

REPÚBLICA DE COLOMBIA

C O N F I S

CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

**SOLICITUD DE AVAL FISCAL PARA LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN DE
SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE CALI Y VALLE DE
ABURRÁ (ENVIGADO, MEDELLÍN, ITAGÜÍ) Y SISTEMA ESTRATÉGICO DE
TRANSPORTE PÚBLICO (SETP) DE MONTERÍA**

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

**DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 117/2025
19 de diciembre de 2025**

**CIRCULACIÓN
MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

REPÚBLICA DE COLOMBIA

1. SOLICITUD

En el marco de lo dispuesto por los artículos 2.8.1.7.1.1 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015 se somete a consideración del CONFIS la solicitud de Aval Fiscal presentada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, así:

SECCIÓN PRESUPUESTAL	1301-01 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
PROGRAMA	2408 - PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
SUBPROGRAMA	0600 - INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO	5 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO SETP EN EL MUNICIPIO DE MONTERÍA
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2027
CUPO VIGENTE	-
MODIFICACIÓN	20.043.061.482
CUPO NUEVO	20.043.061.482

Nota: Pesos corrientes

SECCIÓN PRESUPUESTAL	1301-01 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
PROGRAMA	2408 - PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
SUBPROGRAMA	0600 - INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO	10 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CALI
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2024	2025	2026	2027	2028	2029
CUPO AUTORIZADO	68.981.444.517	85.617.131.818	20.538.893.553	-	-	-
MODIFICACIÓN	-68.981.444.517	-85.617.131.818	-	90.831.215.146	39.000.000.000	41.428.823.930
CUPO NUEVO	-	-	-	90.831.215.146	39.000.000.000	41.428.823.930

Nota: Pesos corrientes

*Vigencia 2026 no tiene ninguna modificación, se mantiene el cupo actual.

SECCIÓN PRESUPUESTAL	1301-01 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
PROGRAMA	2408 - PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
SUBPROGRAMA	0600 - INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO	13 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO ENVIGADO, MEDELLÍN, ITAGUI
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2027
CUPO VIGENTE	-
MODIFICACIÓN	11.115.885.053
CUPO NUEVO	11.115.885.053

Nota: Pesos corrientes

El aval fiscal para que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público continúe con los trámites de modificación de documentos CONPES ante el Departamento Nacional de Planeación y la posterior aprobación de cupo de vigencias futuras excepcionales se emite en pesos corrientes conforme el ejercicio presentado en el cuadro anterior, realizado con los supuestos macroeconómicos del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025. Con el propósito de garantizar las obligaciones derivadas de la presente autorización, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Dirección de Programación de Inversiones Públicas del Departamento Nacional de Planeación y la Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, harán los ajustes correspondientes en la formulación de gastos de inversión para cada vigencia fiscal, teniendo en cuenta la variación observada en el índice de precios y la tasa de cambio.

2. JUSTIFICACIÓN

La programación de las vigencias futuras no ejecutadas desde el 2021 hasta 2024 y reprogramación de vigencias futuras entre los años 2025 a 2029 que aquí se presentan, responden a la necesidad de ajustar el flujo de aportes de la Nación para dos (2) Sistemas Integrados de Transporte Masivo (Valle de Aburrá y Cali y para el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Montería que cuentan con la cofinanciación de la Nación que presentaron dificultades en la ejecución de los recursos entre las vigencias fiscales 2021 – 2025.

Los retrasos en la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) que se han presentado en diversas ciudades comparten un conjunto de problemas recurrentes que han impedido la ejecución oportuna de los recursos de cofinanciación y la entrada en operación, así como la falta de consolidación en los modelos de operación

de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y la no culminación de las obras de infraestructura necesaria para la optimización y sostenibilidad de los sistemas.

A nivel institucional, el factor más constante es la limitada capacidad técnica, jurídica y administrativa del ente gestor, exacerbada por la alta rotación de funcionarios clave, lo que afecta la continuidad de la gestión y la planeación financiera.

En el ámbito técnico, la ejecución se ve sistemáticamente frenada por factores que incluyen la gestión predial incompleta (falta de legalización o procesos judiciales) y la necesidad de actualización de diseños definitivos y estudios (suelos, precios, demanda). Además, se identifica un desbalance en la priorización de la inversión inicial, donde el énfasis en la infraestructura física relegó los componentes esenciales para la operación.

Las situaciones operativas y financieras han generado un rezago crítico. Existen problemáticas con el sector transportador que ha obligado a revisar y ajustar el modelo operativo, el cual, en algunos casos, no está consolidado. Esto se suma a la ausencia o falta de operación de sistemas tecnológicos clave como el Sistema de Recaudo Centralizado y el Sistema de Gestión y Control de Flota, lo que impide el cumplimiento de los requisitos legales para el inicio del servicio. Financieramente, los proyectos han sufrido por las limitaciones de flujo de caja de los entes territoriales, lo que ha llevado en muchos casos a incumplimientos en los aportes. De otro lado, se han presentado incrementos de costos por inflación y la pandemia del COVID-19, lo que conlleva la reformulación de presupuestos y postergación de inversiones. Por lo tanto, las necesidades prioritarias comunes se centran en la implementación de la tecnología operativa obligatoria, la adquisición de flota renovada de tecnologías limpias, la definición de un modelo de sostenibilidad financiera (incluyendo el Fondo de Estabilización Tarifaria - FET) y la terminación funcional de las obras prioritarias.

En este sentido, la justificación central de la formulación obedece a las siguientes razones:

- Terminación de elementos de infraestructura prioritarios para la operación (Vías, Estaciones, Patios Talleres).
- Técnica y operativa: Ser consecuente con los tiempos de ejecución de la implementación y puesta en operación de los SETP, priorizando los recursos hacia las actividades que garanticen la puesta en operación de los proyectos.
- Puesta en funcionamiento de los sistemas de gestión y control de flota y de recaudo centralizado.
- Adquisición de flota renovada con tecnologías limpias (bajas o cero emisiones).

Para el efecto de esta reprogramación, el documento CONPES 3368 Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento del 1 de agosto de 2005 en el literal c) Reprogramación de aportes, del numeral II. Aspectos Fiscales Globales contempla:

“Las programaciones y reprogramaciones de los aportes de la Nación buscarán ante todo una eficiente ejecución de los recursos públicos en cada vigencia fiscal evitando dejar recursos en reserva presupuestal. Con el fin de que la Nación pueda realizar las revisiones de sus aportes y realizar las reprogramaciones que considere pertinentes, los Entes Gestores presentarán puntualmente el flujo anual de caja descrito en el numeral anterior iii) del literal b) anterior.

La reprogramación de los aportes surtirá el siguiente proceso:

- i) Las programaciones y reprogramaciones propuestas serán evaluadas y conceptuadas en sus aspectos técnicos¹ por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación - DNP, de acuerdo con sus respectivas competencias y las disposiciones legales vigentes.*
- ii) Ante una solicitud de reprogramación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público calculará el VP de los costos de la Nación en todo el programa de los SITM, incluyendo la modificación, y actualizará el VP del escenario base utilizando para ello la metodología señalada en el Anexo 2. En todo caso, el VP que resulte de la realización de cualquier reprogramación de los perfiles de aportes de los proyectos, no podrá aumentar bajo ninguna circunstancia.*
- iii) Las reprogramaciones no serán aceptadas si la modificación conlleva a que el plan de construcción presente cambios sustanciales respecto de lo contemplado en los documentos Conpes de cada proyecto.*
- iv) Dentro del marco de lo expuesto en los numerales iii) y iv), se podrán proponer reprogramaciones que superen el monto establecido en el presente documento para cada año específico. En el caso en que esto ocurra, la reprogramación será sometida a consideración y aprobación del Consejo Superior de Política Fiscal - Confis- para que éste determine la conveniencia de las mismas teniendo en cuenta la situación fiscal y las restricciones presupuestales de la Nación para los años en que dicha reprogramación implique un incremento de los pagos.”*

Por otra parte, el referido Documento Conpes en el literal b) Mecanismos para el Seguimiento de los SITM del numeral III. Aspectos Institucionales define:

“La función de seguimiento a la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, establecida en el Documento CONPES 3260 de 2003 a cargo de un Comité Técnico integrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, será ejecutada en adelante únicamente por este último, a través del Grupo Interno de Trabajo de Seguimiento a los Sistemas Integrales de Transporte Masivo.”

¹ Revisión de los componentes de infraestructura y de operación determinados en cada uno de los documentos Conpes y los Convenios de Cofinanciación de cada proyecto cumpliendo con los diseños de ingeniería de detalle y diseños operacionales del SITM.

Así pues, mediante resolución 20223040047345 del 12 de agosto de 2022 el Ministerio de Transporte reubica el Grupo Interno de Trabajo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible – UMUS y le asigna funciones de asistencia técnica a los Entes Gestores de los proyectos de Transporte Masivo.

En el marco de las actividades de seguimiento y acompañamiento a la ejecución de los proyectos, se realizaron varias mesas de trabajo desde comienzos de 2025 entre el Ministerio de Transporte y los entes gestores, con la participación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en las cuales los entes gestores presentaron los respectivos Planes Operativos Anuales de Inversión – POAI. El objetivo de estas reuniones consistió en determinar el avance en la ejecución de la infraestructura física, la implementación de la operación de cada uno de los sistemas, el avance en la gestión de los recursos de las entidades territoriales frente al convenio, determinar la pertinencia de reprogramar los aportes de la Nación para lograr una eficiente ejecución de los recursos y, finalmente, adaptar los flujos de aportes de acuerdo la coyuntura fiscal.

En consecuencia, el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte establecieron los siguientes criterios de evaluación para hacer efectiva la reprogramación de recursos:

- POAI: Plan Operativo Anual de Inversiones completo, aprobado por el Ministerio de Transporte y cargado en el aplicativo.
- Aportes Territoriales: Cumplimiento de Aportes Territoriales pactados en el convenio de cofinanciación (en caso de no encontrarse al día gestionar y presentar soportes presupuestales de cómo se va a hacer).
- Conciliación EIA y POAI: Conciliación del Estado de Inversión Acumulada con el Plan Operativo Anual de Inversiones, validado por el Ministerio de Transporte.
- Justificación Reprogramación: Radicada y técnicamente completa, con visto bueno de la UMUS y el DNP.
- Valor Presente: Evaluación del valor presente vigente del proyecto, realizado por el Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el documento Conpes 3368.
- Verificación que el proyecto no tiene cambio sustancial: Estado del proyecto respecto al alcance determinado en el Documento Conpes de Declaratoria de Importancia Estratégica de cada proyecto.

Documentos CONPES relacionados

La política nacional para el mejoramiento del transporte público urbano ha sido respaldada por diversos documentos CONPES. A continuación, se relacionan los documentos CONPES generales para el desarrollo de los proyectos:

Documento CONPES	Fecha de aprobación	Contenido principal
CONPES 3167	2002	Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros
CONPES 3260	2003	Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo
CONPES 3368	2005	Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – seguimiento
CONPES 3896	2017	Actualización de criterios de elegibilidad y cofinanciación de sistemas de transporte público
CONPES 3991	2020	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional

Del ejercicio programación y reprogramación se desprende el ajuste del perfil de aportes Nación en el marco de los convenios de cofinanciación que abarca las vigencias fiscales 2021-2029 después de que los Entes Gestores cumplieran todos los criterios.

2.1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

2.1.1. BPIN: 2018011000908 - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ (ENVIGADO, MEDELLÍN E ITAGÜÍ)

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para Medellín, Envigado e Itagüí tiene su origen en los lineamientos establecidos por el Documento CONPES 3167 de 2002, el cual diagnosticó los principales problemas de movilidad urbana en las ciudades intermedias y capitales regionales, entre ellos congestión creciente, incremento del parque automotor privado, baja calidad del transporte público colectivo e informalidad en la operación.

En respuesta a estas condiciones y con el fin de modernizar el sistema de transporte público y hacerlo más eficiente, seguro, accesible y ambientalmente sostenible, el Gobierno Nacional declaró el proyecto de importancia estratégica mediante el Documento CONPES 3307 de 2004 y autorizó su cofinanciación, lo que permitió la posterior suscripción del convenio entre la Nación y los municipios involucrados.

Desde su formulación, el proyecto fue concebido como una herramienta integral para reestructurar la operación del transporte público, mediante la implementación de una red jerarquizada de rutas, la renovación de la flota vehicular, la construcción de infraestructura vial especializada, y la incorporación de tecnologías para la gestión de flota y el recaudo centralizado.

No obstante, aunque el proyecto avanzó significativamente en su componente de infraestructura, el sistema no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada efectiva en operación. Esta situación

ha perpetuado los problemas estructurales de movilidad en la ciudad, limitando el impacto social, ambiental y económico de las inversiones ya realizadas.

Documentos CONPES relacionados

En el marco de la política nacional para el mejoramiento del transporte público urbano, el proyecto ha sido respaldado por el documento CONPES que han definido su viabilidad, alcance, esquema de cofinanciación y metas físicas. Este documento constituye la base técnica, legal y financiera para la implementación del Sistema Estratégico/Integrado de Transporte Público.

A continuación, se relaciona el documento CONPES de declaratoria de importancia estratégica para el desarrollo del proyecto:

DOCUMENTOS CONPES	
CONPES 3307 de 2004	Declaratoria de importancia estratégica del proyecto SITM del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
3349 de 2005	Términos para la participación de la Nación en el proyecto del Sistema de Transporte Público Masivo para el Valle de Aburrá, en cumplimiento de los requerimientos de la Ley 310 de 1996.
3452 de 2006	
3573 de 2009	

El 29 de noviembre de 2005 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y los Municipios de Envigado, Itagüí y Medellín, con el propósito de definir los aportes de las partes para el desarrollo del sistema. Para la ejecución del proyecto, el territorio creó la sociedad METROPLUS S.A., mediante Escritura Pública No. 1573 del 11/09/2006, con la función de estructurar, contratar, ejecutar y hacer seguimiento al proyecto SITM en todas sus etapas.

Desde la suscripción del convenio se han firmado cuatro (04) otrosíes, los cuales han permitido adelantar reprogramación de aportes de los recursos de la nación. A continuación, se presentan la información de los otrosíes firmados y un resumen de su alcance:

Resumen de otrosíes firmados al convenio de Cofinanciación – SITM METROPLUS

No.	Fecha	Alcance
Otrosí No. 01 al Convenio de Cofinanciación SITM del Valle de Aburra	19/10/2009	Se ajustó el Valor del Proyecto a los costos reales a ejecutar Con base en lo anterior, se ajustaron los aportes de la Nación y los aportes de los municipios de Envigado, Itagüí y Medellín. Se ajustaron las obligaciones Especiales de los Municipio del Convenio Se ajustaron las obligaciones especiales de Metroplús en el Convenio
Otrosí No. 02 al Convenio de Cofinanciación SITM del Valle de Aburra	24/06/2015	Modificación aportes de la nación con el fin de reprogramar los aportes de las vigencias 2013 a 2015, adicionando lo correspondiente a las vigencias 2018 a 2021.
Otrosí No. 03 al Convenio de Cofinanciación SITM del Valle de Aburra	06/12/2016	Modifica la Cláusula 2 numeral 2.2 Aportes de la Nación del Convenio de Cofinanciación y sus modificaciones conforme la autorización del CONFIS
Otrosí No. 04 al Convenio de Cofinanciación SITM del Valle de Aburra	30/12/2021	Modificar Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del SITM, el numeral 2.1 Costo Total del Proyecto del SITM. Modificar el literal a del numeral 2.2. Aportes de la Nación Adicionar el literal e del numeral 2.3 Aportes de los Municipio del Convenio de Cofinanciación. Adicionar el literal (d) ene l numeral 2.4. “Diferencia en Aportes Efectivos de la Nación y Los municipios” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del SITM Modificar el literal (j)en el numeral 4.1 “Reglas Relativas a los aportes de la Nación” en la Cláusula 4 “Regal Relativas a los Aportes” del Convenio de Cofinanciación. Modificar la Clausula 9 Duración del Convenio por 12 meses más. Modificó la Cláusula 12 Liquidación

Fuente: Elaboración propia – Información Convenios de cofinanciación.

2.1.2. BPIN: 2018011000919 -SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CALI

La agudización de los problemas de transporte y de tráfico en la ciudad de Santiago de Cali motivaron a las administraciones municipales a explorar alternativas para la implantación de un sistema integrado de transporte, que ofrezca soluciones en materia económica, social, ambiental y de ordenamiento urbano.

El sistema integrado de transporte masivo de pasajeros se inspiró en experiencias de ciudades como Bogotá en Colombia, y Curitiba y Porto Alegre en Brasil. El SITM está compuesto por corredores troncales con carriles segregados y preferenciales destinados exclusivamente a la operación de buses de alta y mediana capacidad. Esta red de corredores troncales se integra con las redes de corredores pretroncales y complementarios en donde operarán servicios con vehículos de menor capacidad. La operación y control se realiza con el apoyo de un centro de operaciones, en la cual se procesa la información suministrada por los buses y las estaciones del sistema para realizar ajustes, en tiempo real, a la operación del sistema.

Documentos CONPES relacionados

En el marco de la Política Nacional para el Mejoramiento del Transporte Público Urbano, el proyecto ha sido respaldado por el documento CONPES que ha definido su viabilidad, alcance, esquema de cofinanciación y metas físicas. Este documento constituye la base técnica, legal y financiera para la implementación del Sistema Estratégico/Integrado de Transporte Público.

A continuación, se relacionan los documentos CONPES de declaratoria de importancia estratégica para el desarrollo del proyecto:

DOCUMENTO CONPES	
Documento CONPES 2932 de 1997	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo para la Ciudad de Cali.
3166 de 2002 3369 de 2005 3504 de 2007 3767 de 2013 4018 de 2020	Términos para la participación de la Nación en el proyecto del Sistema de Transporte Público Masivo para la Ciudad de Cali, en cumplimiento de los requerimientos de la Ley 310 de 1996.

El 27 de julio de 1998 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Municipio de Santiago de Cali, con el propósito de definir los aportes de ambas partes para el desarrollo del sistema. Para la ejecución del proyecto, el Municipio creó la sociedad METROCALI S.A, autorizada mediante el acuerdo del Concejo Municipal 002 de 2018,

con la función de estructurar, contratar, ejecutar y hacer seguimiento al proyecto SETP en todas sus etapas.

Desde la suscripción del convenio se han firmado onces (11) otrosíes, los cuales permitieron ampliar el plazo de constitución del encargo fiduciario. A continuación, se presentan la información de los otrosíes firmados y un resumen de su alcance:

Resumen de otrosíes firmados al convenio de Cofinanciación – SITM CALI

Convenio de Cofinanciación	
Suscrito el 27 de julio de 1998 entre Nación y Municipio de Cali.	
Otrosí No. 1 (Ago. 1999)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.2 (May. 2000)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.3 (Dic. 2000)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.4 (Dic. 2002)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.5 (Ene. 2006)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.6 (Dic. 2007)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.7 (Feb. 2009)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.8 (Nov. 2013)	Modificó perfiles de aportes de financiación.
Otrosí No.9 (Dic. 2016)	Modificó perfiles de aportes de financiación.
Otrosí No.10 (Dic. 2020)	Modificó aportes de financiación.
Otrosí No.11 (Ene. 2023)	Modificó perfil de aportes Municipio.

Fuente: Elaboración propia – Información Convenios de cofinanciación.

2.1.3. BPIN: 202300000000459 SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP MONTERIA

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público de Montería surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que venía enfrentando el municipio desde la primera década de los 2000. Entre los principales factores que motivaron su formulación se encontraban la congestión creciente, la baja calidad en la prestación del servicio de transporte público colectivo, el aumento sostenido del parque automotor privado, la informalidad en la operación, y la inexistencia de mecanismos modernos de gestión y control de la movilidad urbana.

Con el fin de modernizar la prestación del servicio de transporte público y hacerlo más eficiente, seguro, accesible y ambientalmente sostenible, el Gobierno Nacional formuló mediante el documento CONPES 3167 de 2002 los lineamientos de política para cofinanciar la implementación de sistemas organizados de transporte en ciudades intermedias y capitales regionales, considerando que estos territorios tenían problemas de movilidad similares a los de las grandes ciudades: mala prestación del servicio, escasa integración, ineficiente articulación y una deficiente estructura empresarial. En este marco general, muchos de estos territorios se han declarado como de importancia estratégica y han suscrito convenios de cofinanciación entre la Nación y los municipios, incluyendo el municipio de Montería

a través del Documento CONPES 3638 del 1 de febrero de 2010 y el convenio de cofinanciación para la implementación del SETP.

Desde su formulación, el proyecto fue concebido como una herramienta integral para reestructurar la operación del transporte público, mediante la implementación de una red jerarquizada de rutas, la renovación de la flota vehicular, la construcción de infraestructura vial especializada, y la incorporación de tecnologías para la gestión de flota y el recaudo centralizado.

No obstante, aunque se han desarrollado avances en su componente de infraestructura principalmente, no se han logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada efectiva en operación. Esta situación ha perpetuado los problemas estructurales de movilidad en la ciudad, limitando el impacto social, ambiental y económico de las inversiones ya realizadas.

Documento CONPES relacionados

En el marco de la Política Nacional para el Mejoramiento del Transporte Público Urbano, el proyecto ha sido respaldado por diversos documentos CONPES que han definido su viabilidad, alcance, esquema de cofinanciación y metas físicas. Estos documentos constituyen la base técnica, legal y financiera para la implementación del Sistema Estratégico/Integrado de Transporte Público, así como para su posterior ajuste o reprogramación.

A continuación, se relacionan los documentos CONPES relevantes para el desarrollo del proyecto:

DOCUMENTO CONPES	
CONPES 3638 de 2010	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio MONTERÍA.

El 06 de agosto de 2010 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Municipio de Montería, con el propósito de definir los aportes de ambas partes para el desarrollo del sistema. Desde la suscripción del convenio se han firmado seis (6) otrosíes, los cuales han permitido adelantar reprogramación de aportes de los recursos de la nación. A continuación, se presentan la información de los otrosíes firmados y un resumen de su alcance:

Resumen de otrosíes firmados al convenio de Cofinanciación – SETP Montería

	Fecha	Alcance
Otrosí No 1	Mayo 2013	Adición a las obligaciones Especiales del Municipio, el Ente Gestor entre otros.

Otrosí No 2	Noviembre 2013	Modificación de aportes de la nación al convenio
Otrosí No 3	Diciembre 2015	Reprogramación de los aportes de la nación y modificación del Anexo Único – SETP.
Otrosí No 4	Septiembre 2019	Reprogramación de los aportes de la nación, Componentes cofinanciables Conpes 3896 de 2018 y modificación del Anexo Único – SETP.
Otrosí No 5	Diciembre 2021	Reprogramación de aportes de la Nación
Otrosí No 6	Diciembre 2024	Reprogramar los aportes territoriales y ampliar el plazo del convenio de cofinanciación.

Fuente: Elaboración propia – Información Convenios de Cofinanciación.

2.2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

2.2.1. BPIN: 2018011000908 - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ (ENVIGADO, MEDELLÍN E ITAGUI)

El proyecto se enmarca dentro del Documento CONPES 3307 de 2004 que identificó que a pesar de que la región ya contaba con un Sistema de Transporte Masivo y había realizado mejoras puntuales en la operación del transporte público colectivo, aún existían retos dado el limitado cubrimiento del Metro, su baja integración con el resto del transporte público, y la explotación, bajo incentivos inadecuados, del servicio de transporte colectivo, buscando mejorar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros con el fin de que los municipios del Área Metropolitana de Valle de Aburrá, sean competitivos, eficientes y equitativos, y que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía.

El proyecto Metroplús se proyectó en su momento para atender el 11% de la demanda total del transporte público en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, que se estimaba en 1.604.185 viajes aproximadamente. El sistema está compuesto por la Troncal Universidad de Medellín – Aranjuez que tiene 12,5 km de carriles exclusivos, 20 estaciones centrales cada 500 metros, dos paraderos complementarios en el sector de Industriales y un patio-taller en el sector U de M. Adicionalmente, se viene construyendo la Pretroncal del Sur, con una longitud total de 18,5 Km, incluyendo 11,4 Km en el municipio de Itagüí, 3,8 en el municipio de Envigado y 3,3 Km en el municipio de Medellín.

Mediante los proyectos de infraestructura vial, el proyecto SITM METROPLUS busca optimizar los recorridos, rutas y tiempos de viajes, y con su implementación se contribuye al desarrollo urbanístico de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del municipio. Los proyectos puntuales y las áreas de espacio público planteadas buscan transformar y generar potenciales desarrollos de los entornos urbanos de estos proyectos, poniendo énfasis en la integración de actividades y personas al sistema de transporte público de la ciudad.

El proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo METROPLUS fue antecedido por una serie de estudios técnicos que permitieron sustentar su viabilidad desde el punto de vista urbanístico, de movilidad y financiero. Estos estudios respondieron a los lineamientos de la política nacional de transporte urbano y de la reglamentación para la cofinanciación de sistemas de transporte, y constituyeron insumo fundamental para estructurar el proyecto y priorizar sus componentes.

Entre los principales estudios adelantados se destacan:

- a) Estudio de demanda y matriz origen–destino descrito en el CONPES 3573, permitió caracterizar los flujos de movilidad urbana integrando la operación física, tarifaria, operativa y organizacional con el Metro.
- b) Plan Maestro de Movilidad: Citado en el CONPES 3573, como insumo estructural, definió las estrategias de mediano y largo plazo para transformar el modelo de movilidad de la ciudad como complemento al Sistema Metro ya existente en la ciudad.
- c) Diseño conceptual del sistema de transporte público: Según el CONPES 3573, estructuró los corredores, el esquema de operación y la jerarquización de rutas.
- d) Estudios de factibilidad técnica, mencionados como requisito en el CONPES 3573, sirvieron para evaluar la viabilidad integral del proyecto y sustentaron la participación de la Nación en la cofinanciación.

Estos instrumentos han permitido mantener la continuidad del proyecto a lo largo de distintas administraciones y justificar su inclusión en los mecanismos de programación y reprogramación de aportes nacionales. Conforme al documento CONPES 3573 de 2009 y al convenio de cofinanciación del proyecto SITM METROPLUS con sus otrosíes definen los aportes de la Nación y de los municipios de Envigado, Medellín e Itagüí, para la cofinanciación del mencionado proyecto, los cuales expresados en pesos constantes de 2024 son los siguientes:

FUENTE	APORTES	% PARTICIPACIÓN
Nación	813,251	59%
Medellín	338,666	41%
Envigado	117,573	
Itagüí	111,589	
Territoriales	567,828	
TOTAL	1,381,079	100%

* Millones de pesos constantes de diciembre de 2024.

La ejecución financiera para el convenio al 31 de marzo de 2025 cuenta con un total de aportes comprometidos por \$1.381 billones de pesos constantes, de los cuales se han desembolsado \$1.368 millones, lo que equivale a un avance del 99,09% en la ejecución

de recursos. La Nación ha aportado \$800.783 millones, con una ejecución del 98.4% y una participación del 59% sobre el total, los municipios de Medellín, Envigado e Itagüí han comprometido \$567.828 millones, con una ejecución del 99,9% y una participación del 41%. El saldo por ejecutar asciende a \$15.664 millones.

FUENTE	APORTE S	DESEMBOLSO S	POR EJECUTA R	% DESEMBOLSO S	% PARTICIPIACIO N
Nación	813,251	800,783	12,468	98.47%	59%
Medellín	338,666	340,674	0	100.59%	41%
Envigado	117,573	117,472	100	99.91%	
Itagüí	111,589	109,615	1,974	98.23%	
Territoriales	567,828	567,762	2,074	99.99%	
TOTAL	1,381,079	1,368,545	14,542	99.09%	100%

Expresado en millones de pesos constantes 2024.

Durante la vigencia 2025, el proyecto enfrentó diversas situaciones técnicas, administrativas, jurídicas y financieras que impidieron la ejecución oportuna de los recursos asignados por la Nación a través del convenio de cofinanciación.

Actualmente, el sistema de transporte público estructurado enfrenta una situación crítica: a pesar de tener avances significativos en su infraestructura física (Construcciones y rehabilitaciones viales, Paraderos con Espacio Público, y Recuperación de Andenes), el sistema no ha consolidado su operación, ya que solo se encuentra operando la Troncal en Medellín, lo cual impide cumplir con el propósito para el cual fue concebido y limita el retorno social, económico y ambiental de la inversión pública realizada.

Con corte a junio de 2025, presenta avances físicos y financieros importantes en algunos componentes, sin embargo, no se ha logrado consolidar la terminación de las obras necesarias para la operación del SITM, ni la implementación completa y bajo las condiciones reglamentadas de los sistemas tecnológicos requeridos, a continuación, se presenta el detalle del avance físico:

CONCEPTO	META	EJECUTADO	AVANCE 2024
Patio U. de M.	1 un	1 un	100%
Troncal U de M- Aranjuez	12,5 km	12,5 km	100%
Pretroncal Sur en Medellín	3,3 km	0,9 km	56%
Pretroncal Itagüí	11,4 km	6.12 km	54%
Pretroncal Envigado	3,8 km	3,3Km	87%
Estaciones Troncal U de M- Aranjuez	21 un	21	100%
Estaciones Pretroncal en Medellín	5 un	0	0%

Estaciones Pretroncal Itagüí	19 un	0	0%
Estaciones Pretroncal Envigado	7 un	0	0%
Estación de integración con el Metro de Medellín	1 un	1	100%

Esta situación se explica por la persistencia de condiciones estructurales desfavorables, entre las que se destacan:

1. Ausencia de flota nueva y apropiada para el sistema, lo cual impide cubrir rutas estructurales y complementarias bajo condiciones de calidad, accesibilidad y sostenibilidad ambiental.
2. Fragmentación institucional y definición del modelo de operación en actualización, que impide articular adecuadamente a los operadores del transporte colectivo actual dentro del nuevo sistema.
3. Procesos de implementación y construcción de obras de infraestructura operacional aún en procesos de maduración debido a dificultades prediales o técnicas, lo cual impide condiciones de funcionalidad para la operación.

La situación descrita se traduce en un uso ineficiente de los recursos públicos, un bajo impacto en la mejora de la movilidad urbana, y un retraso en el cumplimiento de los compromisos en materia de sostenibilidad, calidad de vida y reducción de emisiones.

Ante este escenario, se hace necesario avanzar en la programación y reprogramación de los recursos disponibles, redirigiendo las inversiones hacia los componentes críticos para habilitar la operación del sistema y garantizar su sostenibilidad en el tiempo.

2.2.2. BPIN: 2018011000919 -SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CALI

La agudización de los problemas de transporte y de tráfico en la ciudad de Santiago de Cali motivaron a las administraciones municipales a explorar alternativas para la implantación de un sistema integrado de transporte, que ofrezca soluciones en materia económica, social, ambiental y de ordenamiento urbano.

El sistema integrado de transporte masivo de pasajeros se inspiró en experiencias de ciudades como Bogotá en Colombia, y Curitiba y Porto Alegre en Brasil. El SITM está compuesto por corredores troncales con carriles segregados y preferenciales destinados exclusivamente a la operación de buses de alta y mediana capacidad. Esta red de corredores troncales se integra con las redes de corredores pretroncales y complementarios en donde operarán servicios con vehículos de menor capacidad. La operación y control se realiza con el apoyo de un centro de operaciones, en la cual se procesa la información suministrada por los buses y las estaciones del sistema para realizar ajustes, en tiempo real, a la operación del sistema.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo de pasajeros de Santiago de Cali (SITM-MIO) es un sistema basado en buses de alta capacidad (BRT) cofinanciado por la Nación, el cual es un proyecto estratégico para la movilidad del Distrito. Su desarrollo e implementación ha sido es un esfuerzo de largo aliento que ha contado con el apoyo del Gobierno Nacional desde 1997 a través de su participación y confinación (CONPES 2932). Este proyecto fue declarado de importancia estratégica inicialmente en 2005 (CONPES 3369) y reafirmado en 2020 (CONPES 4018).

No obstante, aunque ha alcanzado grandes avances en su componente de infraestructura y operación, no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias la optimización y sostenibilidad de la operación. Esta situación ha perpetuado los problemas estructurales de movilidad en la ciudad, limitando el impacto social, ambiental y económico de las inversiones ya realizadas.

El proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo METROCALI, fue antecedido por una serie de estudios técnicos que permitieron sustentar su viabilidad desde el punto de vista urbanístico, de movilidad y financiero. Estos estudios respondieron a los lineamientos de la política nacional de transporte urbano y de la reglamentación para la cofinanciación de sistemas de transporte, y constituyeron insumo fundamental para estructurar el proyecto y priorizar sus componentes.

Asimismo, el proyecto fue incorporado en los siguientes instrumentos de planeación del nivel local:

- **Plan de Desarrollo Distrital**

Adoptado mediante el Acuerdo 0578 de 2024 el Plan de Desarrollo del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali 2024-2027.

El Acuerdo No. 0578 de 2024 en su artículo 12 establece 3 grandes propósitos: (i) Cali Reconciliada, (ii) Cali Renovada y Sostenible, (iii) Cali con Buen Gobierno.

En el marco del propósito “Cali Renovada y Sostenible” (artículo 17), se establece el reto “Territorio Planificado y Conectado” (artículo 18). Dentro de este se incluye el programa “Movilidad Segura y Sostenible”, en el cual se hace “(...) un especial énfasis en un sistema de transporte público más eficiente y accesible, (...) y el impulso hacia tecnologías como los vehículos eléctricos”. Dicho programa incluye como indicador de producto “Flota pública del SITM vinculada”, identificado con el código 62010030029, con línea base 0 vehículos, meta 400 vehículos, y Metro Cali como responsable. A su vez, el “Anexo técnico 14. Descripción técnica de los indicadores de producto” describe dicho indicador de la siguiente manera: “Realizar la compra de 400 vehículos eléctricos de tipología duales complementarios y padrones, correspondiente a la reposición de flota vinculada del SITM”.

- **Plan Integral de Movilidad Urbana**

Adoptado mediante Decreto Municipal 411.0.20.0615 de 2008, cuyo objetivo general es fomentar un modelo de movilidad multimodal e intermodal que, con base en criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica, otorgue a los modos de transporte público optimizados y no motorizados (peatón y bicicleta) prioridad sobre el transporte privado, fomente la seguridad vial y garantice la accesibilidad a todos los grupos poblacionales; buscando con ello la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Santiago de Cali incorpora dentro de su contenido el desarrollo de la estructura de la red vial la expansión futura de corredores troncales y ramales de alimentación, asegurando continuidad y jerarquía vial, priorizando intervenciones en andenes, cruces peatonales y señalización para personas con movilidad reducida.

- **Plan de Ordenamiento Territorial**

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado mediante Acuerdo N.º 0373 de 2014, incluye los distintos métodos y procesos para ordenar el territorio, con base en sus atributos y dimensiones. Dentro de las políticas del sistema estructurante desde el enfoque urbano, plantea generar condiciones de movilidad, acceso y eficiencia para la calidad de vida, identificando que el Distrito de Santiago de Cali genera condiciones de Movilidad Sostenible dando prelación a los sistemas de transporte público y a la movilización en modos alternativos de transporte, garantizando la accesibilidad universal.

- **Plan Estratégico Corporativo – Metro Cali 2024**

El Plan Estratégico Corporativo de Metro Cali S.A. 2024-2028 aprobado por la Junta Directiva de Metro Cali S.A. en 2024, ha sido formulado bajo la metodología de planeación estratégica, un proceso que incluye la identificación de los antecedentes de la entidad y del SITM-MIO, un diagnóstico elaborado con la participación de los diferentes estamentos de la entidad, la identificación del problema central y sus causas a través de un árbol de problemas, y el abordaje de dicho problema y sus causas principales a través de líneas estratégicas con sus respectivos objetivos, metas y programas; todo ello, con el objetivo de lograr la sostenibilidad del SITM-MIO y de la Entidad.

Estos instrumentos han permitido mantener la continuidad del proyecto a lo largo de distintas administraciones y justificar su inclusión en los mecanismos de programación y reprogramación de aportes nacionales.

Actualmente, el sistema de transporte público estructurado enfrenta una situación que requiere especial atención, con el fin que se tenga como prioridad la terminación de las metas asociadas a la construcción de la infraestructura necesaria para la optimización y sostenibilidad de la operación.

Conforme al documento CONPES 4018 de 2020 y al convenio de cofinanciación del proyecto SITM METROPLUS con sus otrosíes definen los aportes de la Nación y del Municipio de Cali para la cofinanciación del mencionado proyecto los cuales expresados en pesos constantes de 2024 son los siguientes:

FUENTE	CONVENIO COFINANCIACIÓN	% PARTICIPACIÓN
Nación	2.589.667	69,62%
Distrito	1.129.990	30,38%
Total	3.719.657	100,00%

A corte de junio de 2025, el total de aportes comprometidos del SITM del Distrito de Cali es de \$3.7 billones de pesos constantes de 2024, de los cuales se han desembolsado \$3.4 billones, lo que equivale a un 94% en la ejecución de recursos. La Nación ha aportado \$2.4 billones, con una ejecución del 93% y mientras que el Distrito ha desembolsado \$1.07 billones, lo que equivale al 95%. En términos generales la Nación tiene una participación del 69.62% sobre el total, y el Distrito el 30.38%. El saldo por ejecutar asciende a \$224 mil millones.

FUENTE	CONVENIO COFINANCIACIÓN	DESEMBOLSOS	SALDO	% DESEMBOLSO	% PARTICIPACIÓN
Nación	2.589.667	2.418.401	171.266	93%	69,62%
Distrito	1.129.990	1.076.564	53.426	95%	30,38%
Total	3.719.657	3.494.964	224.692	94%	100,00%

Durante las vigencias 2024 y 2025, el proyecto enfrentó diversas situaciones técnicas, administrativas, jurídicas y financieras que impidieron la ejecución oportuna de los recursos asignados por la Nación a través del convenio de cofinanciación.

Actualmente, el sistema de transporte público estructurado enfrenta una situación compleja: a pesar de tener avances significativos en su infraestructura física (construcciones de corredores troncales y pretroncales, estaciones, terminales, y espacio público), el sistema no ha consolidado su operación, ya que solo se encuentra pendiente la construcción de la Troncal Oriental Tramo III y la construcción de estaciones centrales y terminales, lo cual impide cumplir con el propósito para el cual fue concebido y limita el retorno social, económico y ambiental de la inversión pública realizada.

Con corte a junio de 2025, presenta avances físicos y financieros importantes en algunos componentes, sin embargo, no se ha logrado consolidar la terminación de las obras necesarias para la operación del SITM, ni la implementación completa y bajo las condiciones reglamentadas de los sistemas tecnológicos requeridos, a continuación, se presenta el detalle del avance físico:

CONCEPTO	META CONPES	AVANCE CANTIDAD	AVANCE %
Troncales (Km)	59.4 km	56,26 km	95%
Pretroncales y Complementarias (Km)	431 km	431,02 km	100%
Terminales de Cabecera	5	4	80%
Terminales Intermedias	4	3	75%
Patios y Talleres (*)	4	4	100%
Amoblamiento Urbano (**)	2000	2122	106%
Estaciones de Parada	83	62	75%
Ciclorrutas (Km)	92.6 km	100,7 km	109%
Cable Aéreo (***)	1	1	100%

Esta situación se explica por la persistencia de condiciones estructurales desfavorables, entre las que se destacan:

- Ausencia de flota nueva y apropiada para el sistema, lo cual impide cubrir rutas estructurales y complementarias bajo condiciones de calidad, accesibilidad y sostenibilidad ambiental.
- Fragmentación institucional y definición del modelo de operación en actualización, que impide articular adecuadamente a los operadores del transporte colectivo actual dentro del nuevo sistema.
- Procesos de implementación y construcción de obras de infraestructura operacional aún en procesos de maduración debido a dificultades prediales o técnicas, lo cual impide condiciones de funcionalidad para la operación.

La situación descrita se traduce en un uso ineficiente de los recursos públicos, un bajo impacto en la mejora de la movilidad urbana, y un retraso en el cumplimiento de los compromisos en materia de sostenibilidad, calidad de vida y reducción de emisiones.

Ante este escenario, se hace necesario avanzar en la programación y reprogramación de los recursos disponibles, redirigiendo las inversiones hacia los componentes críticos para habilitar la operación del sistema y garantizar su sostenibilidad en el tiempo.

2.2.3. BPIN: 202300000000459 SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP MONTERIA

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Montería fue antecedido por una serie de estudios técnicos que permitieron sustentar su viabilidad desde el punto de vista urbanístico, de movilidad y financiero. Estos estudios respondieron a los lineamientos del Documento CONPES correspondiente y constituyeron insumo fundamental para estructurar el proyecto y priorizar sus componentes.

Entre los principales estudios adelantados se destacan:

- Estudio de demanda y matriz origen–destino: permitió caracterizar los flujos de movilidad urbana y justificar la necesidad de reorganización del transporte público colectivo. En virtud del documento Conpes 3167 de mayo 23 de 2002 se realizaron estudios para mejorar el transporte público de la ciudad de Montería. Es así como en el año 2008 se adelantó por parte del Departamento Nacional de Planeación la “Caracterización y evaluación de la situación actual del tránsito y el transporte del municipio de Montería”.
- Plan Maestro de Movilidad: definió las estrategias de mediano y largo plazo para transformar el modelo de movilidad de la ciudad. En este plan se incluyó el proyecto SETP Montería.
- Diseño conceptual del sistema de transporte público: estructuró los corredores, el esquema de operación y la jerarquización de rutas. Con el ánimo de definir el cronograma para la entrada en operación del SETP de la ciudad de Montería, reestructurar el sistema actual y establecer una gradualidad en la nueva operación del transporte público, el Municipio contrató durante el año 2009 el “Diseño conceptual del sistema estratégico de transporte público de Montería”. Los estudios contratados, arrojaron la posibilidad de implementar el sistema en dos etapas, la primera que aquí se describe, y que atenderá la demanda completa y una segunda etapa que se complementará con las rutas periféricas la cual atenderá el crecimiento de la demanda de los años 2014 en adelante.
- Estudios de factibilidad técnica, financiera y legal: determinaron la viabilidad integral del proyecto y sustentaron la participación de la Nación en la cofinanciación.

Asimismo, el proyecto fue incorporado en los siguientes instrumentos de planeación del nivel local:

- Plan de Desarrollo Municipal 2008 – 2011 “Juntos Hacemos Más” (Acuerdo Municipal 003 de 2008): El proyecto se incorporó en el eje estratégico 1 y la línea de Acción “Montería una ciudad Amable y Dinámica”, el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público. Este sistema integra la reorganización del transporte público colectivo, la actuación en el centro de la ciudad, las estrategias para sistemas inteligentes de transporte y centro unificado de recaudo, el sistema semafórico y el sistema de información.

Adicionalmente, el honorable Concejo de Montería, siguiendo los lineamientos establecidos en el documento CONPES No.3638 de 2010, mediante Acuerdo No.006 del 25 de febrero de 2010, ratificado por el Acuerdo No.037 de 2011, le concedió facultades al Alcalde, para crear un Ente Gestor con autonomía administrativa, financiera y de gestión, con el fin de implementar y construir el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros “SETP”, para la ciudad de Montería, constituido como una Sociedad por Acciones Simplificada, mediante Decreto No.0543 de agosto 02 de 2010, denominada MONTERÍA CIUDAD AMABLE S.A.S.

Estos instrumentos han permitido mantener la continuidad del proyecto a lo largo de distintas administraciones y justificar su inclusión en los mecanismos de programación de aportes nacionales.

Durante las vigencias 2021, 2022 y 2023, el proyecto enfrentó diversas situaciones técnicas, administrativas, jurídicas y operativas que impidieron la ejecución oportuna de los recursos asignados por la Nación a través del convenio de cofinanciación. A continuación, se detallan las principales razones:

1. Falta de condiciones técnicas para la ejecución de algunos componentes: Durante 2021, el ente gestor concentró sus esfuerzos en la gestión predial necesaria para la construcción del primer patio-taller, incluyendo estudios de títulos y trámites previos a la adquisición. En consecuencia, las actividades dependientes de la disponibilidad del predio —como la contratación de los estudios y diseños— no pudieron adelantarse. Adicionalmente, en 2022 los procesos de contratación de consultorías especializadas fueron declarados desiertos en dos oportunidades y, una vez adjudicados, requirieron ajustes técnicos que generaron retrasos en la ejecución.
2. Dificultades operativas y de mercado para la contratación: La especialidad de los estudios y la limitada oferta de proveedores en la región retrasaron la estructuración y adjudicación de los contratos para los diseños del patio-taller y para la implementación tecnológica. Estos factores afectaron la programación prevista y aplazaron el inicio de actividades esenciales para la ejecución de los recursos.
3. Reprogramación de inversiones por etapas del proyecto: En 2023, aunque se culminaron los estudios y la primera fase tecnológica, las actividades de construcción del patio-taller y la siguiente etapa de implementación tecnológica quedaron previstas para vigencias posteriores, dado que solo podían ejecutarse una vez completadas las fases técnicas previas.

Como resultado de estas condiciones, varios recursos programados no pudieron ser comprometidos dentro de las vigencias respectivas, razón por la cual se requiere una reprogramación que asegure su correcta asignación e impulse los componentes críticos para la entrada en operación del sistema.

Si bien el proyecto ha alcanzado avances en infraestructura física y ejecución financiera, persiste la imposibilidad de poner en funcionamiento el sistema debido a la ausencia de condiciones operativas mínimas. A continuación, se presentan las principales necesidades que deben ser atendidas para viabilizar la entrada en operación del sistema, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 y los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte:

- a. Adquisición de flota renovada con tecnologías limpias
El parque automotor actual es obsoleto, informal o insuficiente. Se requiere adquirir flota nueva (preferiblemente cero o bajas emisiones) que cumpla con estándares de calidad, accesibilidad y eficiencia, lo cual es indispensable para operar rutas troncales y alimentadoras.

- b. Implementación del sistema de gestión y control de flota
El sistema debe contar con una plataforma tecnológica que permita el seguimiento en tiempo real de los vehículos, el control de tiempos, frecuencias, intervalos de despacho, cumplimiento de rutas y manejo de datos operacionales, tales como kilómetros recorridos. Este componente es obligatorio para certificar el 60% de operación, según la Ley 2294.
- c. Puesta en funcionamiento del sistema de recaudo centralizado
La operación eficiente y transparente del sistema requiere la implementación de un sistema centralizado e interoperable de recaudo electrónico, que garantice trazabilidad de los ingresos, control tarifario y distribución equitativa de los recursos entre operadores, control de número de usuarios, seguridad de transacciones, manejo de esquemas de estructura tarifarias combinadas y manejo de medios de pagos
- d. Definición del modelo de operación y sostenibilidad financiera
Es urgente estructurar un modelo técnico-operativo y financiero que defina responsabilidades, roles de los actores, esquemas de remuneración y mecanismos de sostenibilidad del sistema, especialmente en lo relacionado con subsidios operacionales o fuentes complementarias de sostenibilidad dentro de las cuales se puede considerar la sobretasa a la gasolina.
- e. Fortalecimiento institucional del ente gestor
El sistema requiere un ente gestor fortalecido técnica y administrativamente con recursos humano constante y permanente en el tiempo, con capacidad de liderar la implementación del sistema, administrar el recaudo y coordinar a los operadores bajo un marco contractual claro.
- f. Estrategia de articulación con el transporte colectivo existente
La reorganización de las rutas y actores del transporte público colectivo debe garantizar una transición ordenada hacia el sistema formal, mediante esquemas de vinculación, compensación, capacitación y control operativo.

Estas necesidades constituyen la base para orientar la programación de los recursos de la Nación, priorizando aquellos componentes que permitan cumplir con los requisitos de ley y garantizar un inicio progresivo, controlado y sostenible de la operación del sistema.

2.3. COSTOS DEL PROYECTO

2.3.1. BPIN: 2018011000908 - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ (ENVIGADO, MEDELLÍN E ITAGUÍ).

Con base en el análisis técnico, financiero e institucional del estado actual del proyecto, y considerando las disposiciones del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 y Decreto 1621 de 2024, se presenta a continuación la propuesta de inversión de los aportes de la Nación que programa la vigencia 2023. Este escenario de inversión busca redirigir los recursos hacia los componentes críticos que permitan garantizar la entrada en operación del sistema y su sostenibilidad en el mediano plazo.

La propuesta incluye el ajuste de los cronogramas de ejecución y de los perfiles financieros, priorizando inversiones en flota, tecnología, cierre de obras clave y fortalecimiento institucional, de acuerdo con las recomendaciones del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

A continuación, se presenta la tabla con las nuevas vigencias propuestas para la ejecución de los recursos, expresadas en pesos corrientes:

Nuevas vigencias propuestas (años y montos), expresados en pesos corrientes.

VIGENCIA	2027
CUPO VIGENTE	
MODIFICACIÓN	11.115.885.053
CUPO NUEVO	11.115.885.053

Fuente: Elaboración propia.

*Expresado en pesos corrientes.

Desglose de inversiones por componente

Estos aportes serán invertidos en los siguientes componentes elegibles definidos en la Ley 2294 de 2023.

Componentes propuestos para programación y reprogramación de recursos – SITM METROPLUS - (2027) - Valores en pesos corrientes con fuente de financiación: Nación

Año	Componente	Valor estimado	Observaciones
2027	CONSTRUCCION DE ESTACIONES PRETRONCAL SUR	11.115.885.053	Componente Contemplado para la Ejecución de Obra - Estaciones

Fuente: Ente gestor, de acuerdo con la revisión técnica y financiera realizada por el Gobierno, octubre 2025.

La reprogramación propuesta no modifica el alcance ni las metas físicas establecidas en el Documento CONPES del SITM del Área Metropolitana del Valle de Aburra - METROPLUS. Se limita a ajustar el flujo financiero y el cronograma de aportes de la Nación conforme al artículo 172 de la Ley 2294 de 2023. El Plan de Inversiones definitivo será incorporado en el Otrosí, y cualquier actualización técnica, de costos o de los componentes tecnológicos se deberá adelantar en el marco de la normatividad vigente y

bajo el concepto previo del Ministerio de Transporte, el DNP y el Ministerio de Hacienda en el marco de sus competencias, verificando que no se modifique el objeto bajo el cual fue declarado de importancia estratégica el proyecto.

2.3.2. BPIN: 202500000043119 -SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CALI

Con base en el análisis técnico, financiero e institucional del estado actual del proyecto, y considerando las disposiciones del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 y Decreto 1621 de 2024, se presenta a continuación la propuesta de inversión de los aportes de la Nación que programa los recursos de la vigencia 2024 y reprograma los aportes de la Nación de la vigencia 2025. Este escenario de inversión busca redirigir los recursos hacia los componentes que permitan garantizar la entrada en operación del sistema y su sostenibilidad en el mediano plazo.

La propuesta incluye el ajuste de los cronogramas de ejecución y de los perfiles financieros, priorizando inversiones en flota, tecnología, cierre de obras clave y fortalecimiento institucional, de acuerdo con las recomendaciones del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

A continuación, se presenta la tabla con las nuevas vigencias propuestas para la ejecución de los recursos, expresadas en pesos corrientes:

Nuevas vigencias propuestas (años y montos), expresados en pesos corrientes.

VIGENCIA	2024	2025	2026	2027	2028	2029
CUPO AUTORIZADO	68.981.444.517	85.617.131.818	20.538.893.553	-	-	-
MODIFICACIÓN	-68.981.444.517	-85.617.131.818	-	90.831.215.146	39.000.000.000	41.428.823.930
CUPO NUEVO	-	-	-	90.831.215.146	39.000.000.000	41.428.823.930

Fuente: Elaboración propia.

*Expresado en pesos corrientes.

*Vigencia 2026 no tiene ninguna modificación, se mantiene el cupo actual.

Desglose de inversiones por componente

Estos aportes serán invertidos en los siguientes componentes elegibles definidos en la Ley 2294 de 2023.

Componentes propuestos para programación y reprogramación de recursos – SITM Cali (2026–2029) (Valores en pesos corrientes con fuente de financiación: Nación)

COMPONENTE	2026	2027	2028	2029	OBSERVACIONES
Troncal Oriental Tramo III		32.711.109.763	36.079.894.617	2.700.000.000	Infraestructura Operacional
Conexión Troncal Av. de las Américas - Av. 3ra Norte	7.350.000.000	20.825.000.000			Infraestructura Operacional
Terminal Intermedia Centro	13.188.893.553	34.375.000.000			Infraestructura Operacional
Terminal de Cabecera Sur		2.920.105.383		35.153.164.581	Infraestructura Operacional
Interventoría Troncal Oriental Tramo III			2.920.105.383	1.216.710.576	Infraestructura Operacional
Interventoría Terminal Sur				2.358.948.773	Infraestructura Operacional
TOTAL	20.538.893.553	90.831.215.146	39.000.000.000	41.428.823.930	

Fuente: Ente gestor, de acuerdo con la revisión técnica y financiera realizada por el MT, diciembre 2025.

La reprogramación propuesta no modifica el alcance ni las metas físicas establecidas en el Documento CONPES del SITM de la Ciudad de Cali – METROCALI. Se limita a ajustar el flujo financiero y el cronograma de aportes de la Nación conforme al artículo 172 de la Ley 2294 de 2023. El Plan de Inversiones definitivo será incorporado en el Otrosí, y cualquier actualización técnica, de costos o de los componentes tecnológicos se deberá adelantar en el marco de la normatividad vigente y bajo el concepto previo del Ministerio de Transporte, el DNP y el Ministerio de Hacienda en el marco de sus competencias, verificando que no se modifique el objeto bajo el cual fue declarado de importancia estratégica el proyecto.

2.3.3. BPIN: 202300000000459 SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP MONTERIA

Con base en el análisis técnico, financiero e institucional del estado actual del proyecto, y considerando las disposiciones del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 y Decreto 1621 de 2024, se presenta a continuación la propuesta de inversión de los aportes de la Nación que programa las vigencias 2021 al 2023. Este escenario de inversión busca redirigir los recursos hacia los componentes críticos que permitan garantizar la entrada en operación del sistema y su sostenibilidad en el mediano plazo.

La propuesta incluye el ajuste de los cronogramas de ejecución y de los perfiles financieros, priorizando inversiones en flota para la operación, de acuerdo con las

recomendaciones del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

A continuación, se presenta la tabla con las nuevas vigencias propuestas para la ejecución de los recursos, expresadas en pesos corrientes:

Nuevas vigencias propuestas (años y montos)

VIGENCIA	2027
CUPO VIGENTE	
MODIFICACIÓN	20.043.061.482
CUPO NUEVO	20.043.061.482

Fuente: Elaboración propia.

*Expresado en pesos corrientes.

Desglose de inversiones por componente

Estos aportes serán invertidos en los siguientes componentes definidos en la Ley 2294 de 2023.

*Componentes propuestos para programación y reprogramación de recursos – SETP
Montería (2027)*

(Valores en pesos corrientes con fuente de financiación: Nación)

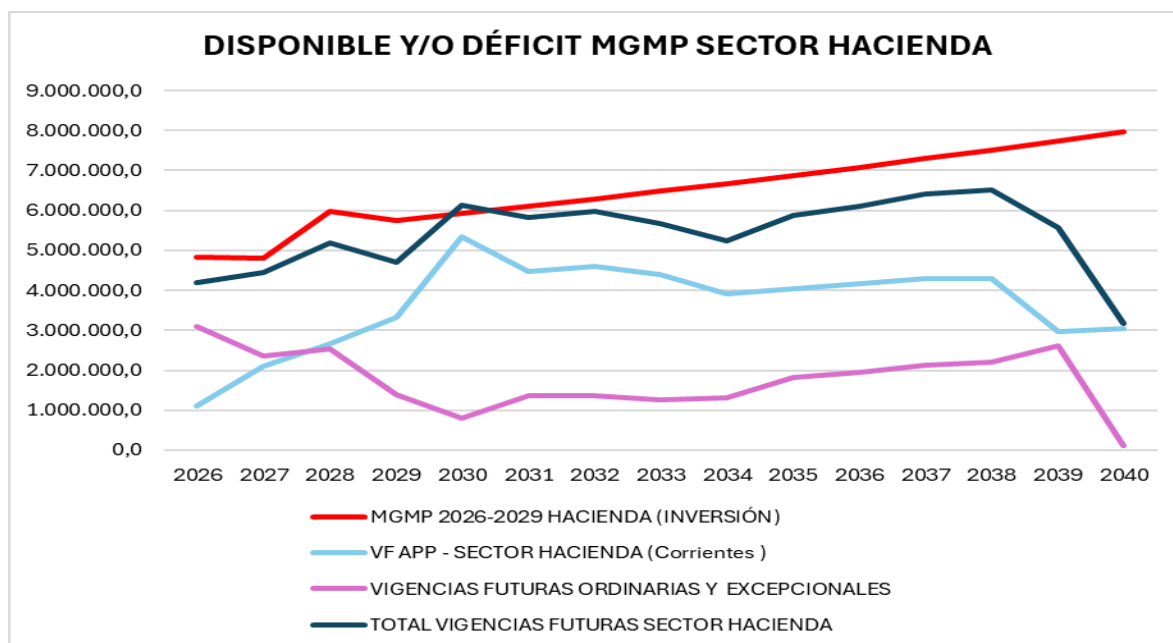
Componente	2027	Observaciones
Adquisición de flota de cero emisiones	\$20.043.061.482	Recursos que se desembolsan una vez el ente gestor demuestre la implementación del 60% de las rutas según lo definido en la Ley 2294 de 2023. Con cargo a recursos de la Nación.
TOTAL	\$20.043.061.482	

Fuente: Ente gestor, de acuerdo con la revisión técnica y financiera realizada por el MT, diciembre 2025.

El escenario final del plan de inversiones presentado por el ente gestor será incluido en el otrosí se dará aplicación al parágrafo 4 del art 172 de la ley 2294 del 2023.

3. IMPACTO FISCAL

El aval fiscal es consistente con las cifras del Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2025 y Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026 – 2029 del Sector Hacienda conforme los ajustes del Marco de Gastos de Mediano Plazo del Sector Transporte 2026 - 2029, según Aprobación de recomposición sectorial del Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026-2029 suscrito por la Directora General del Departamento Nacional de Planeación y el Ministro de Hacienda y Crédito Público, mediante radicado No. 20255100680011 del 7 de octubre de 2025, con el cual se cede \$1.460 mil millones al sector Hacienda en la vigencia 2029.



NOTA: Este escenario contempla las reprogramaciones negociadas con Bogotá mediante Memorando de Entendimiento del 22 de julio de 2025 para los proyectos de PLMB, SLMB, Troncal Calle 13, reprogramaciones negociadas para los convenios SETP en diferentes ciudades a nivel nacional y la cesión \$1,460 bill de MGMP del sector Transporte al sector Hacienda en la vigencia 2029.

4. DOCUMENTOS SOPORTE

- Memorando sin número del 16 de diciembre de 2025 de solicitud de aval que hace la Oficina Asesora de Planeación del MHCP y Radicado en esta Dirección con No. 1-2025-129066 del mismo día, mes y año.
- Comunicación No. 20252101627401 del 10 de diciembre de 2025 suscrita por el Ministerio de Transporte con el cual remite solicitud y documentación de soporte.
- Justificación Técnica de los proyectos de inversión.
- Cálculos de inflexibilidad del MGMP 2026-2029 del sector Hacienda y MFMP de 2025
- Cálculos de ejecución de aportes de la Nación, elaborado por la Dirección General de Participaciones Estatales del MHCP.

5. RECOMENDACIONES

Conforme lo indicado por los artículos 2.8.1.7.1.1 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, se recomienda al CONFIS otorgar Aval Fiscal a los Proyectos de Inversión de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Cali y Valle De Aburrá (Envigado, Medellín, Itagüí) y Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Montería, y por los montos y vigencias señalados a continuación, para que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público continúe con los trámites de modificación de documentos CONPES ante el Departamento Nacional de Planeación, así:

Pesos Corrientes calculados con los supuestos macroeconómicos del MFMP vigente.

Vigencia	SITM Cali	SITM Valle de Aburrá	SETP Montería
2027	90.831.215.146	11.115.885.053	20.043.061.482
2028	39.000.000.000		
2029	41.428.823.930		
TOTALES	171.260.039.076	11.115.885.053	20.043.061.482