Cartagena, y otras ciudades.

Dichos aportes serán financiados con recursos de crédito hasta por US\$ 535 millones de la siguiente manera: hasta US\$ 85 millones con la Corporación Andina de Fomento –CAF-, hasta US\$

---

<sup>1</sup> Para Transmilenio Bogotá se financiaran los aportes de la Nación para la construcción de las Troncales NQS y Avenida Suba.

250 millones con el Banco Mundial –BIRF- y hasta US\$ 200 millones con el Banco Interamericano de Desarrollo -BID.

Adicionalmente, y ante los problemas de liquidez de corto plazo de la Nación, la dificultad de acceso al mercado de bonos y la saturación del mercado interno, el Gobierno Nacional ha venido trabajando en la consecución y movilización de recursos en condiciones favorables para el país provenientes de la Banca Multilateral.

En este sentido, la Banca Multilateral en cumplimiento de los fines de desarrollo que persigue, ha creado instrumentos de financiamiento que facilitan recursos en condiciones financieras razonables para apoyar a sus países miembros cuando otras alternativas de financiación se tornan difíciles de acceder o muy costosas. Estos créditos corresponden a una modalidad flexible con fondos de rápido desembolso y de libre destinación y mecanismos de ejecución ágiles.

En el caso particular de la CAF, se ha instrumentado el uso de programas de préstamos híbridos con componentes de libre destinación y de destinación específica que representan ventajas frente a otras modalidades de financiamiento. El valor agregado se ve traducido en: i) una preparación y negociación más rápida; y ii) el monto de los recursos es más acorde con las necesidades financieras de Nación.

En este sentido la operación a contratar con la CAF tendría dos componentes: i) destinación específica hasta por US\$ 85 millones destinados a la financiación de los aportes de la Nación al SITM de Bogotá, Troncal Avenida Suba y Patio Portal y ii) libre destinación por un monto de hasta US\$ 65 millones dirigidos a financiar apropiaciones presupuestales prioritarias del Gobierno Nacional para la vigencia 2004.

En el cuadro 4 se especifican las operaciones de crédito, para las cuales se está solicitando autorización, por fuente, monto y destinación.

**Cuadro 4**  
**Monto de la Operación de Crédito y Fuentes**

Fuente	Monto Millones de Dólares	SITM
CAF	US\$ 85	Bogotá (Avenida Suba y Patio Portal)
CAF	US\$ 65	Libre Destinación
BID	US\$ 200	Cali
BIRF	US\$ 250	Bogotá (NQS) y demás ciudades
<b>TOTAL</b>	<b>US\$ 600</b>	

Fuente: Elaboración DNP

Los desembolsos de la Nación están condicionados al cumplimiento de las obligaciones establecidas en los Convenios de Cofinanciación de los SITM, así como al cumplimiento de los lineamientos establecidos en el documento CONPES 3260 “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo y en los documentos CONPES específicos para cada proyecto. En el cuadro 5 se muestra las diferentes fuentes de financiación que se utilizaran para realizar los Aportes de la Nación a los SITM.

**Cuadro 5**

<b>FUENTES DE FINANCIACION APORTES NACIÓN SITM</b>				
Cifras en Millones de Dólares				
<b>Proyectos</b>	<b>Aporte Nación</b>	<b>Saldo Actual</b>	<b>Recursos de Crédito</b>	<b>Recursos Ordinarios</b>
TransMilenio Bogotá	1.295,6	1.178,1	215,0	963,1
SITM de Cali	241,0	235,3	200,0	35,3
SITM de Pereira	21,5	21,5	21,5	-
SITM de Cartagena	46,7	46,7	46,7	-
SITM Otras Ciudades	129,6	129,6	51,8	77,8
Libre Destinación			65,0	
<b>Total</b>	<b>1.734,4</b>	<b>1.611,2</b>	<b>600,0</b>	<b>1.076,2</b>

Fuente: Elaboración DNP



De los US\$ 1.076 millones que quedan para financiar con recursos ordinarios es importante aclarar que los US\$ 963 millones correspondientes a Transmilenio Bogotá deberán ser financiados hasta el 2016 de acuerdo con las vigencias futuras aprobadas. Los US\$ 35 millones del SITM de Cali tendrán que ser financiados antes de que se cumplan los compromisos de vigencias futuras los cuales terminan en el año 2007. Para las demás ciudades (otros SITM) los US\$ 77 millones deberán ser financiados de acuerdo a las necesidades de recursos de los proyectos que se encuentran en estructuración y conforme al perfil de aportes y al cronograma que se defina para cada uno de ellos.

Las condiciones de los empréstitos externos a ser contratados para la financiación del programa, serán las definidas entre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Banca Multilateral durante el proceso de negociación de los mismos.

## **V. ESQUEMA INSTITUCIONAL**

Las operaciones de crédito estarán en cabeza de la Nación a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. El Ministerio será el responsable de manejar todos los compromisos de los Acuerdos de Préstamo con la Banca Multilateral.

Las entidades ejecutoras de los proyectos de transporte, serán la Entidad Gestora de cada una de las ciudades, las cuales podrán hacer acuerdos con las Entidades Municipales con experiencia en contratación y en la ejecución de obras. Por su parte, las actividades de asistencia técnica serán adelantadas y supervisadas por el DNP.

La Banca Multilateral, desembolsará los recursos de crédito a la Nación de acuerdo a los cronogramas establecidos en los Convenios con las ciudades y esta, a su vez, previas condiciones definidas entre las ciudades y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, realizará los desembolsos a cada una de ellas. De igual modo, el Ministerio de Hacienda hará un seguimiento institucional a cada una de las ciudades, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el contrato de crédito con las entidades multilaterales.

El seguimiento a la ejecución de estos recursos y al cumplimiento de los documentos CONPES será realizado por un Comité de Seguimiento conformado por Ministerio de Hacienda, Ministerio de Transporte y DNP, el cual contará con una Secretaría Técnica en cabeza de la

Dirección de Infraestructura y Energía del DNP tal y como lo establece el Documento CONPES 3260 del 15 de diciembre de 2003.

## **VI. RECOMENDACIONES**

1. Autorizar a la Nación para contratar créditos externos con la Banca Multilateral hasta por US\$ 535 millones, destinados a financiar los Aportes de la Nación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo de las ciudades de Bogotá, Cali, Cartagena, Pereira y otras ciudades de acuerdo con los límites establecidos por la Ley 310/96. Los Aportes de la Nación que serán financiados con dichos créditos serán los correspondientes a las vigencias 2004 – 2008.
2. Autorizar a la Nación para contratar créditos externos con la Banca Multilateral hasta por US\$ 65 millones destinados a financiar apropiaciones presupuestales prioritarias del Gobierno Nacional para el año 2004.
3. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público la creación de la Unidad Coordinadora del Proyecto, que será la encargada de realizar las labores de seguimiento y control de las operaciones de crédito del proyecto de transporte masivo.