

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**C O N F I S**

**CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

**AVAL FISCAL A PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA LA COFINANCIACIÓN DE  
SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP: ARMENIA, NEIVA,  
POPAYÁN, SANTA MARTA Y SINCELEJO**

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 111/2025  
16 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	2 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO SETP EN EL MUNICIPIO DE NEIVA
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CUPO VIGENTE	21.619.549.423					
MODIFICACIÓN	-21.619.549.423		30.326.276.786	24.818.088.938	49.259.921.176	14.545.497.785
CUPO NUEVO	-	-	30.326.276.786	24.818.088.938	49.259.921.176	14.545.497.785

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	3 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO POPAYÁN
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2025	2026	2027	2028	2029
CUPO VIGENTE	17.547.423.847				
MODIFICACIÓN	-17.547.423.847		31.202.974.100	15.865.690.848	5.617.160.227
CUPO NUEVO	-	-	31.202.974.100	15.865.690.848	5.617.160.227

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	8 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO SETP EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
CUPO VIGENTE	5.304.500.000						
MODIFICACIÓN	-5.304.500.000		5.584.600.628	3.194.373.641	7.894.964.853	23.270.478.184	35.775.047.924
CUPO NUEVO	-	-	5.584.600.628	3.194.373.641	7.894.964.853	23.270.478.184	35.775.047.924

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	9 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE SANTA MARTA
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2028
CUPO VIGENTE	-
MODIFICACIÓN	10.341.961.045
CUPO NUEVO	<b>10.341.961.045</b>

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	6 - IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE SINCELEJO
SUBPROYECTO	20103B - 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

VIGENCIA	2027	2028
CUPO VIGENTE	-	-
MODIFICACIÓN	5.614.554.652	11.618.255.979
<b>CUPO NUEVO</b>	<b>5.614.554.652</b>	<b>11.618.255.979</b>

El aval fiscal 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 de esa Agencia para cada vigencia fiscal, teniendo en cuenta la variación observada en el índice de precios y tasa de cambio.

## 2. JUSTIFICACIÓN

La programación de las vigencias futuras no ejecutadas desde el 2018 hasta 2024 y la solicitud de nuevos cupos de vigencias futuras que aquí se presentan, responden a la necesidad de ajustar el flujo de aportes de la Nación para cinco (5) de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP (Popayán, Santa Marta, Neiva, Sincelejo y Armenia) que cuentan con la cofinanciación de la Nación que presentaron dificultades en la ejecución de los recursos entre las vigencias fiscales 2018 – 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.

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:

- 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.
- Terminación de elementos de infraestructura prioritarios para la operación (Estaciones, Patios Talleres).
- 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 técnicos<sup>1</sup> por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación - DNP, de acuerdo con sus respectivas competencias y las disposiciones legales vigentes.*

---

<sup>1</sup> 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.

- 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.”*

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 2018-2031 después de que los Entes Gestores cumplieran todos los criterios.

## **2.1 ANTECEDENTES DEL PROYECTO**

### **2.1.1 BPIN: 20250000042957 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO S.E.T.P. EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA**

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que venía enfrentando el municipio desde inicios de la 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 formula 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 las de las grandes ciudades: mala prestación del servicio, escasa integración, ineficiente articulación y una deficiente estructura empresarial. En este marco general, se han declarado como de importancia estratégica y han suscrito convenios de cofinanciación, entre la Nación y los municipios, incluyendo el municipio de Armenia a través del documento CONPES 3572 de 2009 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 ha desarrollado avances en su componente de infraestructura principalmente, 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:

DOCUMENTO CONPES	
CONPES 3572 de 2009	<p>Declaratoria de importancia estratégica del proyecto SETP Armenia.</p> <p>Definición de los términos para la participación de la Nación en el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el municipio de Armenia.</p>

El 12 de noviembre de 2009 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Municipio de Armenia, con el propósito de definir los aportes de ambas partes para el desarrollo del sistema. Para la ejecución del proyecto, el Municipio creó mediante el decreto 099 de 2009, la sociedad Amable EICE, autorizada mediante el acuerdo del concejo municipal 013 de 2009, 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 seis (06) otrosíes, los cuales han permitido vincular a la banca multilateral al financiamiento de la Nación y han permitido adelantar reprogramación de aportes.

*Resumen de otrosíes firmados al convenio de Cofinanciación – SETP Armenia*

	Fecha	Alcance
Otrosí No 1	May. 2013	Con el cual se incluyen las cláusulas referentes a la utilización de recursos de la banca Multilateral y se establecen cláusulas relacionadas a la composición del Ente Gestor.
Otrosí No 2	nov. 2013	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.
Otrosí No 3	Dic. 2015	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.
Otrosí No 4	Dic 2016	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.
Otrosí No 5	Dic 2019	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.
Otrosí No 6	Dic 2021	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.

Fuente: Elaboración propia – Información Convenios de cofinanciación.

**2.1.2 BPIN: 20230000000460 SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP NEIVA**

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva 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 formula 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 Neiva a través del documento CONPES 3756 de 2013 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 ha desarrollado avances en su componente de infraestructura principalmente, 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.

### **Documento 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	
CONPES 3756 de 2013	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio Neiva.

El 07 de noviembre de 2013 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Municipio de Neiva, con el propósito de definir los aportes de ambas partes para el desarrollo del sistema. Para la ejecución del proyecto, el Municipio constituyó mediante el Decreto 986 de 2013, la sociedad por acciones simplificada SETP Transfederal SAS, autorizada mediante el Acuerdo del Concejo Municipal 034 de 2013, con la función de planear, ejecutar, construir e implementar el proyecto SETP en todas sus etapas.

Desde la suscripción del convenio, se han firmado tres (03) 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 Neiva*

	Fecha	Alcance
Otrosí No 1	21 de diciembre de 2015	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.
Otrosí No 2	30 de diciembre de 2016	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.
Otrosí No 3	29 de diciembre de 2021	Con el cual se realiza una reprogramación de los aportes de la Nación.

Fuente: Elaboración propia – Información Convenios de cofinanciación.

Adicionalmente, se han aprobado tres (3) redistribuciones de componentes en el marco del documento CONPES 3896 de 2017 en 2019, 2021 y 2023 como consta en las comunicaciones MT 20192100163241, MT 20212100062101 y MT 20232100854901 respectivamente.

### **2.1.3 BPIN: 20230000000458 SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE POPAYÁN**

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Popayán – SETP Popayán surge como respuesta a los problemas estructurales de movilidad urbana que históricamente ha enfrentado la ciudad, tales como la baja cobertura del transporte público colectivo, la informalidad creciente, la congestión vehicular, la ausencia de infraestructura adecuada para la operación del sistema, y la limitada articulación entre los modos de transporte existentes.

#### **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	
CONPES 3602 de 2009	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio Popayán.

En virtud de esta declaratoria, el 12 de noviembre de 2009 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Municipio de Popayán, con el propósito de definir los aportes de ambas partes para el desarrollo del sistema. Para su ejecución, el Municipio creó la sociedad Movilidad Futura S.A.S., mediante el Decreto 470 del 10 de noviembre de 2009, entidad encargada de la estructuración, contratación, ejecución y seguimiento del proyecto en todas sus etapas.

Desde la suscripción del convenio, el proyecto ha contado con cinco (5) otrosíes que han permitido ajustar los perfiles de aportes, modificar obligaciones, incorporar nuevos componentes cofinanciables y atender ajustes normativos, financieros y técnicos. A pesar de los avances alcanzados, el sistema aún no ha logrado su entrada en operación debido a limitaciones institucionales, financieras y tecnológicas, las cuales sustentan la presente solicitud de ampliación del horizonte del proyecto.

*Resumen de otrosíes firmados al Convenio de Cofinanciación – SETP Popayán*

Fecha	Otrosí	Alcance principal
Junio 2013	N.º 1	Modificó el perfil de aportes del Municipio, adicionó obligaciones y redefinió el anexo único de componentes elegibles.
Noviembre 2013	N.º 2	Ajustó los aportes Nación–Municipio conforme a la Ley 310 de 1996.
Diciembre 2015	N.º 3	Actualizó los montos de los aportes, modificó cláusulas del comité fiduciario y actualizó el anexo único.
Diciembre 2016	N.º 4	Reprogramó los aportes de la Nación y ajustó los perfiles financieros.
Diciembre 2021	N.º 5	Reprogramó nuevamente los aportes de la Nación e incorporó ajustes técnicos derivados del CONPES 3896 de 2017.

Fuente: Elaboración propia UMUS – Información Convenios de Cofinanciación, Ente Gestor Movilidad Futura S.A.S.

#### **2.1.4 BPIN: 20250000043132 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP SANTA MARTA**

El proyecto del Sistema Estratégico/Integrado de Transporte Público del municipio de Santa Marta surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que venía enfrentando el distrito desde inicios de la 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 el sistema de transporte público y hacerlo más eficiente, seguro, accesible y ambientalmente sostenible, el Gobierno Nacional estableció mediante el Documento CONPES 3548 del 24 de noviembre de 2008 los lineamientos de política para cofinanciar la implementación de sistemas organizados de transporte en ciudades intermedias y capitales regionales. En este marco, se declaró el proyecto como de importancia estratégica y se suscribió el respectivo convenio de cofinanciación entre la Nación el Distrito de Santa Marta.

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, 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 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	
CONPES 3548 de 2008	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta

El 12 de noviembre de 2009 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Distrito de Santa Marta, 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 la sociedad por acciones simplificada, SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA-SETP SANTA MARTA S.A.S mediante documento privado de constitución inscrito en la Cámara de Comercio el 25 de febrero de ese año, con la función de estructurar, contratar, ejecutar y hacer seguimiento al proyecto SETP en todas sus etapas. Desde la suscripción del convenio, ocho (8) otrosíes se han suscrito, los cuales han permitido programar recursos y redefinir compromisos en función de la evolución técnica y financiera del proyecto. Estos han sido necesarios para atender ajustes normativos, financieros y técnicos. 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 Santa Marta*

Otrosí No. 1 del 29 de mayo de 2013	Adición de cláusulas relativas a las obligaciones de las partes y remplazo del anexo 1.
Otrosí No. 2 del 6 de noviembre de 2013	Modificación de los aportes de la Nación.
Otrosí No. 3 del 1 de junio de 2015	Modificación de los aportes del Distrito.
Otrosí No. 4 del 21 de diciembre de 2015	Modificación de los aportes de la Nación
Otrosí No. 5 del 27 de diciembre de 2016	Modificación de los aportes de la Nación.
Otrosí No. 6 del 25 de noviembre de 2019	Modificación de los aportes de la Nación
Otrosí No 7 del 29 de diciembre de 2021	Modificación de los aportes de la Nación
Otrosí No 8 del 29 de diciembre de 2023	Modificación de los aportes del Distrito

Fuente: Grupo UMUS, con base en información convenios de cofinanciación, 2025.

### **2.1.5 BPIN 20250000042958- SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP SINCELEJO**

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que venía enfrentando el municipio de

Sincelejo desde inicios de la 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 el sistema de transporte público y hacerlo más eficiente, seguro, accesible y ambientalmente sostenible, el Gobierno Nacional estableció 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. En este marco, se declaró el proyecto como de importancia estratégica y se suscribió el respectivo convenio de cofinanciación entre la Nación y el municipio mediante el documento CONPES 3637 de 2010.

### 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	
CONPES 3637 de 2010	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) para Sincelejo

El 6 de agosto de 2010 se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Municipio de Sincelejo, 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 Metro Sabanas S.A.S., como una sociedad por acciones simplificadas, autorizada mediante el Decreto No. 394 del 4 de agosto de 2010, 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 seis (6) otrosíes, los cuales han permitido ajustar los perfiles de aportes, modificar obligaciones e incorporar componentes cofinanciables conforme al CONPES 3137 de 2010, entre otros ajustes. Estos han sido necesarios para atender ajustes normativos, financieros y técnicos. A continuación, se presenta la información de los otrosíes firmados y un resumen de su alcance:

*Resumen de otrosíes firmados al convenio de Cofinanciación – SETP Sincelejo*

Otrosí Nro. 1 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificó Perfil de aportes del municipio.</li> <li>• Adicionó Obligaciones especiales al municipio y al ente Gestor.</li> <li>• Estableció el anexo UNICO-SETP en reemplazo del anexo 1.</li> <li>• * Modificó la cláusula de comité fiduciario.</li> </ul>
Otrosí Nro. 2 2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificación aportes de la nación.</li> <li>• Solicitud de ajustes de los aportes del municipio para dar cumplimiento a la ley 310 de 1996.</li> </ul>
Otrosí Nro. 3 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica la cláusula 2 numeral 2.1 “costos del proyecto”.</li> <li>• Modifica los montes de los aportes de la Nación de la cláusula 2 numeral 2.2.</li> <li>• Modifica la cláusula 2 numeral 2.4 “Ajustes de los aportes del Municipio”.</li> <li>• Modifica la cláusula 5 de comité fiduciario.</li> <li>• Actualiza el anexo único de componentes elegibles.</li> </ul>
Otrosí Nro. 4 2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica perfil de aportes del municipio.</li> </ul>
Otrosí Nro. 5 2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica perfil de aportes del Nación.</li> </ul>
Otrosí Nro. 6 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificación y/o adición de obligaciones, reemplazo de anexo, modificación de duración.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia – Información Convenios de cofinanciación.

## **2.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO**

### **2.2.1 BPIN: 20250000042957 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO S.E.T.P. EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA**

El Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP – de Armenia se enmarca dentro del Documento CONPES 3572 de 2009 y busca mejorar la prestación del servicio de Transporte público de pasajeros con el fin de que Armenia sea una ciudad competitiva, eficiente y equitativa, que permita a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía.

El SETP de Armenia se encuentra estructurado a partir de los siguientes componentes:

- Rehabilitación Vial
- Proyectos viales
- Renovación de andenes
- Paraderos con espacio público
- Terminales y Camis
- Sistema de gestión y control de flota

- Gerencia del proyecto.
- Red semafórica
- Predios
- Costos financieros

Mediante los proyectos de infraestructura vial, el proyecto SETP de Armenia 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 Estratégico de Transporte Público de Armenia 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:

- Matriz origen – destino de la ciudad de Armenia. 2005
- Actualización del Plan Vial en Tránsito y Transporte para el Municipio de Armenia. 2007
- Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Armenia. 2008 Asimismo, el proyecto fue incorporado en los siguientes instrumentos de planeación del nivel local:
- Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Armenia (2009), identifica que el municipio de Armenia se articulará con las políticas nacionales de movilidad para Ciudades Amables, generando condiciones de Movilidad Sostenible dando prelación a los sistemas de transporte público y a la movilización en modos alternativos de transporte.
- Plan Maestro de Movilidad de Armenia (2010), contempla lo determinado en el documento CONPES 3572 de 2009.
- Formulación del Plan de Movilidad, Sostenible y Seguro (2024), contempla al Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros como el eje articulador del plan.
- Plan de Desarrollo Municipal (2024) contempla continuar con la implementación de la infraestructura de transporte y gestionar la entrada en operación del Sistema Estratégico de Transporte Público.

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 3572 de 2007 y al convenio de cofinanciación del proyecto SETP Armenia con sus otrosíes definen los aportes de la Nación y del Municipio de Armenia para la cofinanciación del mencionado proyecto los cuales expresados en pesos constantes de 2024 son los siguientes:

Descripción	Total	% Aportes
Aporte Nación	231.809	67,95%
Aporte Territorio	109.356	32,05%
Total, Aportes para el proyecto	341.165	100%

\* millones de pesos constantes de diciembre de 2024.

La ejecución financiera para el convenio al 31 de marzo de 2025 es de COP \$246.014 millones de Diciembre de 2024, los cuales corresponden al 72% del total de los aportes del convenio. De los aportes a cargo del municipio se han girado el 73%, mientras que la Nación ha girado el 72% de los recursos a su cargo, a continuación, se presenta el detalle:

FUENTE	APORTES	DESEMBOLSOS	POR EJECUTAR	% DESEMBOLSOS	% PARTICIPACION
Nación	231.809	166.480	65.329	72%	67,95%
Municipio	109.356	79.533	29.823	73%	32,05%
<b>TOTAL</b>	<b>341.165</b>	<b>246.014</b>	<b>95.151</b>	<b>72%</b>	<b>100%</b>

Expresado en Millones de pesos constantes 2024.

Durante las vigencias 2019 hasta el 2024, 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 entrado en operación formal, 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 casos superiores al 80%, a pesar de la designación del operador de transporte, la operación se sigue efectuando bajo el esquema tradicional de transporte colectivo, sin lograr la reorganización del servicio, la entrada en funcionamiento de nueva flota, ni la implementación completa y bajo las condiciones reglamentadas de los sistemas tecnológicos requeridos, a continuación se presenta el detalle del avance físico:

Componente	Unidad de Medida	Meta Conpes	Avance Marzo 2025	% avance	Observaciones
Proyecto vial	Km	4,89	4,07	83,23%	
Rehabilitación Vial	Km	32,31	28,57	88,8%	En estructuración rehabilitación vial de los sectores: circuito parque Valencia, Las Américas, La Patria, La Clarita-La Pavona, Calle 48-Las Acacias
Renovación y construcción de andenes	Km	34,2	23,39	68,39%	En estructuración proceso para contratar la construcción Renovación de Andenes Tramo 7 Fase 2 y Tramo 8.
Terminales de intercambio	Unidad	2,0	0	0,00%	En Estructuración Terminales de intercambio Norte y Occidente
Terminales de ruta	Unidad	6,0	2	33,3%	En estructuración proceso para contratar la construcción del terminal Aeropuerto, terminal Gibraltar,
Paraderos con espacio público	Unidad	9,0	6	66,7%	En estructuración el PEP Limonar Villa Inglesa
Red semafórica	Unidad	1	0	0%	Elementos a incorporar por parte del municipio con recursos adicionales al convenio.
Sistema de Gestión y Control	Unidad	1	0	0%	Elementos a incorporar por los transportadores de acuerdo con las determinaciones del ente territorial
Sistema de Recaudo	Unidad	1	0	0%	
Patios y Talleres	Unidad	3	0	0%	

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. No implementación del sistema de gestión y control de flota ni del sistema de recaudo centralizado, exigidos por la Ley 2294 de 2023 como condición para el giro total de los recursos de la Nación.
3. 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.
4. 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: 20230000000460 SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP NEIVA**

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que venía enfrentando el municipio desde la primera década de los 2000. 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 ha desarrollado avances en su componente de infraestructura principalmente, 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.

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva 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:

- Caracterización de la Movilidad del Municipio de Neiva. Fase I – Componente de Tránsito. 2007
- Caracterización de la Movilidad del Municipio de Neiva. Fase I – Componente de Transporte. 2007.
- Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Neiva. 2008.
- Actualización del Componente Técnico del Estudio del SETP de la Ciudad de Neiva. 2011.
- Actualización del estudio técnico del SETP de Neiva, respecto al componente técnico de reorganización de rutas. 2012.

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

- Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Neiva (Acuerdo 026 de 2009), adopta un modelo de ciudad que promueve el desarrollo del transporte público colectivo y disuade el uso de medios de baja capacidad.
- Plan Maestro de Movilidad de Neiva (Decreto 680 de 2018), contempla lo determinado en el documento CONPES 3756 de 2009 y las condiciones definidas en la estructuración técnica legal y financiera de detalle del SETP (2017).
- Plan de Desarrollo Municipal (Acuerdo 004 de 2024), contempla dentro de las estrategias del sector transporte, garantizar la construcción de las unidades faltantes del SETP y la operación del mismo.

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.

Entre 2021 y 2024 el proyecto enfrentó serios retrasos debido a problemas institucionales (debilidad y rotación en el ente gestor), técnicos (falta de diseños definitivos, gestión predial incompleta y obsolescencia de estudios), financieros (incumplimiento en el aporte municipal e incremento de costos por inflación y COVID-19) y operacionales (modelo sin consolidar y conflictos con el sector transportador). Además, las restricciones contractuales y un desbalance en la inversión, que priorizó la infraestructura sobre componentes clave como flota, recaudo y control, impidieron la ejecución oportuna de recursos y generaron un rezago en el avance general del sistema.

Los retrasos se originaron principalmente en restricciones contractuales y jurídicas, la falta de condiciones técnicas para iniciar obras (diseños, permisos y gestión predial), así como limitaciones financieras y la pandemia que afectaron el flujo de caja y aumentaron los costos. Esta combinación de fallas institucionales, incertidumbre técnica y un modelo de operación no consolidado ha impedido la implementación de sistemas tecnológicos y el cumplimiento de los requisitos legales, haciendo imposible la entrada en funcionamiento del sistema a pesar de los avances en infraestructura física.

Para viabilizar la puesta en marcha, la reprogramación de recursos debe priorizar la adquisición de flota de tecnologías limpias y la implementación de los sistemas de gestión y control de flota y de recaudo centralizado. También es crucial definir el modelo de operación y sostenibilidad financiera, concluir y dar mantenimiento a las obras prioritarias (patios y terminales), fortalecer el ente gestor y establecer una estrategia de articulación que garantice una transición ordenada del transporte colectivo existente. Estos pasos son fundamentales para cumplir con la Ley 2294 de 2023 y asegurar un inicio de operación progresivo y sostenible.

Con corte a junio de 2025, los principales avances de componentes construidos o implementados se centran en construcción (15%) y rehabilitación vial (51%), además de

los intercambiadores viales ya construidos, obras de urbanismo y terminales de ruta. A pesar de la designación de los operadores de transporte bajo la figura de preparación, la operación se sigue efectuando bajo el esquema tradicional de transporte colectivo, sin lograr la reorganización total del servicio bajo los esquemas de administración integral, la entrada en funcionamiento de la nueva flota, ni la implementación de los sistemas tecnológicos requeridos, a continuación, se presenta el detalle:

INFORMACIÓN GENERAL – TRANSFEDERAL				
Concepto	Meta CONPES	Avance		Observación
Construcción Total	50.5 Km	15%	7.58 km	
Intercambiador vial Cra 16	1 UNI	100%	1 intersección	
Intercambiador vial USCO	1 UNI	100%	1 intersección	
Patios y Talleres	5 UNI	30%		Obras Patio Taller Este en ejecución con un avance del 85%.
Semaforización	1 sistema centralizado	0.06	6	
Rehabilitación de Vías + Andenes	26.2 Km	51%	13.36 km	
Gestión de Flota	1 sistema	0	0	Actualizado el componente ITS con contrato de consultoría de 2023 desarrollado inicialmente en la ETLF de 2018.
Obras de Urbanismo	58.6 Km	100%	58.6	
Terminales de Ruta	5 Unidades	100%		El reporte de avance corresponde con las actividades de construcción incluidas en el contrato de implementación de paraderos
Carril prioritario simple	9.3 Km/carril	53%	4.93 Km/carril	El contrato e E&D de ampliación puente sobre Rio Loro reporta un avance de 71% continúa suspendido por trámites de permisos y licencias ante la Corporación Autónoma del Alto Magdalena.
Centro Integrado de Servicios al Ciudadano (CISC)	4 Unidades	0	0	Componente considerado a reevaluar vía redistribución de componentes
Andenes	4.2 Km/andén	60	2.37 km	El proyecto FASE IX se encuentra en liquidación.
Peatonalización	1.4 Km	9%	0.1	

En términos de avance financiero, el SETP de Neiva con corte a 30 de junio de 2025 presenta el siguiente nivel de ejecución de los aportes de la Nación y el municipio:

*Nivel de ejecución de aportes*

FUENTE	APORTES	DESEMBOLSOS	POR EJECUTAR	% DESEMBOLSOS	% PARTICIPACION
Nación	272.092	162.220	109.871	60%	63,29%
Municipio	157.795	128.988	28.807	82%	36,71%
<b>TOTAL</b>	<b>429.887</b>	<b>291.209</b>	<b>138.678</b>	<b>68%</b>	<b>100,00%</b>

Si bien el proyecto ha alcanzado sus principales 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 en la normatividad vigente y los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte:

- Adquisición de flota renovada con tecnologías limpias: El parque automotor actual es obsoleto, informal o insuficiente. Se requiere vincular flota nueva (de cero o bajas emisiones) que cumpla con estándares de calidad, accesibilidad y eficiencia, lo cual es indispensable para operar rutas del sistema.
- Implementación del sistema de gestión y control de flota: El sistema debe contar con una plataforma tecnológica administrada por la autoridad de transporte que permita el seguimiento en tiempo real de los vehículos, el control de tiempos, frecuencias, cumplimiento de rutas y manejo de datos operacionales. Este componente es obligatorio para certificar el 60% de operación, según la Ley 2294.
- 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.
- Definición del modelo de operación y sostenibilidad financiera: Es urgente estructurar un modelo técnico-operativo que defina responsabilidades, roles de los actores, esquema de remuneración y mecanismos de sostenibilidad, especialmente en lo relacionado con subsidios operacionales o fuentes complementarias como sobretasa a la gasolina o ingresos no operacionales haciendo uso de la infraestructura construida.
- Construcción y mantenimiento de obras prioritarias: La implementación de los elementos operacionales de infraestructura como Patio Talleres y estaciones cabecera no han sido implementados completamente. La reprogramación debe incluir los recursos necesarios para concluir dichas obras de manera funcional y segura. Adicionalmente la infraestructura de Paraderos, terminales de ruta, tramos viales y adecuación de andenes ejecutados con los recursos de la cofinanciación en la fase inicial de implementación, requiere acciones prioritarias de mantenimiento.
- Fortalecimiento institucional del ente gestor: El sistema requiere un ente gestor fortalecido técnica y administrativamente, con capacidad de liderar la implementación del sistema, definir las condiciones de administración del recaudo y coordinar a los operadores bajo un marco contractual claro.

### **2.2.3 BPIN: 20230000000458 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE POPAYÁN**

El proyecto SETP Popayán ha sido soportado por diversos estudios técnicos, estructuraciones y ejercicios de planeación que han permitido sustentar su viabilidad

desde el punto de vista urbano, de movilidad y financiero. Entre los principales antecedentes se destacan:

- Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán, Fase II” (2008), elaborado por la Unión Temporal Movilidad Sostenible LTDA y STRUCTURE, desarrolló el diseño conceptual del SETP, definiendo su modelo operacional, financiero e infraestructura requerida. Su objetivo fue estructurar técnicamente el sistema de transporte de la ciudad, y como resultado se obtuvo el modelo base del SETP de Popayán, con su red de rutas, componentes y lineamientos de implementación.
- Estudio de Estructuración Técnica, Legal y Financiera (ETLF), avalado por el DNP en mayo de 2019, que redefinió metas físicas, componentes y prioridades de inversión.
- Estudio de diseño operativo e infraestructura para patios y talleres, elaborado por la Unión Temporal MO- BICABAL (2021), que incluye escenarios de transición energética y optimización operativa.
- Estudio técnico de modelación y simulación del sistema, desarrollado por Movilidad Futura S.A.S. en 2022, como insumo para la actualización del modelo operacional.

Adicionalmente, el proyecto se encuentra incorporado en los siguientes instrumentos de planeación territorial y sectorial:

1. Plan de Movilidad de Popayán (2015): constituye un insumo técnico directo del SETP, elaborado para Movilidad Futura S.A.S., ente gestor del sistema. Propone estrategias para la movilidad en transporte público colectivo, la integración modal, ubicación de patios y talleres del SETP, carriles preferenciales y medidas de gestión de demanda, conformando la base técnica y territorial para su implementación.
2. Plan Maestro de Espacio Público de Popayán (PMEP, 2019) aborda de manera directa la articulación con el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). Lo hace al vincular el espacio público con la red de movilidad urbana, destacando la necesidad de integrar andenes, ciclorrutas, rondas hídricas y el sistema de transporte público dentro de un enfoque de movilidad sostenible. En particular, propone como Operación Integral de Espacio Público (OIEP 1) la creación de una *“Red de andenes para Popayán con piloto en el centro histórico”*, articulada al Plan de Movilidad y al SETP, con el fin de optimizar la accesibilidad peatonal hacia el sistema y promover una movilidad a escala humana centrada en el peatón.
3. El Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” (Ley 2294 de 2023) fortalece los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) al actualizar su marco de cofinanciación y operación. A través del Artículo

172, permite que la Nación aporte hasta el 40% de los recursos una vez el sistema entre en operación parcial, y exige su operación total en seis meses tras finalizar el convenio. Además, amplía fuentes y mecanismos de financiación (arts. 174 y 183), promoviendo la sostenibilidad y modernización de los sistemas como parte de la política de movilidad limpia y equitativa del país.

4. El Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027: incorpora al SETP dentro de la Línea Estratégica 3 “Popayán conectada e integrada”, a través de los programas “*Alianza con el sistema estratégico de transporte público de Popayán*” y “*Alianza con la movilidad sostenible e incluyente*”. Define indicadores de resultado y producto orientados a la modernización del transporte, la operación del sistema y la promoción de movilidad sostenible.

Con corte a junio de 2025, los principales avances de componentes construidos o implementados se centran en rehabilitación vial, un puente vehicular y una estación de integración. La operación se sigue efectuando bajo el esquema tradicional de transporte colectivo, sin lograr la reorganización total del servicio bajo los esquemas de administración integral, la entrada en funcionamiento de la nueva flota, ni la implementación de los sistemas tecnológicos requeridos, a continuación, se presenta el detalle:

META FÍSICA	UN	META CONPES 3602 DE 2009	% AVANCE META CONPES	OBSERVACIONES
Vías Rehabilitación*	Km	28,7	81.92%	Corresponde a la rehabilitación vial de los siguientes Tramos y proyectos: 1N, 2N, 2A, 3, 3A, 3B, 3C, 3D, 4, 5, 6, 7A, 9, 9A, Puente Vehicular, Pasos Peatonales, 5B, 7B, 7C y Estación de Integración Norte.
Vías Complementarias	Km	42,9	0,00%	
Vías Alimentadoras	Km	83,5	0,00%	
Paraderos demarcados (P)	Und	42	507.14%	Se realizó demarcación e instalación de señalización vertical sobre los paraderos. Se actualiza de acuerdo a inventario realizado a 31 de diciembre de 2021, y avance de paraderos en el Tramo 6 y en el contrato Paraderos del SETP. Se actualizan paraderos realizados en Tramos 5B y 7C, para este periodo.
Paradero con bahía (PB)	Und		0,00%	Paraderos ajustados a la geometría de las vías proyectadas. Se actualiza cantidad de acuerdo a inventario realizado a a 31 de diciembre de 2021. Se actualizan paraderos realizados en Tramos 5B y 7C, para este periodo.
Paradero con cobertizo (PC)	Und	402	15.17%	Instalación de 53 cobertizos (contrato Paraderos del SETP).
Paraderos con bahía y cobertizo (PCB)	Und		0,00%	Paraderos ajustados a la geometría de las vías proyectadas, con instalación de cobertizos.
Paraderos con espacio público (PEP)*	Und	12	25,00%	Están construido tres PEP (Barrio Bolívar, Facultad de Medicina y Colegio Franciscanas).
Puente vehicular	Und	1	100,00%	Puente vehicular sobre el río Cauca.

Puentes peatonales	Und	9	0,00%	Según auto 112 del 27 de enero de 2021, el juzgado noveno administrativo de Popayán, no se ejecutará la construcción de puentes peatonales, sino, pasos seguros a nivel. La etapa de construcción terminó el 6 de noviembre de 2021.
Ciclo infraestructura	Km	19	31,62%	Ciclo ruta sobre los Tramos 5, 2N, 9A y 7A. Tramos 5B, 7B y 7C en ejecución.
E.I. Norte	Und	1	100,00%	Finalizado el 18 de julio de 2024.
E.I. Occidente	Und	1	0,00%	Estudios y diseños recibidos del contrato de consultoría.
PEP Sur	Und			Estudios y diseños recibidos del contrato de consultoría.
Patio taller Norte	Und	1	0,00%	Estudios y diseños recibidos del contrato de consultoría.
Patio taller Occidente	Und	1	63%	Se dio inicio al contrato de obra No. 206 de 2022, con acta de inicio del 31 de diciembre de 2022. El avance reportado es al 20 de diciembre de 2024.

En términos de avance financiero con corte a junio de 2025, el proyecto presenta el siguiente nivel de ejecución de los aportes de la Nación y el municipio:

*Perfil de Aportes Cofinanciación – SETP Popayán  
(Cifras en millones de pesos constantes 2024)*

FUENTE	APORTES	DESEMBOLSOS	POR EJECUTAR	% DESEMBOLSOS	% PARTICIPACIONES
Nación	300.458	252.004	48.453	84%	68,11%
Municipio	140.653	128.507	12.146	91%	31,89%
<b>TOTAL</b>	<b>441.110</b>	<b>380.511</b>	<b>60.599</b>	<b>86%</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia UMUS con base en información del Ente Gestor.

Durante las vigencias comprendidas entre 2018 y 2024, el proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán enfrentó diversas limitaciones de orden técnico, administrativo, normativo y financiero que impidieron la ejecución oportuna de los recursos asignados por la Nación a través del convenio de cofinanciación. En conjunto, estos recursos no ejecutados constituyen el soporte financiero de la presente solicitud de ampliación del horizonte, la cual busca redirigirlos hacia los componentes críticos que permitan habilitar la entrada en operación efectiva del sistema.

La implementación del SETP Popayán se ha retrasado debido a una combinación de factores institucionales, técnicos y financieros. Institucionalmente, la capacidad limitada de Movilidad Futura S.A.S. y la alta rotación administrativa han obstaculizado la gestión, agravado por la falta de decisión sobre el operador de recaudo y el FET. En el ámbito técnico, la gestión predial incompleta, los hallazgos arqueológicos y la necesidad de ajustes en diseños tras la actualización de 2019 generaron continuos retrasos. A esto se suma el desbalance en la inversión, que privilegió la infraestructura sobre los componentes esenciales para la operación (flota, recaudo y control).

Los problemas operativos persisten con un modelo operativo no consolidado que requiere actualización para reflejar la demanda actual y la creciente informalidad en el transporte, que afecta la planificación de rutas y la viabilidad financiera. Un reto crucial es la demora en la integración tecnológica, debido a la falta de oferentes, la ausencia de interventoría y la negativa de los transportadores a la instalación de equipos. Financieramente, el proyecto ha enfrentado retrasos en los aportes municipales y la terminación anticipada de créditos internacionales, lo que limitó la flexibilidad y trasladó el esfuerzo presupuestal a la Nación.

Para viabilizar la operación, es imperativo priorizar la implementación de los sistemas obligatorios de Gestión y Control de Flota (SGCF) y Recaudo Centralizado (SRC), junto con la adquisición de flota con tecnologías limpias. Asimismo, se requiere la terminación de infraestructura prioritaria (Estación Occidente y Patio Taller), el fortalecimiento institucional del ente gestor y la consolidación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Es fundamental lograr la concertación con el sector transportador y formalizar los ajustes al alcance físico (como la inclusión de la flota y la revisión de patios) mediante un nuevo CONPES, garantizando la coherencia entre el diseño actualizado y las metas operacionales realistas.

#### **2.2.4 BPIN: 20250000043132 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP SANTA MARTA**

El proyecto del Sistema Estratégico/Integrado de Transporte Público del municipio de Santa Marta surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que venía enfrentando el distrito desde inicios de la década de los 2000. 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, 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.

El proyecto del Sistema Estratégico/Integrado de Transporte Público del municipio de Santa Marta 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:

1. Estudio de demanda y matriz origen–destino: permitió caracterizar los flujos de movilidad urbana y justificar la necesidad de reorganización del transporte público colectivo.
2. Plan Maestro de Movilidad: definió las estrategias de mediano y largo plazo para transformar el modelo de movilidad de la ciudad.
3. Diseño conceptual del sistema de transporte público: estructuró los corredores, el esquema de operación y la jerarquización de rutas.
4. Estudios de factibilidad técnica, financiera y legal: determinaron la viabilidad integral del proyecto y sustentaron la participación de la Nación en la cofinanciación.

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

1. Plan de Desarrollo Distrital 2012 – 2015 “Equidad para todos, primero los niños y las niñas” reconoce el proyecto como de importancia estratégica para consolidar la movilidad en la ciudad.
2. Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2020 – Acuerdo 011 de 2020 “Por el cual se revisa, modifica y expide el Plan de Ordenamiento Territorial “POT 500 años” del Distrito, turístico, cultural e histórico de Santa Marta” el sistema se reconoce como proyecto estructurante del modelo de ocupación y movilidad urbana.

Adicionalmente, mediante Decreto Distrital 470 de 10 de noviembre de 2009 proferido por la Alcaldía de Santa Marta, se ordenó que el Distrito de Santa Marta participe en la creación de la sociedad por acciones simplificada, SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA-SETP SANTA MARTA S.A.S., empresa cuyo objeto consiste en actuar como ente gestor y titular del precitado sistema. Aunado a ello, través del Decreto Distrital 471 de 10 de noviembre de 2009 se adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta.

El 28 de enero de 2010 el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta creó el ente gestor SETP SANTA MARTA S.A.S., mediante documento privado de constitución inscrito en la Cámara de Comercio el 25 de febrero de ese año. En esos estatutos se definió que la naturaleza jurídica de la entidad es la de una empresa industrial y comercial del orden distrital, creada bajo la figura de Sociedad Por Acciones Simplificada. Los máximos órganos del ente gestor son la Asamblea General de Accionistas integrada por el Distrito como accionista único y la Junta Directiva compuesta por cinco (5) miembros, a saber: tres del orden nacional delegados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte; y dos (2) locales: la Secretaría de Hacienda distrital y el Alcalde Distrital de Santa Marta, quien la preside.

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.

Actualmente, la prestación del servicio de transporte público en el municipio de Santa Marta se encuentra enmarcada en un contexto operativo caracterizado por altos niveles de informalidad (mototaxismo), poca gestión de la flota e ineficiencia. A pesar de que el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) fue concebido como una solución estructural para modernizar el servicio y reorganizar el modelo de transporte colectivo tradicional, el sistema no ha iniciado su operación formal, situación que ha perpetuado las problemáticas históricas del sector.

El servicio sigue operando bajo el esquema del Transporte Público Colectivo (TPC), mediante dos empresas transportadoras habilitadas (Ziruma y Bastidas), con una flota en operación de 563 vehículos. No obstante, según la estructuración técnica, legal y financiera del SETP, la operación formal contempla una flota optimizada de 308 vehículos para atender 21 rutas, con un dimensionamiento ajustado a una demanda estimada de 124.500 pasajeros/día (equivalente a 3.237.000 pasajeros/mes). Esta discrepancia entre la flota en operación actual y la proyección del SETP evidencia una sobreoferta del servicio que genera altos niveles de competencia desregulada, congestión vial, baja eficiencia operativa y un deterioro progresivo de la calidad del servicio.

A nivel técnico, se ha logrado consolidar una infraestructura básica significativa que incluye más de 1.100 paraderos (entre ellos 67 tipo M10), tres terminales de transferencia (Gaira, Mamatoco y El Líbano), y patios-talleres en fase de adecuación. Sin embargo, persisten retrasos críticos en la instalación y puesta a punto de los sistemas tecnológicos requeridos, incluyendo validadores, GPS, cámaras y sistemas de control de flota. Estos retrasos se relacionan con la limitada disposición de los transportadores para avanzar en el proceso de integración operativa, a continuación se presenta el detalle del balance técnico del proyecto:

CONCEPTO	UND	META	AVANCE	% AVANCE
Vías Estratégicas	km	20,6	18,3	89%
Vías Preferencia Transporte Publico	km	10	10	100%
Vías Precarga	km	30	29,05	96,8%
Terminales Transferencia	un	3	2	67%
Terminal de Integración	un	1	0	0,0%
Estaciones Prepago	un	26	0	0,0%
Paradores Cubiertos	un	112	156	139%
Paraderos Cubiertos con Bahía	un	42	5	12%
Paraderos demarcados	un	380	1142	301%
Puentes Peatonales	un	3	5	167%
Patios y talleres	un	3	2	67%

En términos de avance financiero, el SETP de Santa Marta con corte a 30 de junio de 2025 presenta el siguiente nivel de ejecución de los aportes de la Nación y el Distrito de Santa Marta:

FUENTE	APORTES	DESEMBOLSOS	POR EJECUTAR	% DESEMBOLSOS	% PARTICIPACION
Nación	382.295	338.780	43.515	89%	64,57%
Distrito	209.776	162.747	47.029	78%	35,43%
TOTAL	592.071	501.527	90.545	85%	100,00%

\*Expresado en millones de pesos constantes 2024.

Desde el punto de vista institucional, el ente gestor ha enfrentado dificultades sostenidas en la gestión de acuerdos con los transportadores. La ausencia de consensos técnicos y financieros ha impedido avanzar hacia un cierre definitivo del modelo de operación, lo que ha llevado a la UMUS a recomendar un esquema de implementación gradual del sistema, que contemple una fase inicial con tres rutas piloto y permita evaluar progresivamente las condiciones técnicas, operativas y sociales de la ciudad.

En ese sentido, las obras que se pretenden financiar con los recursos no ejecutados en vigencias anteriores contribuyen a finalizar la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público en Santa Marta y de esta manera posibilita su entrada en operación. El Sistema Estratégico de Transporte público permitirá la población del Distrito de Santa Marta, contar con un servicio de transporte de calidad, oportuno, confiable, con condiciones de accesibilidad, con costos acordes, y eficiente en la prestación del servicio. De tal manera que permita reducir costos operacionales con tarifas integradas y una reducción en las externalidades propias del transporte.

De acuerdo con el plan de implementación presentado por el ente gestor el inicio de operación será de forma gradual a partir del 12 de diciembre de 2025, con un escenario a junio de 2026 para el 60% de las rutas y a octubre de 2026 al 100% de las rutas. A partir de la revisión a los documentos enviados por el ente gestor se concluye que para dar cumplimiento con lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 172 de la Ley 2294 el ente gestor definió las siguientes fechas:

- Inicio de operación: diciembre de 2025
- Implementación del 60% de las rutas: junio de 2026
- Implementación del 100% de las rutas: octubre de 2026

## **2.2.5 BPIN 20250000042958- SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP SINCELEJO**

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que venía enfrentando el municipio de Sincelejo desde inicios de la década de los 2000. 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.

Aunque el proyecto avanzó significativamente en su componente de infraestructura, aún no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada efectiva en operación. Esta situación ha extendido los problemas estructurales de movilidad en el municipio, limitando el impacto social, ambiental y económico de las inversiones ya realizadas.

El proyecto del Sistema Estratégico/Integrado de Transporte Público Sincelejo 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:

1. Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo: estudio que permitió caracterizar los flujos de movilidad urbana y diseñar el proceso de reorganización del transporte público colectivo del municipio. Estructuró los corredores, el esquema de operación y la jerarquización de rutas.
2. Estudios y diseños de ingeniería y arquitectura a detalle de corredores viales y otros componentes del SETP.
3. Revisión, actualización y caracterización de la demanda – Diseño en detalle de la Estructuración Técnica Operacional –. Permitted ajustar los corredores, el esquema de operación y la jerarquización de rutas.
4. Diseño detallado de la Estructuración Tecnológica, Legal y Financiera. Permitted estructurar de forma integral el proceso de implementación tecnológica del SETP.
5. Plan Maestro de Movilidad: definió las estrategias de mediano y largo plazo para transformar el modelo de movilidad del municipio.
6. Actualización de la estructuración técnica del SETP y matriz origen-destino de movilidad del municipio de Sincelejo.
7. Consultoría para la actualización del modelo de transporte público y el diseño operacional, revisión y ajuste de especificaciones técnicas y características de la flota de autobuses requerida para la operación y ajuste del modelo financiero del SETP en el municipio de Sincelejo.

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

1. Plan de Desarrollo del municipio de Sincelejo 2008 – 2011 “En equipo por Sincelejo” como programa del eje “Sincelejo Ciudad Optimista”.
2. Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015. Acuerdo municipal 086 de 2012. “Un Alto Compromiso”.
3. Plan de Desarrollo Municipal 2016 – 2019. Acuerdo municipal 155 de 2016. “Sincelejo Ciudad Con Visión”.
4. Plan de Desarrollo Municipal 2020 – 2023. Acuerdo municipal 268 de 2020 “Unidos transformamos más”.
5. Plan de Desarrollo Municipal 2024 – 2027. Acuerdo municipal 346 de 2024. “Pa’lante Sincelejo”, como programa del Eje Estratégico 2: “Tecnología, conectividad e innovación: forjando caminos para el progreso”.
6. Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Sincelejo. Acuerdo municipal 147 de 2015. El Artículo 69 del POT incorpora el Sistema Estratégico de Transporte Público como uno de los componentes del sistema de transporte del municipio.
7. Plan Plurianual de Inversiones (PPI) 2024: en el cual se identifica en el marco fiscal y de inversión del municipio como proyecto estratégico de movilidad y transporte.

Durante la vigencia 2023, 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. En el caso de Sincelejo, la principal razón es el desbalance en la priorización de la inversión. El énfasis en la ejecución de infraestructura física durante los primeros años del proyecto limitó la atención a componentes esenciales para la operación, como la definición de operadores, y de los sistemas de control de flota y recaudo centralizado, que son en la actualidad requisitos para completar el cierre operativo del sistema.

Con corte a marzo de 2025 se presenta el siguiente estado de avance del proyecto:

CONCEPTO	META	AVANCE	% AVANCE	
Infraestructura vial (incluye interventoría, estudios y diseños, y predios)	56,09 km	46,69 km	83%	Ejecutadas y en uso del transporte privado
Plan Especial de Protección Centro Histórico	1 G	1 G	100%	Ejecutado y en uso
Terminales de transferencia y abordaje	1 Und	Etapa 1 (diseño)	100,00%	Ejecutado
		Etapa 2 (Ejecución)	6.50%	En ejecución
Paraderos	232 Und	232 Und	100%	Ejecutados sin uso, problemas de deterioro y vandalismo
Puentes	3 Und	3 Und	100%	Ejecutados

Camis	3 Und	0 Und	0%	No priorizado
Sistema de control del tráfico	1 G	1 G	100%	Componente crítico no implementado
Sistema de gestión y control de flota y Recaudo	1 G	0 G	0%	Componente crítico no implementado
Patios y Talleres	1	0	0%	Componente crítico no implementado
Predios Patios y Talleres	1	0	0%	Componente crítico no implementado, se avanzó en análisis de predios potenciales
Vehículos Nuevos*	*	0	0%	Componente crítico no implementado

\* De acuerdo a la redistribución aprobada mediante oficio MT Radicado MT No.: 20232101394681 del 15-12-2023, se definieron 21 vehículos nuevos Diesel, Euro VI, tipo Micro Bus. Sin embargo, de acuerdo con la tipología, tecnología, costo de las unidades y disponibilidad de recursos al momento de la redistribución y reprogramación, esta cantidad podrá ser ajustada y validada de forma definitiva

En términos de avance financiero, con corte a 31 de marzo de 2025, el SETP de Sincelejo presenta el siguiente nivel de ejecución de los aportes de la Nación y el municipio:

FUENTE	APORTES	DESEMBOLSOS	POR EJECUTAR	% DESEMBOLSOS	% PARTICIPACION
Nación	188.627	171.976	16.650	91%	67%
Municipio	92.033	88.651	3.381	96%	33%
<b>TOTAL</b>	<b>280.659</b>	<b>260.628</b>	<b>20.032</b>	<b>93%</b>	<b>100%</b>

En los años previos al inicio formal del proyecto, y durante el desarrollo de las obras de infraestructura, el municipio de Sincelejo experimentó un deterioro progresivo en la operación del transporte público colectivo (TPC) existente, que culminó con su desaparición total en el año 2018. Este vacío fue rápidamente ocupado por modos informales, en especial el mototaxismo, y por un crecimiento sostenido del transporte privado, los cuales pasaron a absorber la mayoría de los desplazamientos urbanos.

Ante esta realidad, el ente gestor emprendió un proceso de ajuste del modelo de operación del SETP, con radicado MT 20253031655972 del 23 de septiembre de 2025, que permitió pasar de una estructuración conceptual amplia, basada en 19 rutas y una demanda superior a los 38.000 pasajeros diarios, a un diseño técnico-operativo actualizado, con cinco rutas, una flota de 34 vehículos y una demanda estimada de 7.670 pasajeros diarios. Este modelo, que contempla una entrada en operación por fases, con participación pública y privada en la provisión de flota, fue oficialmente radicado ante el Ministerio de Transporte, y se constituye en el referente vigente para la puesta en marcha del sistema. Adicionalmente, mediante la Ley 2294 del 19 de mayo de 2023, el Gobierno Nacional estableció que la certificación de operación del 60% de las rutas del SETP —con la implementación del Sistema de Gestión y Control (SGC) y del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC)— sería un requisito indispensable para autorizar los desembolsos de la Nación en el marco del convenio de cofinanciación. En consecuencia, durante la vigencia 2023 el municipio de Sincelejo no logró cumplir con dicho requisito, lo cual limitó la ejecución de los recursos asignados por parte del Gobierno Nacional.

Como resultado de estas condiciones, los recursos girados en la vigencia 2023 por la Nación no fueron comprometidos ni ejecutados dentro del marco presupuestal de las vigencias correspondientes, lo que hace necesario un proceso de programación que garantice su utilización eficiente y dirigida hacia los componentes críticos para la entrada en operación del sistema.

## 2.3 COSTOS DEL PROYECTO

### 2.3.1 BPIN: 20250000042957 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO S.E.T.P. EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA

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, se presenta a continuación la propuesta de inversión de los aportes de la Nación que programa las vigencias 2019 al 2024 y reprograma los aportes de la Nación de la vigencia 2025. 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	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
CUPO VIGENTE	5.304.500.000						
MODIFICACIÓN	-5.304.500.000		5.584.600.628	3.194.373.641	7.894.964.853	23.270.478.184	35.775.047.924
CUPO NUEVO	-	-	5.584.600.628	3.194.373.641	7.894.964.853	23.270.478.184	35.775.047.924

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 – SETP  
Armenia  
(2025–2031) - Valores en pesos corrientes con fuente de financiación: Nación

CONCEPTO	2027	2028	2029	2030	2031	Observaciones
Rehabilitación Vial					26.090.853.758	Componente incluido en la estructuración inicial
Renovación y construcción de andenes					7.684.194.166	Componente incluido en la estructuración inicial
Terminales de intercambio		6.000.000	4.994.591.212	15.355.119.946		Infraestructura operacional
Terminales de ruta	4.727.134.848	3.188.373.641	2.900.373.641			Infraestructura operacional
Paraderos y PEP Paraderos con espacio público	557.465.780				2.000.000.000	Infraestructura operacional
Vehículos Nuevos				7.915.358.238		Elemento clave para transición energética y cumplimiento normativo
Gerencia del proyecto	300.000.000					Actividades de divulgación para la entrada en operación
<b>Suma</b>	<b>5.584.600.628</b>	<b>3.194.373.641</b>	<b>7.894.964.853</b>	<b>23.270.478.184</b>	<b>35.775.047.924</b>	

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

La reprogramación propuesta no modifica el alcance ni las metas físicas establecidas en el Documento CONPES del SETP de Armenia. 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: 20230000000460 SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP NEIVA

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, se presenta a continuación la propuesta de inversión de los aportes de la Nación que programa las vigencias 2021 al 2024, y reprograma los aportes de la Nación de la vigencia 2025. 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 para la operación 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	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CUPO VIGENTE	21.619.549.423					
MODIFICACIÓN	-21.619.549.423		30.326.276.786	24.818.088.938	49.259.921.176	14.545.497.785
CUPO NUEVO	-	-	30.326.276.786	24.818.088.938	49.259.921.176	14.545.497.785

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 – SETP Neiva (2025–2031)  
(Valores en pesos corrientes con fuente de financiación: Nación)

CONCEPTO	2027	2028	2029	2030	Observaciones
Patio Talleres (Norte y Sur)	-	21.600.979.003	8.440.647.716	-	Infraestructura operacional
Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF)	1.557.030.524	-	-	-	Necesario para la operación SETP
Sistema de recaudo centralizado (SRC)	1.557.030.524	-	-	-	Necesario para la operación SETP
Estaciones Cabecera	-	3.024.956.617	688.990.065	-	Infraestructura operacional, componente incluido en la estructuración inicial
Sistema de Semaforización	-	-	17.118.314.910	3.749.709.701	Componente incluido en la estructuración inicial
Carril Prioritario	-	-	-	10.587.955.055	Infraestructura operacional, componente incluido en la estructuración inicial
Vehículos Nuevos	26.657.452.932	-	22.812.129.034	-	Elemento clave para transición energética y cumplimiento normativo
Gerencia del proyecto	554.762.806	192.153.318	199.839.451	207.833.029	Actividades de estructuración técnica legal y financiera de la adquisición y vinculación de vehículos nuevos.
<b>Suma</b>	30.326.276.786	24.818.088.938	49.259.921.176	14.545.497.785	

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

La reprogramación propuesta no modifica el alcance ni las metas físicas establecidas en el Documento CONPES 3756 del SETP de Neiva. 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: 20230000000458 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE POPAYÁN

Con base en la revisión técnica y financiera, y conforme al artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, se plantea la siguiente programación de los recursos de la Nación, priorizando los componentes críticos para la operación:

*Componentes propuestos para reprogramación de recursos – SETP Popayán (2025–2029)*  
(Valores en pesos corrientes con fuente de financiación nación)

Año	Componente	Valor estimado	Observaciones
2027	Estación de Integración Occidente – obra	\$ 5.955.830.040,67	Ejecución de contrato
	Estación de Integración Occidente – interventoría	\$ 683.313.890,79	Supervisión técnica
	Material rodante (buses eléctricos, baterías, infraestructura de recarga)	\$14.372.649.207,67	Elemento clave para transición energética y cumplimiento normativo
	Interventoría adquisición de material rodante	\$ 1.015.210.824,53	Supervisión técnica especializada de la compra de flota
	Sistema tecnológico de gestión y control de flota	\$ 5.164.185.082,75	Requisito Ley 2294 de 2023
	Sistema de recaudo centralizado	\$ 4.011.785.053,60	Requisito Ley 2294 de 2023
<b>Total 2027</b>		<b>\$ 31.202.974.100,00</b>	
2028	Estación de Integración Occidente – obra	\$ 8.940.481.788,82	Ejecución de contrato
	Estación de Integración Occidente – interventoría	\$ 1.024.970.836,19	Supervisión técnica
	Material rodante (buses eléctricos, baterías, infraestructura de recarga)	\$ 5.512.903.066,34	Elemento clave para transición energética y cumplimiento normativo
	Interventoría adquisición de material rodante	\$ 387.335.156,65	Supervisión técnica especializada de la compra de flota
<b>Total 2028</b>		<b>\$ 15.865.690.848,00</b>	
2029	Material rodante (buses eléctricos, baterías, infraestructura de recarga)	\$ 5.250.012.638,22	Supervisión técnica
	Interventoría Material rodante	\$ 367.147.588,78	Elemento clave para transición energética y cumplimiento normativo
<b>Total 2029</b>		<b>\$ 5.617.160.227,00</b>	

Fuente: Elaboración propia UMUS con base en revisión técnica y financiera realizada por el Gobierno Nacional, julio 2025.

Las inversiones incluidas en esta programación se realizan dentro de los componentes elegibles definidos en la Ley 2294 de 2023 y el Documento CONPES 3896 de 2017, sin modificar el alcance ni las metas físicas aprobadas para el SETP de Popayán. La priorización de flota eléctrica, sistemas tecnológicos y la Estación de Integración Occidente corresponde a los requerimientos operacionales identificados y se financia exclusivamente con los recursos ya incluidos en el convenio de cofinanciación, sin generar obligaciones adicionales para la Nación.

La reprogramación propuesta no modifica el alcance ni las metas físicas establecidas en el Documento CONPES del SETP de Popayán. 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.

### 2.3.4 BPIN: 20250000043132 - SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP SANTA MARTA

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, se presenta a continuación la propuesta de programación de los aportes de la Nación. Esta programación busca redirigir los recursos no ejecutados y las vigencias futuras 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 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	2028
CUPO VIGENTE	-
MODIFICACIÓN	10.341.961.045
CUPO NUEVO	<b>10.341.961.045</b>

Fuente: Grupo UMUS, 2025. \*Expresado en pesos corrientes.

### Desglose de inversiones por componente

Estos aportes serán invertidos en los siguientes componentes elegibles definidos en el Documento CONPES 3548:

*Componentes propuestos para programación de recursos – SETP Santa Marta (2025–2028)  
(Valores en pesos corrientes con fuente de financiación: Nación)*

Año	Componente (ejemplo de contenido)	Valor estimado	Observaciones (ejemplo de contenido)
2028	Reconstrucción Calle 30 – Tramo 6A	\$2.574.232.498	Hace parte de las metas definidas en el documento CONPES 3548
2028	Construcción Terminal de Transferencia La Lucha	\$7.767.728.547	Hace parte de las metas definidas en el documento CONPES 3548 Infraestructura operacional
	<b>Total programación propuesta</b>	<b>\$10.341.961.045</b>	Con cargo a recursos de la Nación.

Fuente: Propuesta ajustada de programación presentada por el ente gestor, de acuerdo con la revisión técnica y financiera realizada por el Gobierno, septiembre 2025.

El Distrito de Santa Marta deberá presentar ante el Ministerio de Transporte el soporte presupuestal actualizado sobre el cumplimiento de los aportes territoriales pactados en el convenio de cofinanciación. En caso de existir saldos pendientes, el Distrito deberá

acreditar las apropiaciones y compromisos necesarios para su ejecución dentro del marco de la presente reprogramación. Esta verificación será requisito previo para la suscripción del Otrosí mediante el cual se adoptará el Plan de Inversiones definitivo.

La reprogramación propuesta no modifica el alcance ni las metas físicas establecidas en el Documento CONPES 3548 para el SETP de Santa Marta. 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.

### 2.3.5 BPIN 20250000042958- SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP SINCELEJO

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, se presenta a continuación la propuesta de programación de los aportes de la Nación. Esta programación busca redirigir los recursos no ejecutados y las vigencias futuras 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 y cierre de obras clave, 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	2028
CUPO VIGENTE	-	-
MODIFICACIÓN	5.614.554.652	11.618.255.979
<b>CUPO NUEVO</b>	<b>5.614.554.652</b>	<b>11.618.255.979</b>

Fuente: Elaboración propia.  
\*Expresado en pesos corrientes.

### Desglose de inversiones por componente

Estos aportes serán invertidos en los siguientes componentes elegibles definidos en el Documento Conpes 3637:

*Componentes propuestos para programación de recursos – SETP SINCELEJO (2027–2028)*  
*(Valores en pesos corrientes con fuente de financiación: Nación)*

Año	Componente	Valor estimado	Observaciones
2027	Predios Patios y Talleres	973.061.200	
	Consultoría diseño patios y talleres	597.423.792	Ejecución de contrato y supervisión técnica
	Construcción patios y talleres con interventoría	4.044.069.660	Ejecución de contrato y supervisión técnica
<b>Total 2027</b>		<b>5.614.554.652</b>	
2028	Material rodante (buses eléctricos, baterías, infraestructura de recarga), incluye Interventoría	4.641.493.452	Elemento clave para transición energética y cumplimiento normativo con su interventoría especializada
	Construcción patios y talleres con interventoría	6.976.762.527	Ejecución de contrato y supervisión técnica
	<b>Total 2028</b>		<b>11.618.255.979</b>

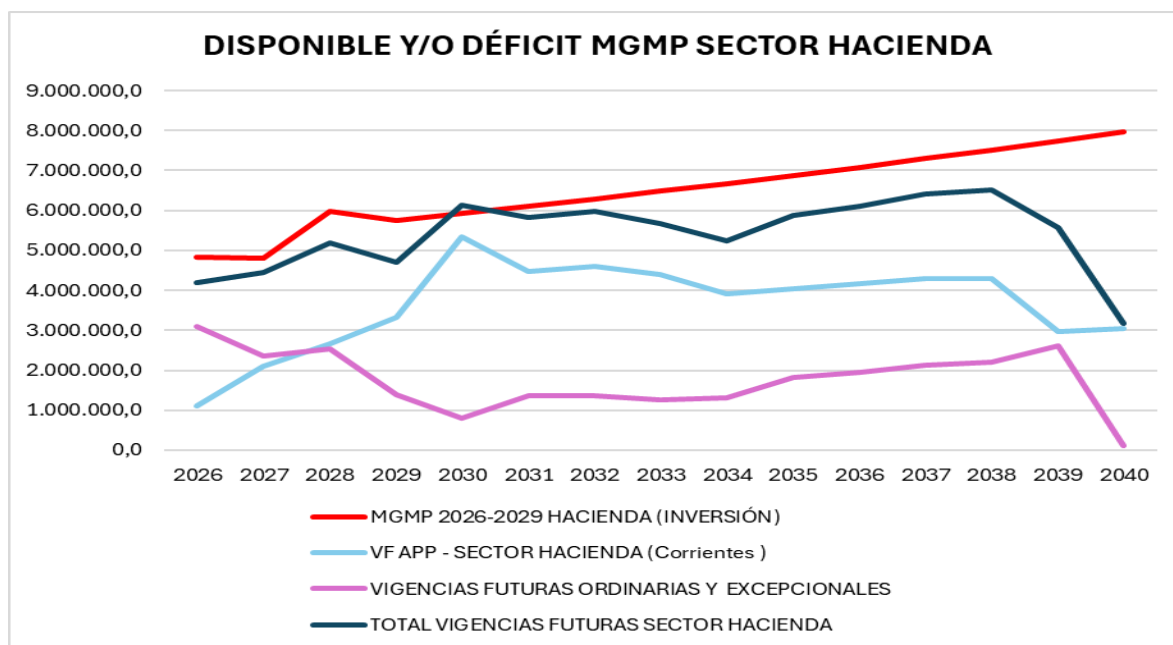
Fuente: Propuesta ajustada de programación presentada por el ente gestor, de acuerdo con la revisión técnica y financiera realizada por el Gobierno, Julio 2025. Expresado en pesos corrientes.

La programación prioriza los componentes de patios y talleres y la adquisición de flota dentro de los recursos ya aprobados en el convenio, sin generar cambios de alcance. La implementación de estos componentes estará sujeta a la verificación de disponibilidad predial, cierre financiero local y cumplimiento de las condiciones de sostenibilidad operacional derivadas del modelo de demanda vigente. Cualquier adecuación transitoria de patios o instalaciones quedará bajo responsabilidad del municipio y no compromete recursos adicionales de la Nación.

La reprogramación propuesta no modifica el alcance ni las metas físicas establecidas en el Documento CONPES 3637 para el SETP de Sincelejo. 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.

### 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 10 de diciembre de 2025 de solicitud de aval que hace la Oficina Asesora de Planeación del MHCP.
- 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. RECOMENDACIÓN

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 otorgar 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, de los proyectos de inversión para la cofinanciación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público descritos en el presente documento, así:

Vigencia	SETP Armenia	SETP Neiva	SETP Popayán	SETP Santa Marta	SETP Sincelejo
2026	0	0	0	0	0
2027	5.584.600.628	30.326.276.786	31.202.974.100	0	5.614.554.652
2028	3.194.373.641	24.818.088.938	15.865.690.848	10.341.961.045	11.618.255.979
2029	7.894.964.853	49.259.921.176	5.617.160.227	0	0
2030	23.270.478.184	14.545.497.785	0	0	0
2031	35.775.047.924	0	0	0	0
<b>TOTALES</b>	<b>75.719.465.230</b>	<b>118.949.784.685</b>	<b>52.685.825.175</b>	<b>10.341.961.045</b>	<b>17.232.810.631</b>

*Pesos Corrientes calculados con los supuestos macroeconómicos del MFMP vigente.*