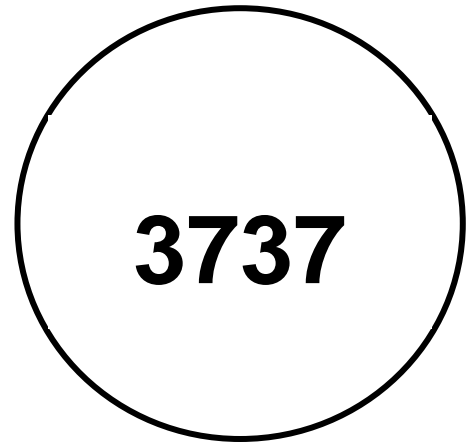


# Documento

# Conpes

---

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



**Concepto favorable a la Nación para contratar un empréstito  
externo con la Banca Multilateral hasta por \$15 millones USD  
destinado a financiar el fortalecimiento del Programa  
Nacional de Transporte Urbano**

**DNP: DIES, SC  
Ministerio de Transporte  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

**Versión aprobada**

**Bogotá D.C., Diciembre 3 de 2012**

## RESUMEN

A lo largo de los últimos diez años, Colombia ha experimentado transformaciones económicas y sociales en beneficio de su crecimiento y desarrollo. Simultáneamente, la implementación de sistemas de transporte público urbano masivo de pasajeros ha permitido transformaciones territoriales urbanas, propiciando la inclusión social, mejorando las condiciones medioambientales y los índices de seguridad vial, y generando un sentido de pertenencia e identidad de los ciudadanos, entre otros beneficios. No obstante, debido esencialmente a la debilidad institucional, a la falta de coordinación y articulación de políticas sectoriales, y a fallas en la gobernabilidad de los sistemas, muchos beneficios no han tenido el impacto esperado y deseable.

Estas condiciones hacen necesario fortalecer los mecanismos de coordinación, articulación y seguimiento de las políticas vigentes, con el propósito de mantener o incrementar los aciertos, e impulsar acciones en los sistemas que han contado con dificultades. Así mismo, se hace necesario construir los lineamientos y las bases de una renovada política pública nacional de movilidad y transporte urbano, en función de las transformaciones mencionadas, y de la visión de los sistemas de transporte urbano como un medio, y no un fin, para una mayor prosperidad de la sociedad colombiana.

Con base en este contexto, el presente documento pone a consideración del CONPES la autorización a la Nación para contratar una operación de crédito hasta por \$15 millones USD, que permita fortalecer El Programa Nacional de Transporte Urbano y de esta forma aumentar la capacidad institucional para conducir eficientemente la Política Nacional de Transporte Urbano y mejorar ostensiblemente la calidad de vida de los colombianos que viven en centros urbanos.

**Clasificación:** S731

**Palabras Claves:** Transporte Urbano, Sistemas de Transporte, Movilidad Sostenible, Ordenamiento Territorial, SITM, SETP, SITP, SITR, SIT, UMUS, Plan de Movilidad.

## CONTENIDO

<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>4</b>
<b>II. ANTECEDENTES</b> .....	<b>5</b>
<b>III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</b> .....	<b>7</b>
<b>IV. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO</b> .....	<b>11</b>
<b>A. Componentes del proyecto</b>	<b>11</b>
<b>B. Costos del Proyecto</b>	<b>15</b>
<b>C. Programación de Desembolsos</b>	<b>15</b>
<b>D. Esquema Institucional</b>	<b>16</b>
<b>E. Indicadores del programa</b>	<b>17</b>
<b>V. RECOMENDACIONES</b> .....	<b>17</b>

## I. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta la experiencia de los últimos años, es claro que el cumplimiento de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2010–2014 sobre movilidad urbana, y el éxito del Programa Nacional de Transporte Urbano (PNTU), depende de una adecuada y fluida coordinación interinstitucional entre los distintos niveles y sectores del Gobierno Nacional, las entidades encargadas de la planeación urbana local, los Entes Gestores y los organismos locales de movilidad urbana.

Para que esto ocurra, se requiere del fortalecimiento tanto de las entidades del orden nacional como las de orden regional, y la generación de estudios de apoyo, de forma tal que se generen sinergias que permitan una adecuada concepción e implementación de las políticas públicas en materia de movilidad y se promueva el desarrollo de ciudades más amables con sistemas de movilidad urbana eficientes y sostenibles.

En ese sentido, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2681 de 1993<sup>1</sup>, 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 USD 15 millones, destinados a financiar las acciones descritas, tendientes a mejorar la capacidad de estructuración, implementación y operación de los sistemas de transporte público urbano, a nivel local y nacional; así mismo, brindará al país la oportunidad de fortalecer la formulación de políticas públicas de movilidad urbana y la ejecución de estrategias complementarias de apoyo a los entes territoriales.

Finalmente, debe señalarse que esta operación se ajusta a los criterios de política fiscal señalados en el CONFIS, que se encuentra de acuerdo al MGMP de la entidad y con la Ley de Endeudamiento.

---

<sup>1</sup> Por el cual se reglamentan parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y conexas y la contratación directa de las mismas.

## II. ANTECEDENTES

A lo largo de una década, el Gobierno Colombiano ha adelantado esfuerzos importantes para consolidar la Política Nacional de Transporte Urbano con el ánimo de transformar la institucionalidad de la movilidad en los Entes Territoriales y combatir los estímulos perversos de los esquemas empresariales de las empresas privadas desarticuladas y atomizadas encargadas de la prestación del servicio público de pasajeros, marcada por la exacerbación de externalidades negativas como la congestión vehicular, la contaminación ambiental y los bajos estándares en los niveles de servicio.

Para hacerlo, se han formulado los documentos Conpes 3167 de 2002 “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros”, 3260 de 2003 “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo”, y 3368 de 2005 “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo - Seguimiento”, los cuáles definieron los lineamientos de política para la implementación de sistemas de transporte urbanos, formularon conceptualmente los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), y establecieron la arquitectura institucional y los requerimientos financieros que conducirían los proyectos a buen término. Así mismo, se definieron como metas deseables de los SITM y SETP, las siguientes:

- Eliminar la *guerra del centavo* generando un cambio en el sistema de remuneración a través de la transformación de la estructura empresarial del transporte urbano, pasando de empresas afiliadoras de vehículos a empresas propietarias de vehículos.
- Integrar física, tarifaria y operacionalmente los sistemas de transporte a partir de criterios técnicos y financieros. Esta integración puede incluir diferentes modos de transporte, especialmente vehículos no motorizados.
- Reordenar y coordinar las rutas de transporte público colectivo existentes con los servicios y rutas de los nuevos sistemas.

- Construir y/o adecuar la infraestructura requerida en los principales corredores de los sistemas, para brindar eficiencia al transporte público y generar transformación urbana.
- Desarrollar la operación basada principalmente en vehículos acordes con los niveles de demanda, y con tecnología de baja contaminación.
- Disminuir los tiempos de viaje de los usuarios.
- Coordinar la implantación de los SITM y SETP con acciones sobre el transporte público colectivo que sigue operando y el tráfico en general, de modo que se mantengan las condiciones de movilidad y accesibilidad adecuadas.
- Eliminar la sobreoferta garantizando la chatarrización de vehículos obsoletos.
- Aplicar esquemas de mercadeo de tiquetes y recaudo, ágiles y económicos.
- Impulsar un desarrollo urbano integral, mejorando el espacio público.
- Fortalecer y mejorar la coordinación entre las entidades locales (Autoridades de Transporte Masivo, Secretarías de Tránsito y Transporte y Áreas Metropolitanas, entre otras), para asegurar una mejor y más eficiente gestión.
- Controlar la prestación del servicio a través de las Empresas Gestoras, para asegurar la sostenibilidad del sistema, calidad del servicio al usuario y estándares de eficiencia mínimos.

Posteriormente el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para Todos”, expedido a través de la Ley 1450 de 2011, da continuidad al PNTU, expandiendo su visión y alcance a partir de la experiencia adquirida y de los procesos territoriales, económicos, sociales y ambientales que ha vivido el país. De esta forma, este plan señala que el PNTU se debe consolidar a través de la inclusión de los siguientes aspectos: (i) la articulación de la movilidad con el desarrollo urbano y el ordenamiento del territorio; (ii) la estructuración de tarifas acordes con la capacidad de pago de los usuarios; y (iii) la adopción de medidas de administración del mercado de transporte.

En concordancia con lo anterior, mediante el Decreto 087 de 2011<sup>2</sup>, se establece como responsabilidad del Viceministro de Transporte, la coordinación sectorial e intersectorial

---

<sup>2</sup> Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias.

para 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 que sean cofinanciados por el Gobierno Nacional.

Para dar cumplimiento a estas responsabilidades, el Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 269 del 2012, redefinió y reorganizó el grupo interno de trabajo para apoyar los proyectos, creando la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS, configurada como una estructura administrativa que, adicional a la coordinación y seguimiento de los 15 proyectos en curso (ver anexo 1), 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.

### **III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

#### **i. Justificación Técnica**

En cumplimiento de las responsabilidades asignadas al Viceministerio de Transporte – UMUS, se han estructurado para el país, conjuntamente con otras Entidades del orden nacional y local, proyectos de movilidad, que, en términos de planeación, construcción de infraestructura, implementación y operación, demandan importantes esfuerzos en materia institucional, técnica y financiera, razón por la cual se requiere ampliar la capacidad para gestionar los numerosos proyectos en curso y aquellos que están emergiendo y, al mismo tiempo, apalancar el mejoramiento de la capacidad institucional en las regiones para migrar paulatinamente a un esquema de gestión descentralizado confiable. Con respecto al fortalecimiento de la capacidad para gestionar proyectos desde el nivel central, se requiere consolidar la UMUS en los aspectos operativos y técnicos que le permitan dar cumplimiento a las responsabilidades asignadas mediante la citada Resolución 269 de 2012, asociadas con el acompañamiento, 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 nivel regional se han establecido Entes Gestores en cada ciudad, conforme lo establece la Ley 310 de 1996, con el objeto de administrar estas acciones mediante la supervisión a la ejecución de las inversiones en infraestructura, apoyo a los municipios en los procesos de negociación con las empresas operadoras de transporte existentes, estructuración de los contratos de concesión, y planeación y operación de los sistemas. De esta manera, la necesidad del fortalecimiento de estos entes gestores responde a la necesidad de contar con entidades sólidas, con equipos humanos de alta calidad, infraestructura técnica suficiente y moderna, capaces de alinear cada proyecto con los planes de desarrollo de las ciudades, así como con los planes de ordenamiento y planes de movilidad, garantizando que su gestión de cumplimiento de los objetivos previstos en el PNTU, así como en el Plan Nacional de Desarrollo.

Todo lo anterior va encaminado precisamente a dar cumplimiento a lo establecido en el Plan de Desarrollo 2010-2014: “Prosperidad para todos”, que en su numeral 5, del Literal C, capítulo 3, ‘Vivienda y ciudades amables’, indica que:

*“... persisten grandes retos en la implantación y puesta en marcha de los SITM. Así mismo, se prevén retos aún mayores en la implantación de los SETP, en la medida en que existe aún una proporción de la población que no se beneficia de estos sistemas. La falta de una cobertura total en algunas de las ciudades, y la carencia de política para ciudades con población menor a los 250.000 habitantes, plantean un gran desafío para la incorporación de la logística urbana en la planeación territorial.*

*En este sentido la respuesta integral que se diseñe para hacer frente a los múltiples desafíos de la movilidad urbana en el país tendrá implicaciones no sólo en la calidad de vida, desarrollo económico y competitividad de las ciudades, sino también en aspectos de sostenibilidad medioambiental y cohesión social, fundamentales para la prosperidad democrática y el desarrollo de las regiones”.*



Así, para atender estas consideraciones expuestas en PND, se hace necesario contar también con la formulación y desarrollo de estudios, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, así como con las entidades territoriales, y considerarán aspectos asociados con la elaboración de planes integrales de movilidad que incluyan la articulación de actores motorizados y no motorizados, tanto para las ciudades que han avanzado en el cumplimiento de sus metas de movilidad, como para aquellas que empiezan a incorporarse, identificación y aplicación de herramientas que permitan asegurar la demanda de los servicios de transporte públicos urbanos, mecanismos para coordinar adecuadamente a los actores públicos y/o privados involucrados en la prestación del servicio, y otros que se ha identificado resultan indispensables para enfrentar de manera adecuada los retos que en materia de movilidad se han identificado.

#### ii. Justificación económica y social

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, SITM, y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP, que se han implementado en el país, con inversiones por parte del Gobierno Nacional que superan los 7 billones de pesos (ver anexo 2), buscan equilibrar la oferta de transporte público de pasajeros con las condiciones reales de demanda con el fin de tener sistemas sostenibles en términos operacionales, ambientales y financieros. Reportan beneficios directos tanto en la calidad de vida, desarrollo económico y competitividad de las ciudades, como en aspectos relacionados con el desarrollo urbanístico de las mismas, asociados con su transformación territorial, su integración directa con el espacio público y el acceso a servicios, con los procesos de renovación urbana, mejor calidad de servicio de transporte, tanto para usuarios como para conductores, y una importante reducción de los niveles de contaminación por fuentes móviles, generando procesos de cohesión social de las ciudades, fundamentales para la prosperidad democrática y el desarrollo de las regiones.

Lo anterior se evidencia en los resultados de las evaluaciones ex post de impacto realizadas a los sistemas de Bogotá, Cali y Pereira en donde se encuentran importantes beneficios económicos y sociales, en términos de tasa interna de retorno, valor presente neto y relación

beneficio – costo, como se muestra en la Tabla 1 en donde se tuvo en cuenta elementos como los costos de diseño, construcción, operación, mantenimiento, flota, recaudo, así como los beneficios asociados con ahorro en tiempos de viaje, ahorros en operación, menor accidentalidad, reducción de emisiones GEI.

Tabla 1. Evaluaciones expost SITM

Sistema		Bogotá	Pereira	Cali
Año Evaluación ExPost		2,009	2,011	2,011
Valor presente neto	Millones_COP2010	\$ 2.146.761	\$ 423.123,00	\$ 388.814,00
Tasa Interna de Retorno	%	24,2%	45,0%	14,9%
Relación B/C	Adimensional	2,50	1,69	1,23

Fuente: DNP

No obstante se hace necesario generar estrategias que permitan ampliar la cobertura del PNTU, para que más usuarios tanto en las ciudades que iniciaron la implementación de sistemas de transporte en el pasado como en núcleos urbanos y regionales que se encuentran propuestos en el Plan Nacional de Desarrollo, puedan contar con programas y proyectos de movilidad que hagan las ciudades más competitivas y sostenibles.

Por todo lo anterior, el generar una política que articule los esfuerzos que se realizan en el Gobierno Nacional y por parte de las entidades territoriales se verá reflejado en mejores indicadores económicos y sociales en la implementación del PNTU.

### iii. Justificación fuente de financiación

En este sentido, frente a los objetivos planteados de fortalecer la capacidad institucional a nivel nacional y regional, así como elaborar estudios que permitan la formulación y actualización de las políticas públicas de movilidad, la Banca tiene, por una parte, amplia experiencia en la estructuración e implementación de estos proyectos, lo que permite el aprovechamiento por parte de la Nación de las experiencias y aprendizajes a

partir de los procesos en otros países. Estas experiencias permiten adicionalmente, que la Banca cuente con expertos del más alto nivel para apoyar, acompañar y asesorar, a través de cooperaciones técnicas, las acciones y políticas a acometer en materia de movilidad en el país.

En el marco de las operaciones de crédito, que financiaron los aportes del Gobierno Nacional para la implementación de los sistemas de transporte, se había estado financiando la operación de la UMUS mediante rubros clasificados como *asistencias técnicas* para las operaciones.

Por otra parte, en el año 2010 se autorizó mediante el documento Conpes 3657, un empréstito con la Banca Multilateral para financiar los aportes de la Nación en los sistemas de transporte a implementar en el país, y resulta conveniente articular estas inversiones con las actuaciones que se describen en el presente documento, dada su estrecha relación.

A partir de la revisión de los aspectos técnicos, económicos y sociales antes indicados, se identifica la necesidad de captar valores agregados que puede aportar la Banca Multilateral.

#### **IV. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

El proyecto que se pretende financiar constituirá una asistencia técnica para el fortalecimiento del PNTU a través del incremento en la capacidad de las Entidades de nivel central (específicamente la UMUS del Ministerio de Transporte), y local asociadas con la movilidad urbana, así como el estudio de estrategias para el desarrollo, seguimiento y apoyo a los proyectos en las ciudades, en el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano, por un monto de hasta \$15 millones USD, a partir de la vigencia 2013.

##### **A. Componentes del proyecto**

Las actividades que se buscan financiar con este proyecto están divididas en los 3 componentes que se exponen a continuación:

Componente A: Fortalecimiento de la capacidad del Ministerio de Transporte - UMUS::

1. Garantizar que la UMUS del Ministerio de Transporte cuenta con las condiciones técnicas, funcionales y operativas para realizar las tareas de seguimiento y apoyo a los sistemas de transporte SITM y SETP, según los componentes de trabajo definidos en la Resolución 269 del 7 de febrero de 2012, en las siguientes áreas: (i) Administrativa, financiera y contable, (ii) Reasentamientos y gestión social, (iii) Gestión Ambiental, (iv) Adquisiciones y seguimiento de obras y (v) seguimiento y evaluación.
2. Impulsar y fortalecer las áreas misionales de la unidad que incluyen, la formulación, evaluación y seguimiento de políticas de transporte y uso del suelo, administración de la demanda, mitigación de cambio climático y calidad ambiental, operación, articulación entre las Entidades del Gobierno Nacional y gobiernos locales en lo concerniente a movilidad urbana, y fortalecer e impulsar un mejor desarrollo del sector privado, a través de acompañamiento y asesoría.
3. Con el ánimo de hacer más ágil la gestión de la UMUS, se requiere 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 una inversión importante consistente en la adquisición y puesta en marcha de un sistema de monitoreo y evaluación de todos los sistemas de transporte urbano asociados al PNTU, así como la implementación de un sistema de información más robusto, permitiendo un mejor seguimiento de los recursos aportados por la Nación y los municipios, a la implementación de los sistemas de movilidad urbanos.

Componente B: Fortalecimiento de los entes gestores:

Entendiendo que el éxito del PNTU depende fuertemente del desempeño de los distintos Entes Gestores y de sus equipos de trabajo, en el marco de este componente se pretende adelantar capacitaciones orientadas tanto al intercambio de experiencias entre los distintos sistemas, las autoridades locales y otros actores relacionados con el desarrollo,

implementación, operación, sostenimiento y recaudo de los proyectos, así como la generación de esquemas de capacitación y formación a nivel de posgrado, a profesionales de los entes gestores que se constituyan como directores y líderes técnicos al interior de cada ente gestor y los gobiernos locales en la planeación e implementación de los sistemas de transporte, para lo cual se establecerán los mecanismos necesarios, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Estas capacitaciones considerarán, entre otras, las siguientes áreas estratégicas tanto para la etapa de construcción como para la fase de operación de los sistemas de transporte, a saber: 1. Operación, 2. Pavimentos, 3. Gestión de la demanda, 4. Desarrollo urbano orientado al transporte 5. Seguridad vial, 6. Gestión social y adquisición de predios, y 7. Gestión ambiental de la operación.

Idealmente se busca involucrar a autoridades locales de tránsito y transporte, planeación, ambientales, áreas metropolitanas y aquellas que se asocian con la movilidad, toda vez que la construcción de capacidades en los entes gestores y gobiernos locales, debe estar articulada con el fortalecimiento de los contextos institucionales de cada uno de ellos.

#### Componente C: Consultorías externas:

Hoy en día, existen grandes retos técnicos, políticos y financieros para mejorar el desempeño de los SITM y SETP, sobre todo con miras a integrar efectivamente estos sistemas a otros modos de transporte, garantizar su articulación con el desarrollo urbano (y en particular con los Planes de Ordenamiento Territorial) y combatir el incremento acelerado de los índices de motorización mediante la construcción de confianza en los ciudadanos en el transporte público. En la medida en que las ciudades colombianas ofrezcan un servicio de transporte público con altos niveles de servicio (cómodo, rápido, confiable y poco contaminante), muchos ciudadanos decidirán hacer sus viajes habituales en este medio, prescindiendo de los vehículos particulares y, por ende, disminuyendo las externalidades negativas ocasionadas a la sociedad en su conjunto.

De esta forma, este componente pretende financiar estudios de consultoría, en coordinación con Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en áreas estratégicas, bien sea para ser aplicados en proyectos específicos o para definir guías técnicas que permitan homogeneizar criterios a nivel nacional y facilitar los procesos de planeación de nuevos proyectos:

1. Construcción de planes integrales de movilidad urbana mediante la revisión, evaluación y seguimiento de sus diversos componentes.
2. Diseño y análisis de la logística para contar con intercambiadores modales que operen de manera adecuada, integrando vehículos privados motorizados, no motorizados y transporte público colectivo e individual (taxis, motos, por ejemplo)
3. Diseño operacional y financiero de Sistemas Integrados de Transporte Público.
4. Definición e implementación de estrategias de mercadeo para los sistemas de transporte público, como herramienta fundamental para crear sentido de pertenencia en los usuarios y fortalecer y aumentar la demanda de los sistemas.
5. Apoyo integral a todos los actores, públicos y/o privados, involucrados en la prestación del servicio de transporte público, buscando su fortalecimiento institucional y formalización del sector. Adicionalmente, se busca captar y optimizar las inversiones del sector privado que favorezcan la política de movilidad colectiva en los sistemas.
6. Apoyo y asesoría jurídica para los aspectos asociados con la movilidad, que se identifique requieren especial atención por parte del Nivel central, y que permitan fortalecer la defensa de los intereses del estado, y la mejora de las relaciones contractuales entre los sectores público y privado.
7. Apoyo, acompañamiento y asesoría de profesionales y firmas especializadas para la resolución de problemas y mejoramiento en las áreas técnicas y operativas asociadas a los procesos de implementación y estabilización de los sistemas de transporte, buscando su optimización.
8. Asesoría en la revisión, análisis del marco regulatorio y normatividad de la movilidad, que permitan mantener actualizada y vigente la política de transporte urbano para las ciudades de Colombia.

## B. Costos del Proyecto

La tabla 2 expone los costos de los tres componentes del proyecto, así como el peso relativo de cada uno de ellos con respecto a costo total del mismo.

Tabla 2. Costos del proyecto por componentes  
(Cifras en Millones USD)

	Financiación Externa	
	USD	%
<b>Componente A:</b> Fortalecimiento de la capacidad del Ministerio de Transporte - UMUS	3,95	26,3 %
<b>Componente B:</b> Fortalecimiento de los entes gestores	1,66	11,1 %
<b>Componente C:</b> Consultorías externas	9,39	62,6 %
<b>TOTAL</b>	15,00	100 %

Fuente: Ministerio de Transporte

## C. Programación de Desembolsos

A continuación se muestra la programación tentativa de desembolsos anuales.

Tabla 3. Programación de desembolsos anuales  
(Cifras en Millones USD)

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
Recursos a Desembolsar	0,5	4,5	5,0	5,0

Fuente: Elaboración propia

Es importante mencionar, que si el Ministerio de Transporte cuenta con el espacio fiscal, los desembolsos se pueden adelantar a fin de avanzar en el cumplimiento de los objetivos del programa.

## **D. Esquema Institucional**

La celebración de las operaciones de crédito público estará en cabeza de la Nación a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público –MHCP-. El MHCP será el responsable de efectuar las gestiones necesarias para lograr los acuerdos con la fuente de financiación seleccionada.

Este proyecto será ejecutado por el ministerio de transporte, a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible – UMUS, la cual se definió mediante la Resolución 269 del 7 de febrero de 2012, que desarrolla funciones de seguimiento y apoyo para los proyectos y sistemas de transporte público urbano del país, cofinanciados por la Nación.

Por otro lado, el fortalecimiento de la capacidad institucional de la UMUS demandará en el mediano plazo cambios en su estructura interna, que permitan (i) ejecutar las actividades enmarcadas en este proyecto, (ii) continuar con las actividades de seguimiento técnico, financiero y socio-ambiental de los proyectos en proceso de implementación, y (iii) garantizar la creación y el robustecimiento de áreas misionales que detentan la responsabilidad de formular, evaluar y ajustar políticas de transporte urbano.

Así pues, una reingeniería de la unidad permitirá ejecutar de forma eficiente los recursos obtenidos a través de la operación de crédito, con profesionales suficientes para supervisar los contratos de consultorías, mantener los procesos habituales de acompañamiento a los SITM y SITP, y usar las experiencias y aprendizajes en la formulación de políticas que promuevan la consolidación del PNTU, al tiempo que maximicen sus beneficios sociales y minimicen las externalidades negativas derivadas de la operación de los sistemas de movilidad locales. Una primera aproximación a esta reingeniería, que demandará un proceso de evaluación exhaustiva del desempeño de la UMUS, se muestra en la figura 2.



## **E. Indicadores del programa**

En el Anexo 3, se presenta la matriz de indicadores que se esperan alcanzar con el desarrollo del programa, la cual recoge indicadores de productos y resultados, incluyendo la línea base y meta final de cada uno de los mismos.

## **V. RECOMENDACIONES**

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

1. Emitir concepto favorable a la Nación para contratar un empréstito externo con la Banca Multilateral por un valor hasta de US\$ 15 millones, o su equivalente en otras monedas, destinados al fortalecimiento del Programa Nacional de Transporte Urbano. El crédito deberá ser suscrito en un plazo no mayor a 12 meses.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte coordinar con en el Departamento Nacional de Planeación, a través de la Dirección de Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas, el diseño de una evaluación del programa a financiar y, consecuentemente, realizar el seguimiento a la ejecución y cumplimiento de los requisitos de los contratos de empréstito externo objeto del presente concepto.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte programar los recursos previstos para la ejecución del proyecto de fortalecimiento del Programa Nacional de Transporte Urbano dentro de las cuotas de inversión aprobadas en el marco de gasto de mediano plazo.

4. Solicitar al Departamento Nacional de Planeación priorizar los recursos de este programa en el marco de gasto de mediano plazo del Ministerio de Transporte y en los presupuestos anuales de la entidad.

5. Solicitar al Ministerio de Transporte adelantar las gestiones necesarias para que la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, asuma un posicionamiento estratégico dentro de la estructura organizacional del Ministerio, garantizando su permanencia en el largo plazo.

**Anexo 1.** Sistemas de transporte público en implementación y/u operación.

Tipo de proyecto	Ciudad	Ente gestor	Conpes
SITM	Bogotá	Transmilenio	2999, 3093 y 3677
	Pereira -Área Metropolitana de Centro Occidente	Megabús	3220, 3416, 3503 y 3617
	Cali	Metrocali – MIO	2932, 3166, 3369 y 3504
	Bucaramanga –Área Metropolitana de Bucaramanga	Metrolínea	3298, 3370 y 3552
	Barranquilla -Área Metropolitana de Barranquilla	Transmetro	3306, 3348 y 3539
	Medellín -Área Metropolitana del Valle del Aburrá	Metroplús	3307, 3349, 3452 y 3573
	Cartagena	Transcaribe	3259 y 3516
	Soacha	Transmilenio	3185, 3404 y 3681
SETP	Santa Marta	TUS	3548
	Pasto	Avante	3549 y 3682
	Armenia	Amable	3572
	Popayán	Movilidad futura	3602
	Montería	Montería Amable	3637
	Sincelejo	Metrosabana	3638
	Valledupar	SIVA	3656

**Anexo 2.** Inversiones en Sistemas de transporte público en implementación y/u operación.

Proyecto	Ciudades	Millones de COP				Total Millones de USD
		Inversión a Dic de 2010	Inversión 2010-2014	Vigencias posteriores al 2014	Total	
TransMilenio	Bogotá	\$ 2.528.501	\$ 1.200.680	\$ 362.808	\$ 4.091.989	\$ 2.248
Megabús	Pereira	\$ 129.740	\$ 15.000	\$ 0	\$ 144.740	\$ 80
	Dosquebradas					
MIO	Cali	\$ 788.332	\$ 304.254	\$ 0	\$ 1.092.586	\$ 600
Metrolínea	Bucaramanga	\$ 248.504	\$ 143.704	\$ 0	\$ 392.208	\$ 215
	Floridablanca					
	Girón					
	Piedecuesta					
Transmetro	Barranquilla	\$ 161.367	\$ 168.316	\$ 0	\$ 329.683	\$ 181
	Soledad					
Metroplús	Medellín	\$ 155.320	\$ 210.106	\$ 73.468	\$ 438.894	\$ 241
	Bello					
	Envigado					
	Itagüí					
Transcaribe	Cartagena	\$ 154.722	\$ 100.000	\$ 0	\$ 254.722	\$ 140
TransMilenio	Soacha	\$ 33.292	\$ 52.084	\$ 0	\$ 85.376	\$ 47
<i>Subtotal</i>		<i>\$ 4.199.778</i>	<i>\$ 2.194.144</i>	<i>\$ 436.276</i>	<i>\$ 6.830.198</i>	<i>\$ 3.753</i>
TUS	Santa Marta	\$ 0	\$ 135.898	\$ 89.723	\$ 225.621	\$ 124
Avante	Pasto	\$ 0	\$ 136.395	\$ 90.052	\$ 226.447	\$ 124
Amable	Armenia	\$ 0	\$ 78.084	\$ 56.524	\$ 134.608	\$ 74
Movilidad Futura	Popayán	\$ 0	\$ 104.017	\$ 71.177	\$ 175.194	\$ 96
Metrosabana	Sincelejo	\$ 0	\$ 88.322	\$ 18.110	\$ 106.432	\$ 58
Montería amable	Montería	\$ 0	\$ 137.215	\$ 28.135	\$ 165.350	\$ 91
SIVA	Valledupar	\$ 0	\$ 88.722	\$ 86.297	\$ 175.019	\$ 96
<i>Subtotal</i>		<i>\$ 0</i>	<i>\$ 768.653</i>	<i>\$ 440.018</i>	<i>\$ 1.208.671</i>	<i>\$ 664</i>
<b>Gran total</b>					<b>\$ 4.417</b>	

### Anexo 3. Indicadores del programa

INDICADORES DE RESULTADOS	LINEA DE BASE	2013	2014	2015	2016	Meta final 2016	Comentarios
<b>Componente A: Fortalecimiento de la capacidad del Ministerio de Transporte - UMUS</b>							
Capacitaciones y actualizaciones profesionales del Ministerio de Transporte para fortalecer técnicamente el seguimiento del PNTU	0	2	4	5	5	16	Se medirá mediante la presentación de un informe anual elaborado por el Ministerio de Transporte donde se relacionará el número de personas capacitadas y el área del conocimiento asociada a la capacitación. Línea de base: 2012
Implementación del sistema de monitoreo y evaluación (Software, admón. bases de datos)	0%	10%	30%	50%	100%	100%	Se medirá mediante la presentación de un informe anual elaborado por el Ministerio de Transporte donde se relacione el avance en la implementación del sistema. Línea de base: 2012
<b>Componente B: Fortalecimiento de los entes gestores</b>							
Realización de talleres de capacitación a los profesionales de los entes gestores en temas relacionados con operación, gestión de la demanda, pavimento entre otros	0	3	3	3	3	12	Se medirá mediante la presentación de un informe anual elaborado por el Ministerio de Transporte donde se relacionará el número de personas capacitadas y el área del conocimiento asociada a la capacitación. Línea de base: 2012
<b>Componente C: Consultorías externas</b>							
Elaboración de planes de movilidad	0	3	3	3	3	12	Se medirá mediante la elaboración de consultorías de formulación y/o acompañamiento de planes de movilidad. Línea de base: 2012
Estructuración SITP	0	1	1	1	0	3	Se medirá mediante la elaboración de consultorías de estructuración de proyectos SITP o SITR. Línea de base: 2012