

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**C O N F I S**

**CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

**VIGENCIAS FUTURAS PARA EL PROYECTO “CONSTRUCCIÓN METRO LIGERO DE  
LA 80 MEDELLÍN”**

**MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**

**DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 38/2020**

septiembre 2020

**CIRCULACIÓN**

**MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**

## 1. SOLICITUD

En sesión del Confis del 16 de marzo de 2020 se otorgó aval fiscal para la declaratoria de importancia estratégica en CONPES para el proyecto de inversión “Construcción Metro Ligerero de la 80 Medellín”.

Posteriormente mediante CONPES 4003 del 16 de septiembre de 2020, se aprobó la “Declaración de importancia estratégica del proyecto Metro Ligerero de la Avenida 80 en Medellín”, su implementación requiere esfuerzos fiscales que afectan el presupuesto de vigencias futuras, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 86 de 1989, Ley 310 de 1996, Ley 819 de 2003 y Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”

En desarrollo de lo previsto en el Estatuto Orgánico de Presupuesto General de la Nación, el artículo 11 de la Ley 819 de 2003, en el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, en las Leyes 310 de 1996 y 2008 de 2019 y el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, y teniendo en cuenta el oficio remitido por el Ministerio de Transporte con No. 1-2020-087978 de radicado del 25 de septiembre de 2020, en el cual solicita gestionar las vigencias futuras y remite los soportes respectivos, para someter a consideración del CONFIS la solicitud de cupo para comprometer recursos con cargo a vigencias futuras excepcionales para el proyecto “Construcción Metro Ligerero de la 80 Medellín”, de acuerdo con la estructura financiera presentada por la Alcaldía de Medellín con el acompañamiento del Metro de Medellín como ente gestor del proyecto, a continuación se presenta el plan de recursos respectivo:

**Tabla 1. Recursos Projectados**

Cifras en pesos

VIGENCIA	CORRIENTES <sup>2</sup>
<b>2024</b>	483.135.949.879
<b>2025</b>	497.630.028.376
<b>2026</b>	512.558.929.227
<b>2027</b>	527.935.697.104
<b>2028</b>	543.773.768.017
<b>2029</b>	560.086.981.057

Fuente. Aval fiscal emitido en sesión del Confis el 16 de marzo de 2020

1 Proyecto inscrito en el Banco de Proyectos del DNP “Construcción Metro Ligerero de la 80 Medellín”

2 Fuente de cálculo: Resultado de la estructuración financiera contratada por la Alcaldía de Medellín con FDN con IPC tomado de Enconomics Intelligence Unite, remitido a través del radicado número 1-2020-021596 con alcance a través del radicado número 1-2020-021782. Este resultado hace parte integral de este documento.

## 2. JUSTIFICACIÓN Y ANTECEDENTES

### 2.1. ANTECEDENTES

El Programa Nacional de Transporte Urbano (PNTU) hace parte de una estrategia de política pública que viene siendo adelantada por el Gobierno Nacional para contribuir a mejorar los sistemas de transporte público urbano en las principales ciudades del País. Este Programa se diseñó en respuesta a los retos que afrontan las ciudades en términos de su crecimiento demográfico, el acelerado incremento en las tasas de motorización y los grandes desafíos que estos fenómenos conllevan para los sistemas de movilidad urbana con su incidencia en la pérdida de productividad y el condicionamiento de la competitividad futura de las ciudades.

Estos retos tienen implicaciones sociales y económicas asociadas al deterioro de la calidad de vida y del medio ambiente en las ciudades. Para mitigar y plantear soluciones se evaluaron y definieron diferentes acciones que fueron consignadas en los documentos CONPES 3167 “Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros” de mayo 23 de 2002, CONPES 3260, “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo” de diciembre 15 de 2003, CONPES 3368 “Política Nacional de Transporte Urbanos y Masivo - Seguimiento” de agosto 1 de 2005 y CONPES 3991 del 14 de abril de 2020 “Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional”

Los documentos CONPES 3167 y 3260 definen las políticas, estrategias e incentivos para que las autoridades locales implementen iniciativas tendientes a mejorar los sistemas de transporte público de pasajeros. Estos lineamientos de política buscan mejorar la calidad, seguridad, eficiencia y accesibilidad del sistema de transporte público de pasajeros, y que éste represente una alternativa realmente competitiva a la movilidad individual motorizada, en un marco de sostenibilidad fiscal y ambiental. Las acciones específicas para el logro de estos objetivos de política incluían aspectos como una nueva estructura empresarial en la prestación de servicios, un nuevo arreglo institucional en la gestión de los sistemas, y nuevos esquemas de financiación para el desarrollo de infraestructura.

El Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, expedido mediante la Ley 1955 de 2019, consagra el apoyo del Gobierno Nacional a los SITM, SETP, SITP, SISTR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996. De igual modo, en su Artículo 100 consagra que “La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.”

## 2.2. MARCO LEGAL VIGENTE:

- Ley 86 de 1989: Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento.
- Ley 310 de 1996: Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989.
- Ley 1955 de 2019: La cual modifica las leyes 310 y 86.
- Ley 819 de 2003, artículo 11.

## 2.3. JUSTIFICACIÓN

La Empresa Metro de Medellín consolidó dentro de su plan rector de expansión 2006-2030 un conjunto de proyectos a través de los cuales, pretende ofrecer una alternativa de movilidad sostenible a los habitantes del Valle de Aburrá y otros territorios, como los municipios que conforman el altiplano del oriente antioqueño. Se busca lograr esto a través de una integración multimodal por medio de una red de corredores de alta y media capacidad, integrando distintas tecnologías.

Adicional al plan rector, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, diseño el “Plan Maestro de Movilidad del AMVA”, el cual plantea la implementación del Sistema Integrado de Transporte para el Valle de Aburrá sobre unos criterios básicos, tales como (i) posicionar al peatón como núcleo central de la movilidad priorizando su seguridad, (ii) potenciar el transporte público colectivo de buses, (iii) consolidar el Metro como eje estructurante del sistema de transporte, (iv) limitar el uso del transporte particular y (v) garantizar acceso al transporte a todos los usuarios.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá ha desarrollado también el “Plan Rector BIO2030”, que busca la integración social, reequilibrio territorial y accesibilidad al empleo y los servicios urbanos, que se espera alcanzar a través de la óptima articulación del transporte con el ordenamiento territorial.

Para llegar a las propuestas de corredores de transporte que plantea la Empresa Metro de Medellín, se desarrollaron estudios de perfil, prefactibilidad, factibilidad y diseño de detalle teniendo en cuenta como pilares la movilidad sostenible, la gestión e inclusión social, la visión de futura, la articulación e integración de territorio, la movilidad urbana y sostenibilidad tanto ambiental como financiera.

El Metro de la Avenida 80 en la ciudad de Medellín fue identificado dentro del Plan Maestro del Metro de Medellín como uno de los proyectos de transporte de pasajeros de mediana capacidad para ser implementado a mediano plazo. El corredor comprende el trazado desde la estación Aguacatala del Metro de Medellín en el sur de la ciudad, a través de las Avenidas 80 y 81, hasta el sector de la Facultad de Minas, y de allí, por la Calle 65 hasta la Transversal 73, cerrando el circuito en la estación Caribe del Metro hacia el norte.

### 3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO<sup>3</sup>

El Metro ligero de la Avenida de la 80 es una línea con doble vía en todo su recorrido de 13,25 km de longitud entre cabeceras de estaciones terminales, en la que está prevista un total de 17 paradas de las cuales tres de ellas serán estaciones de integración con metro en Aguacatala, Floresta y Caribe y con la línea 1 de buses en la estación La Palma. El sistema contará con 18 trenes eléctricos, los cuales ayudarán a reducir 4,8 millones de toneladas de CO2 al año.

De acuerdo con el Plan Rector de Expansión del Metro, en los años 2008 y 2009 se procedió a llevar a cabo estudios de prefactibilidad en convenio con el Municipio de Medellín, al encontrarse la viabilidad de su implementación se procedió con la ejecución de los diseños de detalle del corredor. Sin embargo, en su momento se priorizaron las inversiones en el Tranvía de Ayacucho y sus cables alimentadores, por lo que el proyecto fue aplazado.

En el año 2016, la administración municipal revivió el interés por el proyecto por lo que se retomaron los diseños ejecutados inicialmente y se hizo una optimización del corredor de forma que contemplara las nuevas exigencias establecidas en la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad y el estado actual del corredor. En tal sentido, se contrataron los ajustes del diseño del corredor.

El trazado parte de la Estación Caribe, entre la Terminal de Transportes del Norte y la Autopista Regional. Una vez atraviesa el puente del Mico, para posteriormente girar hacia el occidente para cruzar la Autopista Norte y la Carrera 65; ambas vías arterias son importantes ejes de conexión en el sentido Norte-Sur.

Luego de superar la Carrera 65 el corredor continúa por la Transversal 78. Avanza hasta el cruce entre esta vía Arterial con la Carrera 72 y luego por la Carrera 72 y la Carrera 73, ambas vías arterias, contemplando con un tramo soterrado desde la zona del acceso al ITM hasta cruzarse con la Avenida 80 en Robledo. Desde allí el trazado se localiza sobre la Avenida 80 hasta la Calle 12 Sur, para terminar en la Estación Aguacatala del Metro.

En su recorrido, el Corredor de la Avenida 80 atraviesa las siguientes vías arterias: la Carrera 73, la Carrera 79, la Calle 50 – Colombia, la Calle 47A, la Calle 44 – San Juan, la Calle 35, la Avenida 33, la Calle 30, la Carrera 76, la Diagonal 75CC, la Carrera 70, la Carrera 65 y la Avenida Guayabal.

La siguiente ilustración presenta el trazado y las estaciones del metro de la 80:

---

<sup>3</sup> Fuente: Resultado de los estudios contratado por la Alcaldía de Medellín con FDN, remitidos a través del radicado número 1-2020-021596 con alcance a través del radicado número 1-2020-021782. Este resultado hace parte integral de este documento.

Ilustración 1. Estaciones de la línea de metro de la 80



El Proyecto beneficiará la zona occidental de la ciudad de Medellín, permitiendo la integración de todo este sector con el Sistema de Transporte Masivo de la región a través de un Metro liviano, moderno, seguro, confortable y amigable con el medio ambiente, que contribuirá al mejoramiento de la calidad de vida de cerca de un millón de habitantes.

El área de influencia abarca 32 barrios: Caribe y El Progreso (Comuna 5), Cerro El Volador, Bosques de San Pablo, Pilarica, San German y Robledo (Comuna 7), Los Colores, Estadio, El Velódromo, Lorena, Las Acacias, La Castellana (Comuna 11), Ferrini, Calasanz, La Floresta, La América, Los Pinos y Simón Bolívar (Comuna 12), El Pesebre (Comuna 13), La Colinita, Cristo Rey y Guayabal (Comuna 15), Miravalle, Nueva Villa del Aburrá, Belén y Diego Echavarría (Comuna 16); e incluye además, la Terminal de Transporte del Norte, El Cerro El Volador, La Facultad de Veterinaria de la Universidad de Antioquia, Institución Universitaria ITM, Institución Universitaria El Pascual Bravo, Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia, La Facultad de Minas de la Universidad Nacional, el Club El Rodeo, el Aeropuerto Olaya Herrera y el Parque Juan Pablo II.

En la descripción del Área de Influencia se hace indispensable la caracterización del sistema habitacional, la morfología y el componente social, especialmente de barrios tradicionales como La América, Belén y La Floresta, entre otros, cuyo origen formal y condiciones urbanas han contribuido significativamente al carácter del Corredor. Sus atributos físicos, espaciales y ambientales, sumados a su localización estratégica y céntrica en la ladera occidental del Municipio, le permiten la conexión ágil y directa con el sur, norte, occidente, centro tradicional, y el Corredor multimodal del río.

La Avenida 80 se caracteriza por su dinámica comercial, que, aunque no se da en la totalidad del corredor, permite la conservación de la actividad residencial con ambiente de

vecindario en la mayoría de su extensión. Si bien la actividad residencial está presente a lo largo del corredor, hay diferentes condiciones socio-económicas y diversidad en la oferta de bienes y servicios.

Al norte, el corredor se caracteriza por el desarrollo de actividades industriales, de bodegaje y comercio, principalmente en los sectores de Caribe y El Volador, mientras que los sectores de Belén, Pilarica, Los Colores y Calasanz, se caracterizan por ser áreas residenciales.

La zona norte del Corredor cuenta con un alto potencial de desarrollo gracias a su localización estratégica en relación con las infraestructuras de movilidad, los equipamientos educativos, de salud y deportivos, los espacios públicos, y por ubicarse en las planicies próximas al Río. Se resalta que gran parte de estos suelos está ubicada en suelos de renovación urbana, sujetos a procesos de transformación de sus estructuras públicas y los usos del suelo mediante procesos de gestión asociada, para hacer uso de los altos aprovechamientos urbanísticos asignados por el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín.

Se ha considerado que la conducción y señalización para esta línea es del tipo “marcha a la vista”, no obstante, se dispondrá de señalización ferroviaria. Se limita la velocidad máxima a 60km/h en zonas urbanas protegidas y a 70km/h en las zonas en la que línea discurre por vía segregada. La velocidad máxima considerada en zonas con cruces viales es de 40 km/h.

### **3.1. Infraestructura existente**

En uno de sus extremos se encuentra ubicado la estación Caribe del Metro de Medellín, con la cual el tren ligero tendrá conexión directa. Al salir de la estación, se atravesará el puente del Mico, el cual sirve para unir el oriente con el occidente de la ciudad. Posteriormente, el corredor pasará por la transversal 78, una vía simple con un carril en cada sentido. Esta zona se encuentra poco desarrollada con usos principalmente industriales.

Posteriormente, el proyecto cruzará una zona educativa, con instituciones cercanas como la Universidad de Antioquia Ciudadela el Robledo, Instituto Técnico Industrial Pascual Bravo, el Laboratorio de Caracterización de Materiales de la Universidad Nacional, el Colegio Mayor de Antioquia y el Instituto Tecnológico Metropolitano (ITM)

Una vez se acaba la transversal 78, el proyecto plantea una estación soterrada en el sector de Robledo para luego continuar por la carrera 80, una vía con 4 carriles, dos en cada sentido. El pavimento de esta carrera se encuentra en buenas condiciones. Esta importante vía de la ciudad atraviesa diferentes centros culturales, hospitalarios, educativos y comerciales. Entre estos se encuentra el Instituto San Carlos, Biblioteca Belén, colegio La Inmaculada, aeropuerto Olaya Herrera, etc.

### **3.2. Características del proyecto**

Se ha definido que el corredor de Metro de la Avenida 80 será operado como una línea a nivel, recorriendo desde el norte de la ciudad en las inmediaciones de la Terminal de Transportes del Norte en la actual estación del Metro de Medellín Caribe, a lo largo de la Avenida 80 hacia el sur, y hasta la altura de la estación existente Aguacatala. La línea tendrá una longitud total de recorrido de 13.25 km, con las siguientes características:

**Tabla 2. Características del proyecto**

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
<b>CARACTERÍSTICAS DEL TRAZADO</b>	Línea de 13.25 km en su mayoría a nivel. Desniveles incluyen soterrado a la altura de Robledo, y dos viaductos (Caribe, Av. Guayabal). Estructuras menores sin pendientes y dos intercambios viales en el cruce con la Avenida Colombia y la Avenida San Juan
<b>CARACTERÍSTICAS DEL PATIO-TALLER</b>	Instalación al norte del trazado, en cercanías al cerro El Volador. Accesos e infraestructura completamente a nivel.

La línea contará con 17 estaciones o paradas que se enlistan en la tabla a continuación. Su implantación en todo el recorrido será a nivel, a excepción de la parada Robledo que será soterrada. Las características relevantes de las estaciones son presentadas a continuación.

**Tabla 3. Características de las estaciones y paradas**

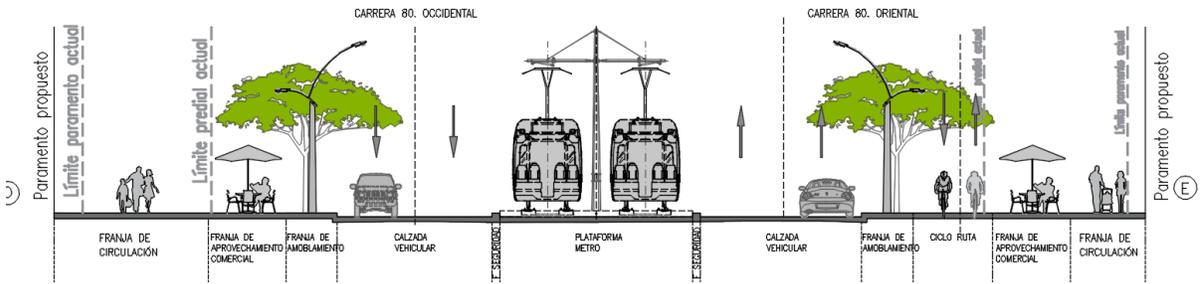
ÍTEM	DESCRIPCIÓN
<b>TIPOLOGÍA DE ESTACIONES</b>	Estaciones a nivel exceptuando Robledo, que será semienterrada. Estaciones pueden ser centradas (isla) o laterales.
<b>CARACTERÍSTICAS DE ESTACIÓN</b>	Implantación de las estaciones debe ser en recta para evitar afectaciones en la operación y el mantenimiento de plataformas
<b>ALTURA DE PLATAFORMA (MM)</b>	300

Las características finales del diseño urbano son:

- Franja de circulación
- Franja de aprovechamiento comercial
- Franja de amoblamiento y zonas verdes
- Ciclorruta bidireccional

Cabe anotar que la implantación del urbanismo del proyecto varía de acuerdo al tramo de morfología homogénea, sin embargo, es posible afirmar que los elementos mencionados se encuentran distribuidos en la sección vial de acuerdo con la siguiente sección tipo:

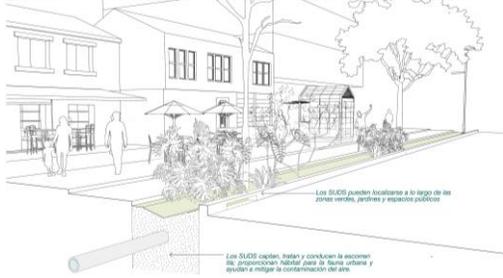
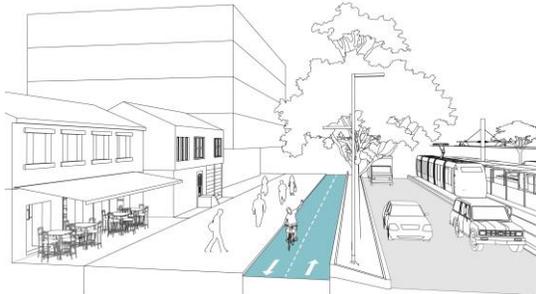
**Ilustración 2. Sección tipo**



A continuación, se presenta una breve descripción de los criterios del diseño urbano del proyecto:

**Tabla 4. Criterios del diseño urbano**

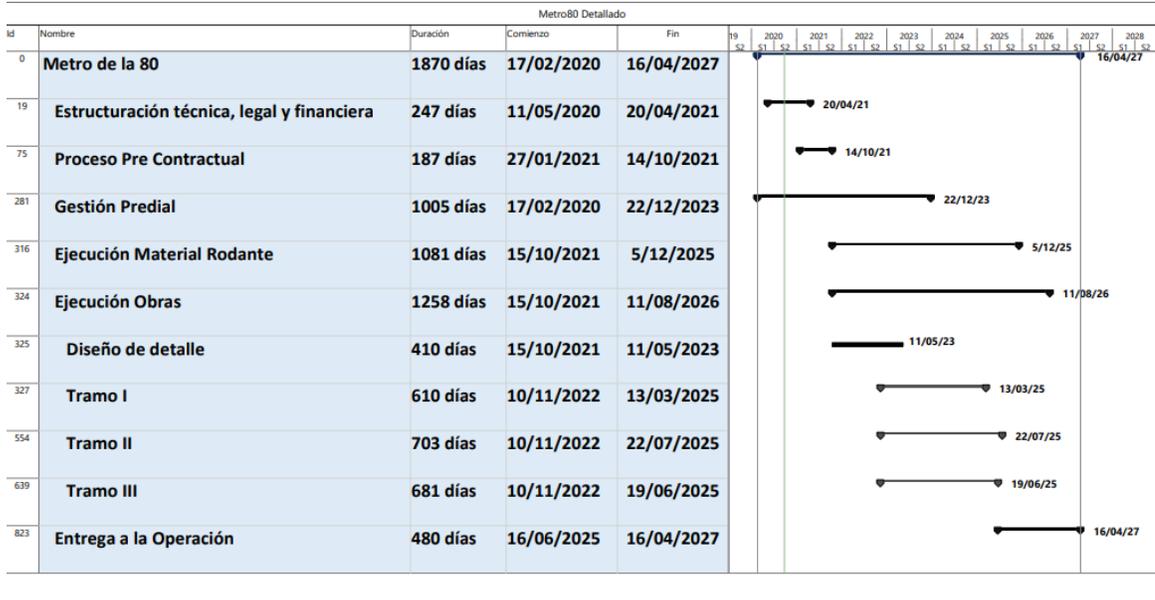
	<p><b>Andenes:</b> Los andenes están compuestos de una franja de amoblamiento y/o zona verde, una franja de circulación continua y una última faja de acceso a predios donde se resuelven los desniveles para permitir una adecuada accesibilidad a las edificaciones.</p>
	<p><b>Franja de circulación:</b> Permite la movilidad de las personas en situación de discapacidad, se deberán implementar todos los requerimientos de pendientes, lenguaje de tactilidad, protección y manejo de aguas superficial, para garantizar la continuidad peatonal.</p>

	<p><b>Franja de zona verde y/o amoblamiento:</b> Mejora notablemente la calidad visual y escénica del paisaje urbano, y por ende estos beneficios impactan la calidad de vida de las personas</p>
<p>Ciclorruta bidireccional</p> 	<p>Ciclorruta unidireccional</p> 

### 3.3. Cronograma

A continuación, en la Ilustración 3, se presenta el cronograma de ejecución del proyecto férreo de pasajeros Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín, a partir del cual se autorizan los desembolsos de acuerdo con el perfil de aportes presentado en la Tabla 7. El cronograma se ajusta a las necesidades y logros del sistema de transporte férreo de pasajeros, con el fin de garantizar su sostenibilidad operacional, conforme a los estudios de factibilidad del proyecto avalados por el municipio y revisados por la entidad nacional competente.

Ilustración 3. Resumen Cronograma del Proyecto



### 3.4. Modelo de ciudad

Actualmente la oferta de transporte del Valle de Aburrá se conforma por los siguientes servicios:

Ilustración 4. Oferta de Transporte



La visión ciudad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá se enmarca dentro del Plan Maestro del Sistema Integrado de Transporte 2006 – 2030 estructurado para integrar las diferentes soluciones tecnológicas de transporte en los corredores de los municipios que componen el AMVA. La finalidad del Plan Maestro es incluir en el sistema de transporte masivo múltiples aspectos, como la gestión e inclusión social, visión de futuro, articulación e integración de territorio, sostenimiento y seguridad vial, movilidad urbana y sostenibilidad ambiental y financiera.

### 3.5. Proyectos del Plan Rector de Expansión

La visión actualizada a 2019 del Plan Maestro del Sistema Integrado de Transporte 2006 - 2030 comprende las propuestas para posibles corredores de transporte masivo de mediana y alta capacidad a implementar en Valle de Aburrá. Mediante el desarrollo de estudios de perfil, pre factibilidad, factibilidad y diseño de detalle, entre otros, se entretejen estos corredores de transporte que conectan a los habitantes de la región metropolitana, en sus diferentes orígenes y destinos, desde el municipio de Caldas, en el sur, hasta Barbosa, en el norte, pasando por Sabaneta, Envigado, Rionegro, Girardota, Copacabana y algunos corregimientos de Medellín, entre otros.

Cables aéreos, trenes, buses articulados y tranvías conforman un sistema de movilidad integrado a nivel administrativo, de infraestructura, tarifario y operativo, y en todos ellos se reflejan los mismos atributos para generar una sensación de continuidad: seguridad, rapidez, accesibilidad, presentación, servicio e información. Se presentan a continuación las 16 propuestas divididas en la temporalidad que se planean ejecutar:

**Ilustración 5. Proyectos del Plan Rector de Expansión**



### 3.6. Modelo financiero componentes elegibles

A continuación, se muestra el resumen del Capex total de los componentes elegibles del proyecto, actualizado a precios 2019, el cual incluye dentro de su estimación el valor de Material Rodante, como se detalla a continuación para cada uno de sus tramos y el cual asciende a 2,78 billones:

**Tabla 5. Capex total del proyecto en Millones de COPs 2019**

TOTAL CAPEX <sup>4</sup> CONSTANTES COPS 2019		
TRAMO	Unidad	Valor
TRAMO 1	MM COPs 2019	1.396.333
TRAMO 2	MM COPs 2019	690.733
TRAMO 3	MM COPs 2019	688.319
TOTAL CAPEX CONSTANTES COPS 2019	<b>MM COPs 2019</b>	<b>2.775.385</b>

## 4. COSTOS DEL PROYECTO

Los costos de inversión se dividen en los costos de construcción de los tres tramos del Metro ligero de la 80 y el servicio de la deuda generado por la diferencia en los flujos de inversión del proyecto y los flujos de la cofinanciación entre la Nación y Medellín, conforme al CAPEX, el cual se adjunta como documento soporte.

**Tabla6. Costos de Inversión del Proyecto Metro ligero de la 80**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
TRAMO 1	192.512	468.847	498.249	330.133	66.955	4.982
TRAMO 2	95.419	232.327	247.037	163.686	33.045	2.447
TRAMO 3	94.843	230.999	245.444	162.627	33.028	2.461
FINANCIACIÓN	59.267	889.674	931.988	173.047		

Cifras en millones de pesos corrientes

Fuente: Radicado número MHCP 1-2020-087978

### 4.1. Perfil de aportes por fuentes

Con base en lo descrito a lo largo del presente documento, se relacionan los aportes a adicionar al proyecto para la ejecución del Metro de la 80 en pesos constantes 2019 y en corrientes de acuerdo a los desembolsos de cada vigencia.

**Tabla 7. Aportes para el proyecto “Metro Ligero de la 80”**

Cifras en millones pesos

VIGENCIA	NACIÓN	MUNICIPIO
----------	--------	-----------

4 Presentado con mayor detalle en los documentos soporte.

	Corrientes	Constantes 2019	Corrientes
2020		110.466	114.664
2021		52.603	56.240
2022		268.129	273.060
2023		52.603	59.777
2024	483.136	52.603	61.511
2025	497.630	52.603	63.356
2026	512.559	52.603	65.257
2027	527.936	52.603	67.215
2028	543.774	52.603	69.231
2029	560.087	52.603	71.308
2030		52.603	73.447
2031		52.603	75.651
2032		52.603	77.920
2033		52.603	80.258
2034		52.603	82.666

Fuente: Aval fiscal emitido en sesión del Confis el 16 de marzo de 2020 y

Vigencias futuras emitidas por el concejo de Medellín remitidas mediante la comunicación 1-2020-087978

## 5. APORTES NACIÓN:

Teniendo en cuenta la comunicación remitida por el Ministerio de Transporte solicitando la gestión ante el Confis para la solicitud de las vigencias futuras de los recursos para el Metro ligero de la 80, el aval fiscal otorgado en la sesión del CONFIS del 16 de marzo de 2020, el documento CONPES 4003 y los estudios anexos presentados por la alcaldía de Medellín se solicita las vigencias futuras de la siguiente senda de aportes:

Tabla 8. Recursos Vigencias Futuras

Cifras en pesos

VIGENCIA	NACIÓN
	Corrientes
2024	483.135.949.879
2025	497.630.028.376
2026	512.558.929.227
2027	527.935.697.104
2028	543.773.768.017
2029	560.086.981.057

Fuente: Aval fiscal emitido en sesión del Confis el 16 de marzo de 2020

## 6. IMPACTO FISCAL

La obligación asumida por la Nación con el Municipio sería por un monto fijo de los recursos contenidos en el presente documento, de acuerdo con la senda de recursos considerados

para el desarrollo del Metro ligero de la 80, asimismo este es consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2020 y el Marco de Gasto de Mediano Plazo conforme lo dispuesto por la Ley 819 de 2003.

## 7. DOCUMENTOS SOPORTE

- ✓ Soportes comunicación nro. 1-2020-0215961 y su alcance 2020-021782
- ✓ Comunicación Aval Fiscal Proyecto “Construcción Metro Ligero de la 80 Medellín” con radicado nro. 1-2020-014226
- ✓ Alcance comunicación Aval Fiscal Proyecto “Construcción Metro Ligero de la 80 Medellín” con radicado nro. 2-2020-045030
- ✓ Comunicación de solicitud del Ministerio de Transporte con radicado número 1-2020-087978
- ✓ Acuerdo Certificado de Disponibilidad Presupuestal de la Alcaldía de Medellín número valor de \$117.341.000.000 para la Construcción del Corredor Vial y de transporte de la Avenida 80 y sus obras.
- ✓ Soportes de los requisitos exigidos por la Ley 310 de 1996.
- ✓ Concepto DNP - DIFP No. 20204320003706 del 25 de septiembre de 2020

## 8. RECOMENDACIONES

Se recomienda al CONFIS otorgar las vigencias futuras para el proyecto “Construcción Proyecto Metro Ligero de la 80 Medellín” de acuerdo con la estructura financiera presentada por la Alcaldía de Medellín. A continuación, se presenta el plan de recursos respectivo:

Sección 130101 MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO - GESTION GENERAL

Programa 2408 PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS  
 SubPrograma 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE  
 Proyecto 0015 CONSTRUCCIÓN METRO LIGERO DE LA 80 MEDELLIN

Aportes Nación  
 (Pesos corrientes)

VIGENCIA	VALOR
2024	483.135.949.879
2025	497.630.028.376
2026	512.558.929.227
2027	527.935.697.104
2028	543.773.768.017
2029	560.086.981.057