**REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**C O N F I S**

**CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

# SOLICITUD AVAL FISCAL PARA LA DECLARATORIA POR PARTE DEL CONPES DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO "IMPLEMENTACÍÓN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CALI"

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 36/2020

septiembre 2020

**CIRCULACIÓN**

**MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**

## 1. SOLICITUD

Se somete a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS el otorgar **Aval Fiscal para el proyecto**[1] "Implementación Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali" por valor de $147.907.000.000[2] (pesos constantes de diciembre de 2019), de acuerdo con la estructura financiera presentada por Metro Cali S.A., a continuación se presenta el plan de recursos respectivo:

| VIGENCIA | CONSTANTES 2019 | CORRIENTES[3] |
|---|---|---|
| **2023** | 0 | 0 |
| **2024** | 59.504.000.000 | 68.981.444.517 |
| **2025** | 71.703.000.000 | 85.617.131.818 |
| **2026** | 16.700.000.000 | 20.538.893.553 |

Lo anterior, en consideración a los soportes remitidos por el Ministerio de Transporte mediante el radicado interno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público Nro. 1-2020-047222 del 1 de junio del 2020, en los cuales solicita gestionar el Aval Fiscal para garantizar los recursos necesarios para modificar el CONPES 3767, conforme al requerimiento enviado por Metro Cali S.A. para destinar mediante un CONPES los recursos faltantes a la Troncal Oriental, al cual se anexan 6 informes denominados "Sistema Integrado De Servicio Público Urbano De Transporte Masivo Para Santiago De Cali: Proyecto "Troncal Oriental" cada uno de los cuales justifica los requisitos del artículo 2 de la ley 310.

## 2. SOPORTE LEGAL

De acuerdo con de lo establecido en el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público", se establece que los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo periodo de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES; y de lo establecido por la normatividad presupuestal vigente, en especial el artículo 2.8.1.7.1.2. del Decreto 1068 de 2015, el Artículo 11 de la Ley 819 de 2003, la Ley 310 de 1996, la ley 2008 de 2019 y el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público

[1] Proyecto inscrito en el Banco de Proyectos del DNP con el BPIN 2018011000919 "Implementación Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali"

[2] Contantes 2019: Vigencia 2024 = 59.504.000.000
Vigencia 2025 = 71.703.000.000
Vigencia 2026 = 16.700.000.000

[3] Cifras calculadas asumiendo un IPC de 3% durante los años 2020 a 2023.

# 3. JUSTIFICACIÓN Y ANTECEDENTES

## 3.1. ANTECEDENTES

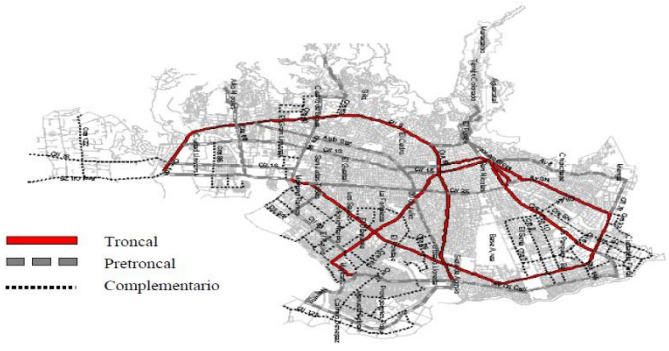
La Ley 86 de 1989, en su artículo 1º define que la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros debe estar orientada a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano.

Posteriormente, la Ley 310 de 1996, modifica la Ley 86 de 1989 y define las condiciones para la participación de la Nación en los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros. En su artículo 2º define dicha participación en la cofinanciación de los proyectos 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. Lo anterior sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos por parte de los municipios beneficiarios.

Nace entonces la Política Nacional de Transporte Urbano, formulada mediante los documentos CONPES 3167 “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros” del 23 de mayo de 2002, CONPES 3260 "Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo” del 15 de diciembre 2003, y documento CONPES 3368 “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo - Seguimiento" del 1º de agosto de 2005. En ellos se definen los lineamentos de política de la Nación para su participación en los proyectos de transporte urbano a nivel nacional.

Enmarcado en esta política se crea Metro Cali, el cual, tiene su origen en el Documento CONPES 2932 de 1997, sin embargo, es en el Documento CONPES 3166 de 2002 en el que se define el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali, estableciendo el concepto de Bus Rapid Transit BRT y una infraestructura que incluye corredores troncales, pre-troncales y complementarios, para finalmente iniciar operación comercial en el año 2009.

Figura 1: TRAZADO PROPUESTO CONPES 3166




Fuente: Unión Temporal Schroders-Corfivalle.

En el 2002, con base en el estudio de demanda contratado por el Departamento Nacional de Planeación DNP con la Banca de Inversión y Logitrans, el proyecto del SITM-MIO definió que en la Fase 3 de su implementación (prevista para 2009) entraría en operación la "Troncal Autopista Oriental", la cual contaría con carril exclusivo y estaciones en el separador central con carril de adelantamiento. El trazado definido para dicho corredor discurría a lo largo de la Autopista Oriental entre la Calle 70N con Avenida 3N y la Calle 25 con Carrera 50. En el 2002, la "Troncal Autopista Oriental (Calle 70)" queda incorporada en el Documento CONPES 3166 de 2002 como parte integral del SITM-MIO desde su concepción misma.

Posteriormente, en el 2006 se efectuó el estudio de revisión de los parámetros operacionales del SITM-MIO realizado por la Firma Grupo de Gestión y Tecnología (GGT, 2006), ratifica la necesidad que el corredor de la Autopista Oriental se implemente en la Fase 3 como corredor troncal.

En el 2007, en el Documento CONPES 3504 de 2007, recategorizó dicho corredor de troncal a pre-troncal. Dado el desfase económico que había tenido el proyecto SITM-MIO en su ejecución, se presentan los argumentos técnicos y financieros con los cuales se saca del alcance del proyecto la construcción del corredor troncal, con el fin de liberar recursos para lograr ejecutar las obras previstas en las Fases 1 y 2. Lo anterior sin desconocer la importancia estratégica de dicho corredor.

### 3.2. PROYECTO ACTUAL:

En la actualidad, año 2019, el corredor oriental continúa operando como pre-troncal. Adicionalmente, la ejecución de la infraestructura de red troncal (con base en los Documentos CONPES 3166 de 2002 y 3369 de 2005) se encuentra en el 77% de avance[4], y para completarla se requiere llevar a cabo la construcción y puesta en operación de la Troncal Oriental (denominada originalmente como "Corredor Calle 70/ Calle 36/ Calle 25"), con la cual se busca mejorar la oferta del servicio para el sector oriental de la ciudad, pues en ella se concentra una alta demanda de transporte público.

[4] En la actualidad, la ejecución de infraestructura de red troncal del SITM-MIO, conforme a lo contenido en el documento CONPES 3767 de 2013, corresponde al 103%.

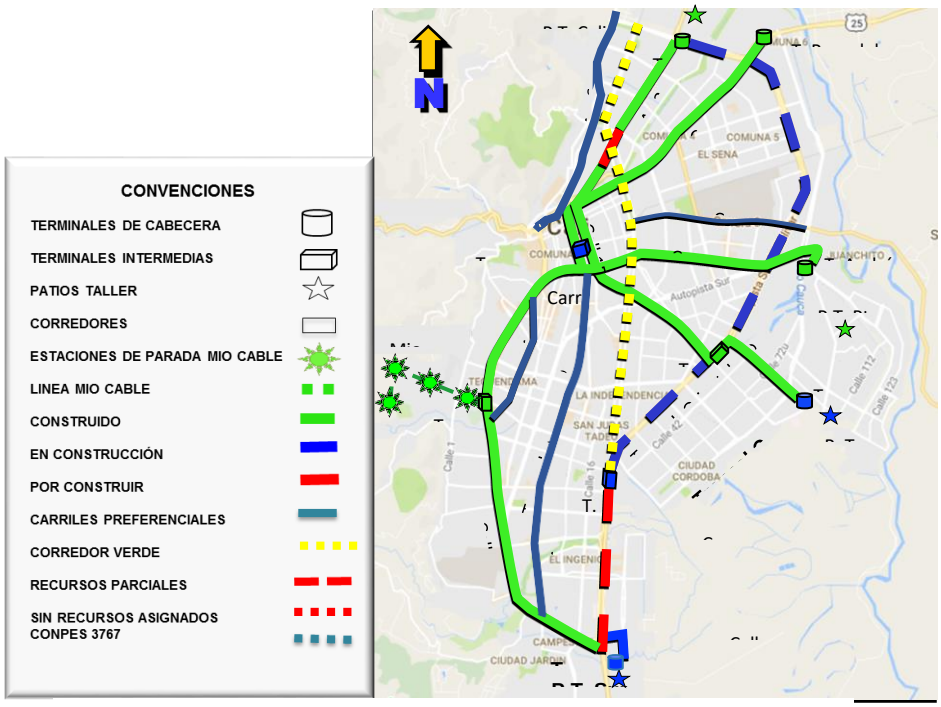



**Figura 2: ESTADO ACTUAL INFRAESTRUCTURA DEL SITM**

En el marco de lo comprometido en el Convenio de cofinanciación y sus otrosíes, teniendo en cuenta las necesidades del proyecto y la realidad de su ejecución, la Nación ha girado y tiene comprometido hasta el momento las siguientes sumas con el proyecto:

| Vigencia | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ejecución | 10.000 | 17.620 | 20.713 | 1.144 | 10.000 | 44.692 | 190.912 |
| Vigencia | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Ejecución | 160.080 | - | - | 67.307 | 70.000 | 88.296 | 100.000 |
| Vigencia | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Ejecución | 84.000 | - | - | 27.561 | 49.566 | 42.431 | 30.899 |
| Vigencia | 2019 | | | | | | |
| Ejecución | 37.994 | | | | | | |

Cifras en millones de pesos

| Vigencia | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vigencia | 40.455 | 45.037 | - | - | - | - | - |
| V. F. Adicional | - | - | - | - | 68.981 | 85.617 | 20.538 |
| Saldo | 40.455 | - | - | - | | | |
| Total | - | 45.037 | - | - | 68.981 | 85.617 | 20.538 |

Cifras en millones de pesos.

| Convenio Actual | Total |
|---|---|
| Apropiación | 1.739.741 |
| Ejecución | 1.650.289 |
| Porcentaje | 95% |

Cifras en millones de pesos constantes de 2019

## 3.3. 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 identifica la Troncal Oriental como un proyecto de especial interés para la Nación y modifica las leyes 310 y 86.
- Ley 2008 de 2019: La cual decreta el Presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y Ley de Apropiaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020.
- Documento CONPES 3166: El cual recomienda, entre otros, "Aprobar la participación de la Nación, hasta por un monto de US$241 millones del año 2002, provenientes del presupuesto nacional, en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros para el municipio de Santiago de Cali, de acuerdo con los términos definidos en este documento y previo el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en el Artículo 2° de la Ley 310 de 1996."
- Documento CONPES 3369: El cual recomienda, entre otros, "Aprobar la nueva definición del proyecto y el nuevo alcance para la utilización de los recursos del proyecto, sin perjuicio del cumplimiento de las recomendaciones establecidas en el documento Conpes 3166 y las adicionadas en el presente documento."
- Documento CONPES 3504: El cual recomienda, entre otros, "Aprobar el presupuesto ajustado del proyecto, según lo expuesto en este documento." Y entre otros cambios propone el cambio de la operación de la Troncal Oriental a Pretroncal.
- Documento CONPES 3767: El cual recomienda, entre otros, "Aprobar los lineamientos de participación de la Nación en el SITM de Santiago de Cali, de conformidad con lo establecido en el presente documento CONPES."
- Convenio de Cofinanciación: firmado el 27 de julio de 1998, con 10 otrosíes que lo modifican hasta el momento, en el cual la Nación comprometió 1,9 billones de pesos contantes de 2019 de los cuales se han ejecutado 1,6 billones.

## 3.4. JUSTIFICACIÓN

En el 2014, en el Acuerdo Municipal 0373 de 2014 por el cual se actualiza el Plan de Ordenamiento Territorial POT de Santiago de Cali, se establece que la "Troncal Autopista Oriental" debe prolongarse hacia el sur a lo largo de la Calle 25 hasta la Carrera 100.

En el 2015 se realiza el estudio de Encuesta de Movilidad, realizado por Steer Davies Gleave y Centro Nacional de Consultoría (SDG/CNC, 2015), el cual permite obtener una nueva matriz origen - destino de viajes y su proyección al año 2026, donde se ratifica nuevamente la importancia de la "Troncal Autopista Oriental", para mejorar la eficiencia y la efectividad de la operación del SITM-MIO.

En el 2019, el Decreto Municipal 0332 de 2019 por el cual se actualiza el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali, ratifica el proyecto “Troncal Oriental” con su continuidad hasta la Carrera 100, según estableció el POT 2014.

Si bien, en el 2007 el Documento CONPES 3504 de 2007 re-categorizó dicho corredor de troncal a pre-troncal, es necesario elevarlo de nuevo a la categoría de troncal y proceder a su implementación pues, traerá diversos beneficios a la ciudad entre los que se incluyen las mejoras en accesibilidad territorial, cobertura de demanda, prestaciones operacionales, e integración y conectividad de las diversas troncales existentes, a la vez que se reducen las externalidades negativas asociadas (contaminación ambiental, siniestralidad vial, entre otras). De hecho, los beneficiados directos serán cerca de 408.000 habitantes en la zona de influencia del proyecto y los indirectos serán unos 2.000.000 habitantes del conjunto del área urbana de Santiago de Cali.

Por lo mismo, la Troncal Oriental fue identificada como un proyecto de especial interés en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” (Ley 1955/2019), también se encuentra incluida en diversos instrumentos de planeación local, tales como el Plan de Ordenamiento Territorial POT 2014 de Santiago de Cali (Acuerdo 0373/2014), el Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Santiago de Cali Visión 2030 (Decreto 0332/2019) y el Plan de Consolidación y Expansión del SITM-MIO (2018). Adicionalmente se encuentra armonizado con el Sistema Férreo Urbano-Metropolitano de Pasajeros, actualmente en proceso de estructuración; un proyecto de ámbito supra-municipal.

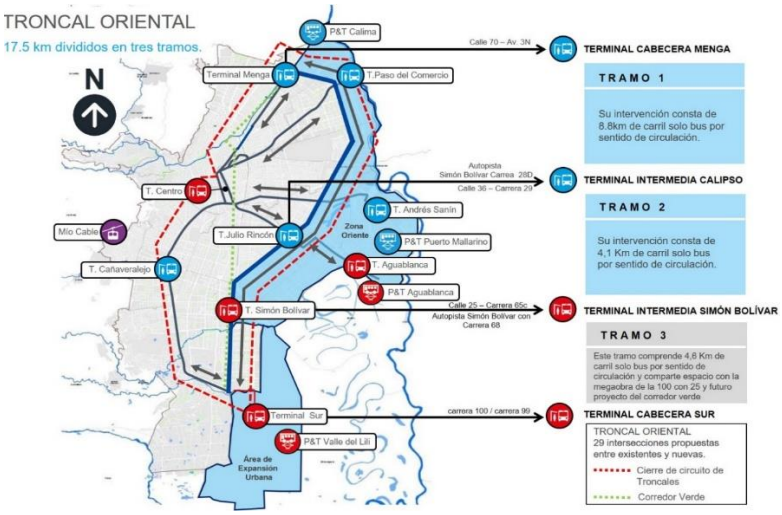
## 4. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El corredor Troncal Oriental se enmarca actualmente como un corredor multimodal de transporte, el cual busca, además de aumentar y consolidar la cobertura de la red troncal del SITM-MIO, el transformar de manera determinante la imagen, la accesibilidad y las condiciones de movilidad de su zona de influencia directa, según se describe a continuación.

### 4.1. Localización de la troncal y sus tramos:

La Troncal Oriental se desarrolla sobre el corredor norte-sur que comprende la Calle 70, la Calle 36 y la Calle 25 (localmente conocido como “Autopista Simón Bolivar”), desde la intersección con la Avenida 3 en el norte hasta la intersección con la Carrera 100 en el sur. En su trazada enlaza 5 troncales (Troncal Norte, Troncal Carrera 1, Troncal Carrera 15, Troncal Aguablanca, Troncal Calle5-Carrera100) por el costado oriental de la ciudad, con integración física directa a la Terminal de Cabera Menga, la Terminal Intermedia Calipso - Julio Rincón, la Terminal Intermedia Simón Bolivar (en construcción) y la Terminal de Cabecera Sur (en construcción) a partir de la conexión troncal de las Carreras 99, 103 y calle 42.

**Figura 3: Localización y delimitación de los 3 tramos de la Troncal Oriental**

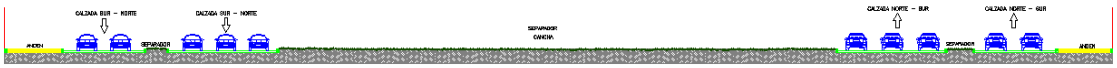



Fuente: Metro Cali S.A.

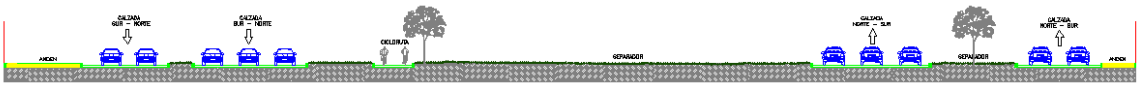
Notas (a) Se evidencia la integración directa e indirecta con la red de terminales intermedias y de cabecera, así como con los corredores troncales existentes.

El corredor tiene una longitud de 17.5 Km, delimitado en tres tramos:

1. **Tramo 1:** Inicia en la Calle 70 – Av. 3N (Terminal de cabecera Menga) hasta la avenida Simón Bolívar con Carrera 28D (Terminal Intermedia Calipso – Julio Rincón), integrando de manera directa las terminales mencionadas y de manera indirecta las terminales Paso del Comercio, Andrés Sanín y Aguablanca (en construcción). Tiene una longitud de 8.8 Km.



Sección calle 70 entre carrera 1 C2 y carrera C1



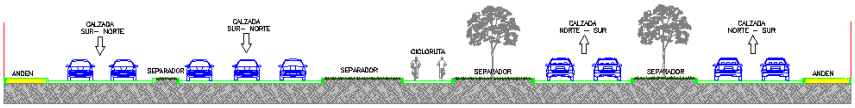
Sección calle 70 entre carrera 26H y carrera 26E

Fuente: Metro Cali S.A.

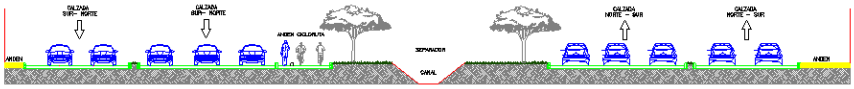
Este tramo cuenta con una sección vial promedio de cuatro calzadas de las cuales dos son principales (una por sentido, de tres carriles cada una), y dos de servicio (una por sentido, de dos carriles cada una). Cuenta con separador central cuyo ancho

oscila entre 40 y 60 metros aproximadamente, que tiene una presencia arbórea de alta relevancia y una importante dotación de infraestructura deportiva. En su recorrido hay dos intersecciones a desnivel de alto tráfico, a la altura de la Carrera 8 y en el encuentro con la Autopista Sur.

2. **Tramo 2:** Comprende desde la Calle 36 - Carrera 29 (conexión Terminal Intermedia Calipso – Julio Rincón) hasta la Calle 25 – carrera 65C (Terminal intermedia Simón Bolívar) integrando de manera directa las terminales mencionadas. Tiene una longitud de 4.1 Km.




Sección calle 36 entre carrera 33B y carrera 34

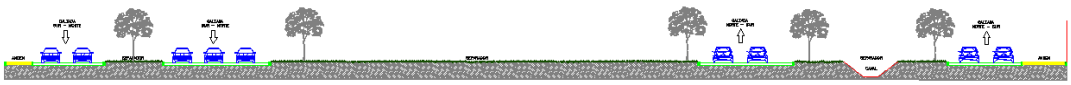


Sección calle 36 entre carrera 33B y carrera 40A

Fuente: Metro Cali S.A.

Este tramo cuenta con una sección vial promedio de cuatro calzadas, dos son principales (una por sentido) de las cuales una tiene tres carriles continuos en toda su longitud (sur-norte) mientras la otra tiene sección variable de dos a tres carriles (norte-sur), y las dos calzadas restantes son de servicio (una por sentido, de dos carriles cada una). Cuenta con separador central cuyo ancho oscila entre 10 y 20 metros aproximadamente, que tiene una presencia arbórea importante, ciclo infraestructura en regular estado e infraestructura de servicios públicos que debe ser intervenida a efectos de la implantación de las estaciones de parada.

3. **Tramo 3:** Inicia en la Autopista Simón Bolívar con Carrera 68 (conexión Terminal intermedia Simón Bolívar) hasta la Autopista Cali - Jamundí con Carrera 103 (futura Terminal del Sur). Tiene una longitud de 4,6 Km.



Sección calle 25 entre carrera 94 y carrera 96

Fuente: Metro Cali S.A.

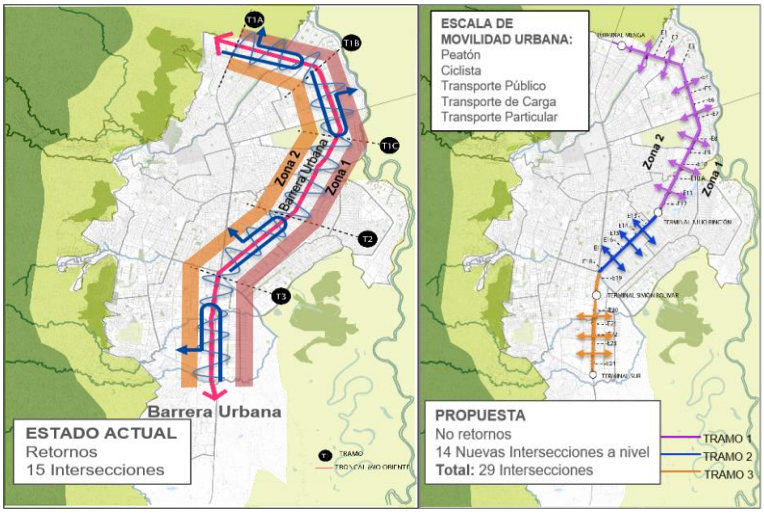
Cuenta con una sección vial discontinua, teniendo sub-tramos en los que no se cuenta con calzadas de servicio (que para su continuidad requieren, adicionalmente, de la construcción de puentes – a la altura del rio Meléndez), una calzada principal de tres carriles continuos (sentido sur-norte) y otra calzada principal cuya sección oscila entre dos y tres carriles (sentido norte-sur). Su separador central tiene una dimensión similar a la descrita en el tramo 1 con presencia arbórea de alta relevancia. Parte de su recorrido cuenta con ciclo infraestructura que discurre por el separador lateral del costado occidental. Se articula con la intersección a desnivel de la Cra 100 con calles 25 y 26 y con el proyecto de ampliación de la Autopista Cali-Jamundí (ambos en construcción).

### 4.2. Descripción del tipo de inserción urbana:

La Troncal Oriental se fundamenta en la intervención de un carril solo bus por sentido haciendo uso de la huella de los carriles existentes que están adyacentes al separador central de la Autopista Simón Bolívar. Cuenta con carriles de adelantamiento en estaciones de parada, involucrando estaciones tipo mobiliario urbano a +90cm de altura con respecto del pavimento y una infraestructura de espacio público asociada que permite el acceso a nivel de los usuarios, el aprovechamiento de la infraestructura existente y la integración de los equipamientos deportivos presentes a lo largo del separador.

El proyecto plantea un cambio radical en el esquema de movilidad de la Autopista, pasando de ser una infraestructura destinada fundamentalmente a atender el tráfico mixto como “actor principal” lo que le caracteriza como “barrera urbana”, a dar cabida a todos los actores de la vía, fortaleciendo las intersecciones existentes, generando nuevas y conservando algunos de los retornos existentes para la operación del SITM, todo bajo la incorporación de la dotación semafórica respectiva, priorizando la movilidad a nivel, y ofreciendo altos niveles de seguridad vial, principalmente para los peatones, ciclistas y transporte público, en consecuencia con el nivel de relevancia de dichos actores.

**Figura 4: Esquema funciona actual y con proyecto del corredor oriental**




Fuente: Metro Cali S.A.

### 4.3. Consideraciones Urbanísticas

Concepto de **"Parque Estación"**: La estrategia de implantación de las estaciones de parada parte de usar el separador central de la Autopista Simón Bolívar como nodos de espacio público, de inter-modalidad, e integración con la infraestructura deportiva existente a partir de la implantación de vagones de abordaje unidireccionales que permiten conservar un amplio espacio público intermedio entre uno y otro (zona no paga), integrando el área de taquilla y ciclo parqueadero a manera de módulos independientes, bajo las posibilidades tecnológicas de la integración virtual que permite apostar por una Troncal Oriental sobre un parque lineal de nivel ciudad.

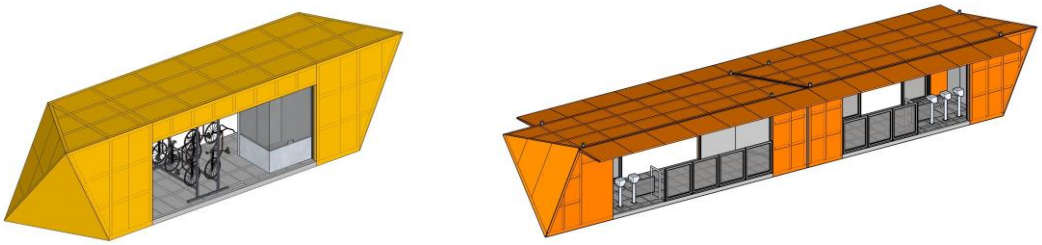
**Figura 4. Estaciones de parada bajo el concepto de "Parque Estación"**

Fuente: Consorcio VIAL MIO G2. Imágenes de referencia

Módulos de Abordaje y Taquilla tipo mobiliario urbano: Dichos módulos han sido concebidos bajo características constructivas y de instalación que atienden a tiempos cortos de producción, construcción en serie, cimentación simple y ligera, alto rendimiento estructural, bajos costos, facilidad de desmontar, reutilizar y reubicar en su totalidad, y sistema modular que permite ampliaciones mediante la adquisición de nuevas unidades sin alterar la distribución interior.

EL módulo "Taquilla" cuenta con espacios para la venta de pasajes, baño accesible, espacio para máquinas de auto-recarga, bicicleteros y cuarto técnico. Mientras el módulo de "Abordaje" cuenta con zona de ingreso (torniquetes), salidas de emergencia, zona de Abordaje, Cuarto Técnico y apoyos isquiáticos.

**Figura 5. Representación gráfica de módulos de taquilla y abordaje**



Fuente: Metro Cali S.A.

**Figura 6. Prototipo real del módulo de abordaje**

Fuente: Metro Cali S.A.

Notas (a) Prototipo real del módulo de abordaje. (b) Transporte e instalación del prototipo real.

### 4.4. Otras consideraciones de especial valor

Además de lo anterior, los criterios fundamentales con los cuales se ha estructurado la Troncal Oriental a efectos que pueda ser ejecutada en un marco de tiempo corto, con principios de eficiencia, funcionalidad, calidad espacial y bajo el marco presupuestal descrito, y que hacen parte integral de su alcance, corresponden a: (i) Máximo aprovechamiento de la infraestructura existente. (ii) Implantación de Estación de parada a desnivel para atender la conexión intermunicipal de la Carrera 8. (iii) Priorización en seguridad vial a través de equipos semafóricos, señalización y demarcación vial. (iv) Intervención de Carriles mixtos. (v) Mínima Intervención de redes de servicios públicos. (vi) Mínima o Nula afectación predial. (vii) Máximo aprovechamiento de la condición ambiental existente. (viii) Estructuras de pavimentos livianas. (ix) Movilidad a nivel. (x) Integración virtual en estaciones de parada – Parque Estación. (xi) Ejecución de estructuras especiales tipo Box-culvert, puentes o similares en caso de ser necesario. (xii) Dotación de equipos tecnológicos. No Incluye intervención de andenes laterales a lo largo de todo el corredor (solo se incluyen en las áreas de intersección y/o cruce, y parque estación), ni intervención

y/o reposición de la totalidad de redes de S.P. en toda la longitud del corredor (solo incluye las necesarias para el funcionamiento integral del proyecto), ni generación de pavimentos nuevos en la totalidad del corredor (solo la incluye en las áreas objeto de intervención por intersección, carril solo bus, regularización de calzadas y/o continuidad de las calzadas de servicio).

## 5. COSTOS DEL PROYECTO

Los costos de inversión están relacionados con los costos de construcción de los tres tramos de la Troncal Oriental, así como la construcción de una estación elevada a la altura de la Carrera 8 con Calle 25, la dotación de equipos tecnológicos en cada una de las estaciones contempladas en el proyecto y una intervención complementaria para los carriles de tráfico mixto.

Costos de Inversión del Proyecto "Troncal Oriental" del SITM-MIO

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Tramo 1** | 22.000 | 27.192 | 44.346 | 21.636 | | |
| **Tramo 2** | 14.000 | 17.304 | 28.220 | 13.768 | | |
| **Tramo 3** | | | 18.540 | 21.218 | 71.355 | 18.796 |
| **Estación elevada Cra 8.** | | | 10.609 | - | | |
| **Intervención complementaria carriles mixtos** | | | | 32.782 | | |

*Cifras en millones de pesos

La participación de la Nación en la cofinanciación del SITM actualmente es hasta por un monto fijo de $1.212.674.509.251 pesos constantes de 2012, y del Municipio por un monto mínimo de $524.370.379.258 pesos constantes de 2012 para un total de $1.737.044.888.510 pesos constantes del 2012.

Es importante destacar que para el tramo 1 y parcialmente el tramo 2 se cuenta con los recursos del actual convenio de cofinanciación. El aumento en los recursos se dará para financiar 34.000 millones del tramo 2, el tramo 3, la estación elevada de la carrera 8, la intervención complementaria en los carriles mixtos y el servicio de la deuda.

Los recursos adicionales para atender costos financieros y el desarrollo de otros elementos y/o actividades deberán ser asumidos en su totalidad por el Municipio.

### 5.1. 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 de la troncal oriental en pesos constantes 2019 y en corrientes de acuerdo a los desembolsos de cada vigencia.

| VIGENCIA | APORTES NACIÓN (Millones de 2012) | APORTES MUNICIPIO (Millones de 2012) | APORTES NACIÓN (Millones de 2019) | APORTES MUNICIPIO (Millones de 2019) |
|---|---|---|---|---|
| 2002 | $ 15.661.538.819 | $ 18.787.642.205 | $ 20.831.958.352 | $ 24.990.097.363 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2003 | $ 65.728.002.811 | $ 55.268.787.055 | $ 87.427.106.170 | $ 73.514.938.946 |
| 2004 | $ 266.142.840.670 | $ 44.246.008.110 | $ 354.005.863.445 | $ 58.853.156.695 |
| 2005 | $ 212.828.636.253 | $ 34.847.509.477 | $ 283.090.782.953 | $ 46.351.886.266 |
| 2006 | $ - | $ 33.698.927.143 | $ - | $ 44.824.116.893 |
| 2007 | $ - | $ 27.798.214.358 | $ - | $ 36.975.373.266 |
| 2008 | $ 75.259.760.336 | $ 29.129.498.519 | $ 100.105.628.892 | $ 38.746.160.704 |
| 2009 | $ 76.734.944.213 | $ 30.641.052.700 | $ 102.067.822.355 | $ 40.756.731.575 |
| 2010 | $ 93.816.103.212 | $ 20.795.696.801 | $ 124.788.066.961 | $ 27.661.080.732 |
| 2011 | $ 102.435.345.657 | $ 24.846.644.098 | $ 136.252.821.587 | $ 33.049.386.846 |
| 2012 | $ 84.000.000.000 | $ 27.549.482.123 | $ 111.731.326.135 | $ 36.644.525.856 |
| 2013 | $ - | $ 7.079.190.126 | $ - | $ 9.416.277.389 |
| 2014 | $ - | $ 11.790.016.810 | $ - | $ 15.682.312.064 |
| 2015 | $ 24.429.074.547 | $ 11.046.932.620 | $ 32.493.963.040 | $ 14.693.909.897 |
| 2016 | $ 41.546.283.512 | $ 10.929.161.279 | $ 55.262.158.961 | $ 14.537.258.134 |
| 2017 | $ 34.164.925.410 | $ 16.694.634.771 | $ 45.443.957.420 | $ 22.206.115.265 |
| 2018 | $ 24.112.536.620 | $ 14.402.980.445 | $ 32.072.924.918 | $ 19.157.906.017 |
| 2019 | $ 28.564.388.306 | $ 15.539.000.619 | $ 37.994.487.925 | $ 20.668.966.023 |
| 2020 | $ 29.528.586.723 | $ 25.770.000.000 | $ 39.277.001.827 | $ 34.277.574.696 |
| 2021 | $ 31.915.613.710 | $ 45.667.462.670 | $ 42.452.069.574 | $ 60.743.882.920* |
| 2022 | $ 5.805.928.452 | $ 46.410.069.633 | $ 7.722.667.683 | $ 61.731.650.312* |
| 2023 | $ - | $ 14.509.807.196 | $ - | $ 19.300.000.000 |
| 2024 | $ 44.735.314.373 | $ 4.578.483.203 | $ 59.504.000.000 | $ 6.090.000.000 |
| 2025 | $ 53.906.565.046 | $ - | $ 71.703.000.000 | $ - |
| 2026 | $ 12.555.118.144 | $ - | $ 16.700.000.000 | $ - |
| **SUBTOTAL ACTUAL** | **$ 1.212.674.509.251** | **$ 524.370.379.258** | **$ 1.613.020.608.200** | **$ 697.483.307.863** |
| **%** | **69,81%** | **30,19%** | **69,81%** | **30,19%** |
| **TOTAL ACTUAL** | **$1.737.044.888.510** | | **$2.310.503.916.063** | |
| **SUBTOTAL CON ADICIONAL** | **$ 1.323.871.506.814** | **$ 572.027.201.961** | **$ 1.760.927.608.200** | **$760.873.703.862** |
| **%** | **69,828%** | **30,172%** | **69,828%** | **30,172%** |
| **TOTAL PROYECTO** | **$ 1.895.898.708.776** | | **$ 2.521.800.916.063** | |

Nota: Las celdas en verde corresponden a las vigencias que se modificarían con esta solicitud.

* Estos montos contemplan el compromiso que ya existía para esas vigencias por parte del ente territorial en el actual convenio.

**Aportes a adicionar al proyecto "Troncal Oriental"**

| VIGENCIA | NACIÓN | | MUNICIPIO | |
|---|---|---|---|---|
| | Constantes 2019 | Corrientes | Constantes 2019 | Corrientes |
| **2021** | 0 | 0 | 18.000.000.000 | 19.096.200.000 |
| **2022** | 0 | 0 | 20.000.000.000 | 21.854.540.000 |
| **2023** | 0 | 0 | 19.300.000.000 | 21.722.320.033 |
| **2024** | 59.504.000.000 | 68.981.444.517 | 6.090.000.000 | 0 |
| **2025** | 71.703.000.000 | 85.617.131.818 | 0 | 0 |
| **2026** | 16.700.000.000 | 20.538.893.553 | 0 | 0 |
| **TOTAL** | **147.907.000.000** | **70%** | **63.390.000.000** | **30%** |

Para el cálculo de los aportes requeridos en las próximas vigencias para la Troncal Oriental, se indexaron los valores considerando un IPC del 3,0% de 2020 en adelante.

## 6. APORTES NACIÓN:

Teniendo en cuenta la comunicación remitida por el Ministerio de Transporte solicitando la gestión ante el Confis para la solicitud del aval fiscal de los recursos para la Troncal Oriental que complementa el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali y los estudios anexos presentados por Metro Cali S.A. se solicita el aval fiscal de la siguiente senda de aportes:

| VIGENCIA | CORRIENTES[5] |
|---|---|
| **2023** | 0 |
| **2024** | 68.981.444.517 |
| **2025** | 85.617.131.818 |
| **2026** | 20.538.893.553 |

## 7. IMPACTO FISCAL

La obligación asumida por la Nación con el Ente Territorial sería por un monto fijo de los recursos contenidos en el presente documento, de acuerdo con la senda de recursos considerados para el desarrollo de la Troncal Oriental del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali por valor de $147.907.000.000 (Pesos constantes de diciembre

[5] El monto a precios constantes 2019 es de $147.907.000.000:
Vigencia 2024 = 59.504.000.000
Vigencia 2025 = 71.703.000.000
Vigencia 2026 = 16.700.000.000

de 2019), 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.

## 8. DOCUMENTOS SOPORTE

- ✓ Comunicación de solicitud del Ministerio de Transporte con radicado número 1-2019-109738 y 1-2020-047222
- ✓ Borrador documento Conpes elaborado por Metro Cali.
- ✓ Informe 1: Esquema operacional con radicado número 1-2019-109738 y actualizado mediante radicado nro. 1-2020-047222.
- ✓ Informe 2: Esquema financiero con radicado número 1-2019-109738 y actualizado mediante radicado nro. 1-2020-047222.
- ✓ Informe 3: Esquema institucional y estrategias para la sostenibilidad, mantenimiento y actualización con radicado número 1-2019-109738 y actualizado mediante radicado nro. 1-2020-047222.
- ✓ Informe 4: medidas para controlar y minimizar la ilegalidad con radicado número 1-2019-109738 y actualizado mediante radicado nro. 1-2020-047222
- ✓ Informe 5: Evaluación social y económica con radicado número 1-2019-109738 y actualizado mediante radicado nro. 1-2020-047222.
- ✓ Informe 6: fuentes de pago y análisis de viabilidad fiscal con radicado número 1-2019-109738 y actualizado mediante radicado nro. 1-2020-047222.

## 9. RECOMENDACIONES

En consideración de lo establecido en el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público", en el cual se establece que los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo periodo de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES; y de lo establecido por la normatividad presupuestal vigente, en especial el artículo 2.8.1.7.1.2. del Decreto 1068 de 2015, el Artículo 11 de la Ley 819 de 2003, la Ley 310 de 1996, la ley 2008 de 2019 y el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público somete a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS otorgar **Aval Fiscal para el proyecto**[6] "Implementación Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali" por valor de **$147.907.000.000**[7] (pesos constantes

[6] Proyecto inscrito en el Banco de Proyectos del DNP con el BPIN 2018011000919 "Implementación Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali"

[7] Contantes 2019: Vigencia 2024 = 59.504.000.000
Vigencia 2025 = 71.703.000.000
Vigencia 2026 = 16.700.000.000

de diciembre de 2019), de acuerdo con la estructura financiera presentada por Metro Cali S.A., a continuación se presenta el plan de recursos respectivo:

| VIGENCIA | CORRIENTES[8] |
|---|---|
| **2023** | 0 |
| **2024** | 68.981.444.517 |
| **2025** | 85.617.131.818 |
| **2026** | 20.538.893.553 |

Lo anterior, en consideración a los soportes remitidos por el Ministerio de Transporte, en los cuales solicita gestionar el Aval Fiscal para garantizar los recursos necesarios para modificar el CONPES 3767. Los anterior basado en la solicitud remitida por Metro Cali S.A. para destinar mediante un CONPES los recursos faltantes a la Troncal Oriental, al cual se anexan 6 informes denominados “Sistema Integrado De Servicio Público Urbano De Transporte Masivo Para Santiago De Cali: Proyecto “Troncal Oriental”” cada uno de los cuales justifica los requisitos del artículo 2 de la Ley 310.

[8] Cifras calculadas asumiendo un IPC de 3% durante los años 2020 a 2026.