

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**C O N F I S**

**CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

**SOLICITUD DE VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES PARA LOS  
PROYECTOS DE INVERSIÓN DE SISTEMA ESTRATÉGICO DE  
TRANSPORTE PÚBLICO DE NEIVA, POPAYÁN, MONTERÍA,  
SINCELEJO, ARMENIA, SANTA MARTA Y SISTEMAS INTEGRADOS  
DE TRANSPORTE MASIVO CALI Y VALLE DE ABURRÁ (ENVIGADO,  
MEDELLIN, ITAGUI)**

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO  
DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 124/2025  
30 de diciembre de 2025

**CIRCULACIÓN**

**MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL  
REPÚBLICA DE COLOMBIA**

## CONFIS

**1. SOLICITUD**

En desarrollo de lo dispuesto por la normatividad presupuestal vigente, en especial el artículo 11 de la Ley 819 de 2003<sup>1</sup>, se somete a consideración del CONFIS, la solicitud de cupo de vigencias futuras presentada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público mediante Memorando del 29 de diciembre de 2025, conforme el siguiente detalle:

SECCIÓN: 1301-01 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO – GESTIÓN GENERAL

PROGRAMA: 2408 PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 0010 IMPLEMENTACIÓN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CALI

SUBPROYECTO: 20103B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2027	Nación	90.831.215.146
2028	Nación	39.000.000.000
2029	Nación	41.428.823.930

PROYECTO: 0013 IMPLEMENTACIÓN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO ENVIGADO, MEDELLÍN, ITAGUI

<sup>1</sup> “Artículo 11. Vigencias futuras excepcionales. El artículo 3º de la Ley 225 de 1995 quedará así:

*El Consejo Superior de Política Fiscal, Confis, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1º de esta ley. (...)*

**CONFIS**

SUBPROYECTO: 20103B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2027	Nación	11.115.885.053

PROYECTO: 0019 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

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2027	Nación	30.326.276.786
2028	Nación	24.818.088.938
2029	Nación	49.259.921.176
2030	Nación	14.545.497.785

PROYECTO: 0020 IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE MONTERÍA

SUBPROYECTO: 20103B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2027	Nación	20.043.061.482

PROYECTO: 0021 IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO POPAYÁN

SUBPROYECTO: 20103B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE

CONFIS

## DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2027	Nación	31.202.974.100
2028	Nación	15.865.690.848
2029	Nación	5.617.160.227

PROYECTO: 0029 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

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2027	Nación	5.584.600.628
2028	Nación	3.194.373.641
2029	Nación	7.894.964.853
2030	Nación	23.270.478.184
2031	Nación	35.775.047.924

PROYECTO: 0030 IMPLEMENTACION SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO SETP SINCELEJO

SUBPROYECTO: 20103B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2027	Nación	5.614.554.652
2028	Nación	11.618.255.979

PROYECTO: 0032 IMPLEMENTACIÓN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE SANTA MARTA

**CONFIS**

SUBPROYECTO: 20103B 2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

<b>Vigencia</b>	<b>Recursos</b>	<b>Valor Corrientes</b>
2028	Nación	10.341.961.045

La identificación presupuestal obedece a la actualización de los proyectos en la Plataforma PIIP.

## **2. OBJETO DE LA SOLICITUD**

Los cupos de vigencias futuras, según lo Manifestado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tienen por objeto la cofinanciación de los SETP en los Municipios de:

- 1. NEIVA:** (i) Para la adquisición de flota renovada con tecnologías limpias, (ii) Implementación del sistema de gestión y control de flota, (iii) Puesta en funcionamiento del sistema de recaudo centralizado, (iv) Definición del modelo de operación y sostenibilidad financiera, (v) Construcción y mantenimiento de obras prioritarias, (vi) Fortalecimiento institucional del ente gestor y (vii) Estrategia de articulación con el transporte colectivo existente.
- 2. POPAYÁN:** Para la implementación de los sistemas obligatorios de gestión y control de flota (SGCF), (ii) Garantizar el recaudo centralizado (SRC), (iii) Adquisición de flota con tecnologías limpias, (iv) Terminación de infraestructura prioritaria (Estación occidente y patio taller) y (v) Fortalecimiento institucional del ente gestor y la consolidación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), (vi) Consolidación del Fondo de Estabilización Tarifaria, (vii) Programas de socialización y pedagogía ciudadana (viii) Gestión y concertación con el sector transportado.
- 3. MONTERÍA:** Para la actualización del modelo de transporte para el SETP y el informe técnico de validación de la demanda, (ii) El modelo financiero de la estructuración, que incluye la necesidad de aportes del municipio al fondo de estabilidad tarifaria (FEST) y subsidios a la tarifa del SETP y (iii) Actualización de documentos de la fase precontractual de la licitación para concesionar la operación de transporte.
- 4. SINCELEJO:** Para la adquisición de flota renovada con tecnologías limpias, (ii) Implementación del sistema de gestión y control de flota, (iii) Puesta en funcionamiento del sistema de recaudo centralizado, (iv) Cierre de obras prioritarias no terminadas (v) Fortalecimiento institucional del ente

**CONFIS**

gestor y (vi) Estrategia de articulación con el transporte colectivo autorizado, y las obras necesarias en predios de patios y talleres

- 5. ARMENIA:** Para la adquisición de flota renovada con tecnologías limpias, (ii) Implementación del sistema de gestión y control de flota, (iii) Puesta en funcionamiento del sistema de recaudo centralizado, (iv) Definición del modelo de operación y sostenibilidad financiera, (v) Construcción y mantenimiento de obras prioritarias, (vi) Fortalecimiento institucional del ente gestor y (vii) Estrategia de articulación con el transporte colectivo existente.
- 6. SANTA MARTA:** Para la adquisición de flota renovada con tecnologías limpias, (ii) Implementación del sistema de gestión y control de flota, (iii) Puesta en funcionamiento del sistema de recaudo centralizado, (iv) Definición del modelo de operación y sostenibilidad financiera, (v) Cierre de obras prioritarias no terminadas y (vi) Estrategia de articulación con el transporte colectivo existente.
- 7. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CALI:** (i) Construcción de obras prioritarias de la Estación Centro, Troncal Oriental Tramo 3 y Terminal Estación Sur, (ii) Fortalecimiento Institucional del Ente Gestor y (iii) Estrategia de articulación con el transporte colectivo existente.
- 8. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO ENVIGADO, MEDELLÍN, ITAGUI:** (i) Cierre de obras prioritarias inconclusas, entre las cuales está la culminación de la construcción del Tramo 2C, así como, finalizar las obras civiles correspondientes a las estaciones en la Pretroncal Sur, (ii) Fortalecimiento institucional del ente gestor.

**3. JUSTIFICACIÓN**

El Documento CONPES 4178 del 23 diciembre de 2025, previo aval fiscal del CONFIS de las sesiones virtuales del pasado 16 y 19 de diciembre, declaró de importancia estratégica los proyectos de inversión de los sistemas estratégicos de Transporte Público de Armenia, Santa Marta y Sincelejo, y actualización del esquema presupuestal de los sistemas estratégicos de transporte público de Neiva, Popayán, Montería y los Sistemas Integrados de Transporte Masivo de Cali y del Valle de Aburrá; con el objeto de garantizar el cierre financiero y operativo de los sistemas, optimizar el uso de los recursos públicos previamente comprometidos y contribuir al cumplimiento de los objetivos de política pública en materia de movilidad urbana sostenible, segura y eficiente.

Según el citado Documento CONPES, los retrasos en la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y los Sistemas

**CONFIS**

Integrados de Transporte Masivo (SITM) en varias ciudades del país comparten problemáticas recurrentes que han impedido la ejecución oportuna de los recursos de cofinanciación y la entrada en operación:

- Institucional: capacidades técnicas, jurídicas y administrativas limitadas en los entes gestores; alta rotación de equipos directivos y operativos que afecta continuidad, gestión y planeación financiera.
- Técnico: gestión predial incompleta (legalizaciones y procesos judiciales), necesidad de actualizar diseños y estudios (suelos, precios, demanda) y desbalance en la priorización de inversión (énfasis en obra física vs. componentes operativos y tecnológicos).
- Operativo y financiero: falta de consensos con el sector transportador, modelo operativo no consolidado, ausencia o inoperancia de Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) (requisitos legales para el inicio de servicio y para desembolsos nacionales), limitaciones de flujo de caja territorial, incrementos de costos por inflación y COVID-19.

En este sentido, indica el CONPES, 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).

En tal sentido, cabe señalar que 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*

**CONFIS**

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

---

<sup>2</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.

**CONFIS**

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."*

Conforme lo anterior, 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).

**CONFIS**

- 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.

**3.1 Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP NEIVA**

Este Sistema surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que la ciudad enfrentaba desde la primera década de los 2000, caracterizados por congestión creciente, baja calidad del servicio, aumento sostenido del parque automotor privado, informalidad en la operación y ausencia de mecanismos modernos de gestión y control. Para atender esta problemática, el Gobierno Nacional definió mediante el CONPES 3167 de 2002 los lineamientos para cofinanciar sistemas organizados de transporte en ciudades intermedias, considerando que estas enfrentaban retos similares a los de las grandes urbes. En este marco, el proyecto de Neiva fue declarado de importancia estratégica mediante el CONPES 3756 de 2013, lo que permitió la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y el municipio.

Desde su formulación, el SETP se concibió como una herramienta integral para reorganizar el transporte público mediante una red jerarquizada de rutas, renovación de flota, construcción de infraestructura vial especializada e incorporación de tecnologías para la gestión de flota y el recaudo centralizado. Sin embargo, a pesar de avances significativos en infraestructura, el sistema no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada en operación, lo que ha limitado el impacto social, ambiental y económico de las inversiones realizadas.

El convenio de cofinanciación se suscribió el 7 de noviembre de 2013 y dio origen al ente gestor SETP Transfederal S.A.S., creado mediante el Decreto 986 de 2013 y autorizado por el Acuerdo Municipal 034 de 2013. Desde entonces se han firmado tres otrosíes (2015, 2016 y 2021) para reprogramar aportes nacionales, además de tres redistribuciones de

**CONFIS**

componentes en el marco del CONPES 3896 de 2017. El proyecto fue respaldado por estudios técnicos como la caracterización de movilidad (2007), el diseño conceptual del sistema (2008) y actualizaciones posteriores (2011 y 2012), así como por instrumentos de planeación local como el POT (2009), el Plan Maestro de Movilidad (2018) y el Plan de Desarrollo Municipal (2024), que ratifican la continuidad del proyecto.

Entre 2021 y 2024, el sistema enfrentó retrasos por problemas institucionales (debilidad y rotación en el ente gestor), técnicos (falta de diseños definitivos y gestión predial incompleta), financieros (incumplimiento de aportes municipales e incremento de costos por inflación y COVID-19) y operativos (modelo sin consolidar y conflictos con el sector transportador). Estas condiciones, sumadas a restricciones contractuales y un desbalance en la inversión que priorizó infraestructura sobre componentes críticos como flota, recaudo y control, impidieron la ejecución oportuna de recursos y la implementación de sistemas tecnológicos exigidos por la Ley 2294 de 2023.

Con corte a septiembre de 2025, el avance físico se concentra en obras viales (15% de construcción y 51% de rehabilitación), intercambiadores viales terminados, patios y talleres con avances parciales, y terminales de ruta ejecutadas. No obstante, persiste un rezago total en la implementación del sistema de gestión y control de flota (SGCF) y del sistema de recaudo centralizado (SRC), componentes obligatorios para certificar la operación del 60% de las rutas y habilitar el desembolso completo de los recursos nacionales, según lo dispuesto en el artículo 172 de la Ley 2294. En el ámbito financiero, la ejecución alcanza el 68% del total comprometido (COP \$429.626 millones), con aportes de la Nación por 60% y del municipio por 82%.

<b>FUENTE</b>	<b>APORTES</b>	<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>% DESEMBOLSOS</b>	<b>% PARTICIPACION</b>
Nación	271.831	162.220	60%	63,3%
Municipio	157.795	128.988	82%	36,7%
<b>TOTAL</b>	<b>429.626</b>	<b>291.209</b>	<b>68%</b>	<b>100,00%</b>

## CONFIS

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	Contrato liquidado
Intercambiador vial USCO	1 UNI	100%	1 intersección	Contrato liquidado
Patios y Talleres	5 UNI	30%		Obras Patio Taller Este en ejecución con un avance del 85%. Patio Taller Sureste con avance al 100% y Patio Taller Norte con ejecución al 100%
Semaforización	1 sistema centralizado	6%	0.06	
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. Incluye 4 Terminales y 573 paraderos.
Carril prioritario simple	9.3 Km/carril	53%	4.93 Km/carril	El proyecto consultoría de Elaboración de Estudios Técnicos, Diseños y Aprobaciones para la Ampliación a tres (3) Carriles se reactivó desde el 02 de septiembre de 2025 al recibir la aprobación del Permiso de ocupación de Cauce ante la Corporación Autónoma del Alto Magdalena – CAM. Avance físico del 71%
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	

Así, el CONPES 4178 de 2025 establece la actualización del esquema presupuestal del proyecto, sin modificar su alcance técnico, para garantizar el cierre financiero y operativo entre 2027 y 2031. Las acciones prioritarias incluyen la adquisición de flota renovada con tecnologías limpias, la implementación completa del SGCF y del SRC, la definición del modelo de operación y sostenibilidad financiera, la terminación funcional de patios y terminales, el mantenimiento de infraestructura existente y el fortalecimiento institucional del ente gestor. Estas medidas son indispensables para cumplir con los requisitos normativos y asegurar una transición ordenada del transporte colectivo hacia el modelo SETP, optimizando el uso de los recursos públicos y garantizando la movilidad sostenible en la ciudad

### 3.2. Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) en el Municipio de Armenia

Este Sistema surge como respuesta a los graves problemas de movilidad urbana que el municipio enfrentaba desde inicios de la década de 2000: congestión creciente, baja calidad del servicio de transporte público colectivo, aumento sostenido del parque automotor privado, informalidad

**CONFIS**

en la operación y ausencia de mecanismos modernos de gestión y control de la movilidad.

Para modernizar la prestación del servicio y hacerlo más eficiente, seguro, accesible y ambientalmente sostenible, el Gobierno Nacional definió mediante el CONPES 3167 de 2002 los lineamientos para cofinanciar sistemas organizados de transporte en ciudades intermedias y capitales regionales. En este marco, el proyecto de Armenia fue declarado de importancia estratégica mediante el CONPES 3572 de 2009, lo que permitió la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y el municipio.

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

- Rehabilitación Vial
- Proyectos viales
- Renovación de andenes
- Paraderos y Paraderos con Espacio Público (P.E.P's)
- Terminales y CAMIS
- Sistema de gestión y control de flota
- Gerencia del proyecto.
- Red semafórica
- Predios
- Costos financieros

Desde su concepción, el SETP se planteó como una herramienta integral para reorganizar el transporte público mediante una red jerarquizada de rutas, renovación de flota, construcción de infraestructura vial especializada e incorporación de tecnologías para la gestión de flota y el recaudo centralizado. Sin embargo, a pesar de avances significativos en infraestructura (rehabilitación vial, andenes y paraderos), el sistema no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada en operación, lo que limita el impacto social, ambiental y económico de las inversiones realizadas.

La ejecución financiera para el convenio al 30 de Septiembre 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	% DESEMBOLSOS	% PARTICIPACION
--------	---------	-------------	---------------	-----------------

**CONFIS**

Nación	231.809	166.480	72%	67,9%
Municipio	109.356	81.239	74%	32,1%
<b>TOTAL</b>	<b>341.165</b>	<b>247.720</b>	<b>73%</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 import antes 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
Sistema de Recaudo	Unidad	1	0	0%	
Patios y Talleres	Unidad	3	0	0%	

**CONFIS**

					territorial
--	--	--	--	--	-------------

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.

### **3.3. Sistema Estratégico de Transporte Público – 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. El proyecto fue declarado de importancia estratégica mediante el CONPES 3602 de 2009, lo que permitió la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y el municipio y la creación del ente gestor Movilidad Futura S.A.S., encargado de la estructuración, contratación y ejecución del sistema.

## CONFIS

Desde su formulación, el SETP Popayán se concibió como una herramienta integral para reorganizar el transporte público mediante una red jerarquizada de rutas, la renovación de la flota, la construcción de infraestructura vial especializada y la incorporación de tecnologías para la gestión de flota y el recaudo centralizado. El proyecto ha sido respaldado por estudios técnicos como el diseño conceptual del sistema (2008), la estructuración técnica, legal y financiera avalada por el DNP en 2019, estudios para patios y talleres (2021) y simulaciones operativas (2022). Asimismo, se encuentra incorporado en instrumentos de planeación como el Plan de Movilidad (2015), el Plan Maestro de Espacio Público (2019) y el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, que lo reconocen como eje estratégico para la movilidad sostenible.

A pesar de estos avances, la implementación del sistema ha enfrentado retrasos significativos entre 2018 y 2024 debido a limitaciones institucionales, técnicas y financieras. La capacidad limitada del ente gestor y la alta rotación administrativa han obstaculizado la gestión, agravada por la falta de definición del operador de recaudo y del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). En el ámbito técnico, la gestión predial incompleta, hallazgos arqueológicos y ajustes en diseños tras la actualización de 2019 generaron retrasos continuos. Además, la inversión priorizó la infraestructura sobre componentes esenciales para la operación, como flota, recaudo y control. Operativamente, el modelo no se ha consolidado y requiere actualización para reflejar la demanda actual y enfrentar la informalidad creciente, que afecta la planificación de rutas y la viabilidad financiera. La integración tecnológica también se ha visto afectada por la falta de oferentes, ausencia de interventoría y resistencia de los transportadores a la instalación de equipos. En el plano financiero, 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.

Con corte a junio de 2025, el avance físico se concentra en la rehabilitación vial (81,9%), la construcción de un puente vehicular y la finalización de la Estación de Integración Norte, mientras que componentes críticos como vías complementarias, patios y talleres, sistemas tecnológicos y flota presentan rezagos importantes. El avance financiero alcanza el 86% del total comprometido (COP \$440.898 millones), con aportes de la Nación por 84% y del municipio por 91%. Sin embargo, persiste la imposibilidad de poner en funcionamiento el sistema debido a la ausencia de condiciones operativas mínimas.

## CONFIS

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.

**CONFIS**

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

<b>FUENTE</b>	<b>APORTES</b>	<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>% DESEMBOLSOS</b>	<b>% PARTICIPACIONES</b>
Nación	300.246	252.004	84%	68,1%
Municipio	140.653	128.507	91%	31,9%
<b>TOTAL</b>	<b>440.898</b>	<b>380.511</b>	<b>86%</b>	<b>100,0%</b>

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

Así, el CONPES 4178 de 2025 establece la actualización del esquema presupuestal del proyecto, sin modificar su alcance técnico, para garantizar el cierre financiero y operativo entre 2027 y 2031. Las acciones prioritarias incluyen la implementación completa del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) y del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), la adquisición de flota con tecnologías limpias, la terminación de infraestructura habilitante (Estación Occidente y Patio Taller), el fortalecimiento institucional del ente gestor y la consolidación del FET. Estas medidas son indispensables para cumplir con los requisitos normativos y asegurar una transición ordenada del transporte colectivo hacia el modelo SETP, optimizando el uso de los recursos públicos y garantizando la movilidad sostenible en la ciudad.

### **3.4. Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP Santa Marta**

El proyecto se formula como respuesta a los problemas estructurales de movilidad urbana que el distrito enfrentaba desde inicios de la década de 2000, caracterizados por congestión creciente, baja calidad del servicio, informalidad en la operación y ausencia de mecanismos modernos de gestión. Para atender esta problemática, el Gobierno Nacional definió mediante el CONPES 3548 de 2008 los lineamientos para cofinanciar sistemas organizados de transporte en ciudades intermedias, declarando el proyecto de importancia estratégica y autorizando la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y el Distrito. En virtud de este convenio, se creó el ente gestor SETP Santa Marta S.A.S., una empresa industrial y comercial de la orden distrital encargada de la estructuración, contratación y ejecución del sistema.

Desde su formulación, el proyecto se concibió como una herramienta integral para reorganizar el transporte público mediante una red jerarquizada de rutas, renovación de flota, construcción de infraestructura vial especializada e incorporación de tecnologías para la gestión de flota y el recaudo centralizado. A pesar de avances significativos en

**CONFIS**

infraestructura, el sistema no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada en operación, lo que ha limitado el impacto social, ambiental y económico de las inversiones realizadas.

El proyecto ha sido respaldado por estudios técnicos como el análisis de demanda y matriz origen-destino, el Plan Maestro de Movilidad, el diseño conceptual del sistema y estudios de factibilidad técnica, financiera y legal. Asimismo, se encuentra incorporado en instrumentos de planeación como el POT 2020 y los planes de desarrollo distrital, que lo reconocen como proyecto estructurante para la movilidad sostenible. Sin embargo, persisten retos críticos relacionados con la falta de integración tecnológica, la ausencia de consensos con los operadores y la necesidad de ajustar el modelo operativo para garantizar sostenibilidad financiera.

Con corte a septiembre de 2025, el avance físico incluye la construcción de más de 1.100 paraderos, tres terminales de transferencia, patios-talleres en fase de adecuación y 89% de ejecución en vías estratégicas. No obstante, componentes esenciales como estaciones prepago, sistemas tecnológicos y la operación formal del servicio presentan rezagos significativos. El avance financiero alcanza el 85% del total comprometido (COP \$591.653 millones), con aportes de la Nación por 89% y del Distrito por 78%. Actualmente, el servicio sigue operando bajo el esquema tradicional del transporte público colectivo, con una flota sobredimensionada que genera sobreoferta, congestión y baja eficiencia operativa.

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%
Paraderos 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%

**CONFIS**

FUENTE	APORTES	DESEMBOLSOS	% DESEMBOLSOS	% PARTICIPACION
Nación	381.877	338.780	89%	64,5%
Distrito	209.776	163.047	78%	35,5%
TOTAL	591.653	501.827	85%	100,0%

\*Expresado en millones de pesos constantes 2024.

Así, el CONPES 4178 de 2025 establece la actualización del esquema presupuestal del proyecto para garantizar su cierre financiero y operativo entre 2027 y 2031, sin modificar su alcance técnico. Las acciones prioritarias incluyen la implementación completa del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) y del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), la adquisición de flota con tecnologías limpias, la terminación de infraestructura habilitante (Terminal La Lucha y patios-talleres), el fortalecimiento institucional del ente gestor y la consolidación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). El plan de implementación contempla una operación gradual: inicio en diciembre de 2025, cobertura del 60% de las rutas en junio de 2026 y operación total en octubre de 2026, en cumplimiento del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

Estas medidas son indispensables para garantizar la transición ordenada del transporte colectivo hacia el modelo SETP, optimizar el uso de los recursos públicos y asegurar la movilidad sostenible en la ciudad.

### **3.5. Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP Sincelejo**

Se formula el proyecto como respuesta a los problemas estructurales de movilidad urbana que el municipio enfrentaba desde inicios de la década de 2000, caracterizados por congestión creciente, baja calidad del servicio, informalidad en la operación y ausencia de mecanismos modernos de gestión. Para atender esta problemática, el Gobierno Nacional definió mediante el CONPES 3167 de 2002 los lineamientos para cofinanciar sistemas organizados de transporte en ciudades intermedias, declarando el proyecto de importancia estratégica mediante el CONPES 3637 de 2010, lo que permitió la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y el municipio y la creación del ente gestor Metro Sabanas S.A.S., encargado de la estructuración, contratación y ejecución del sistema.

Desde su formulación, el proyecto se concibió como una herramienta integral para reorganizar el transporte público mediante una red jerarquizada de rutas, renovación de flota, construcción de infraestructura vial especializada e incorporación de tecnologías para la gestión de flota

**CONFIS**

y el recaudo centralizado. A pesar de avances significativos en infraestructura, el sistema no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada en operación, lo que ha limitado el impacto social, ambiental y económico de las inversiones realizadas.

El proyecto ha sido respaldado por estudios técnicos como el diseño conceptual del sistema, estudios de ingeniería y arquitectura, actualizaciones del modelo operacional y financiero, y consultorías para la definición de la flota y la estructuración tecnológica. Asimismo, se encuentra incorporado en instrumentos de planeación como el POT de Sincelejo y los planes de desarrollo municipales, que lo reconocen como proyecto estratégico para la movilidad sostenible. Sin embargo, persisten retos críticos relacionados con la falta de implementación de componentes esenciales como patios y talleres, sistemas tecnológicos y flota, así como la ausencia de consensos con los operadores y la necesidad de ajustar el modelo operativo para garantizar sostenibilidad financiera.

Con corte a septiembre de 2025, el avance físico incluye la ejecución del 83% de la infraestructura vial, la construcción de paraderos y puentes peatonales, y el diseño de terminales de transferencia, mientras que componentes críticos como patios y talleres, sistemas tecnológicos y flota presentan rezagos totales. El avance financiero alcanza el 93% del total comprometido (COP \$280.659 millones), con aportes de la Nación por 91% y del municipio por 96%. No obstante, la operación formal del sistema sigue pendiente debido a la desaparición del transporte público colectivo en 2018, lo que generó un vacío ocupado por modos informales y transporte privado.

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
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

**CONFIS**

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				

<b>FUENTE</b>	<b>APORTES</b>	<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>% DESEMBOLSOS</b>	<b>% PARTICIPACION</b>
Nación	188.626	171.976	91%	67%
Municipio	92.033	88.651	96%	33%
<b>TOTAL</b>	<b>280.659</b>	<b>260.628</b>	<b>93%</b>	<b>100%</b>

Así, el CONPES 4178 de 2025 establece la actualización del esquema presupuestal del proyecto para garantizar su cierre financiero y operativo entre 2027 y 2031, sin modificar su alcance técnico. Las acciones prioritarias incluyen la implementación completa del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) y del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), la adquisición de flota con tecnologías limpias, la construcción de patios y talleres, la terminación de infraestructura habilitante y el fortalecimiento institucional del ente gestor. El modelo operativo actualizado contempla una entrada en operación por fases, con cinco rutas, una flota de 34 vehículos y una demanda estimada de 7.670 pasajeros diarios, bajo un esquema mixto público-privado que garantice sostenibilidad financiera y cumplimiento de los requisitos normativos establecidos en la Ley 2294 de 2023.

Estas medidas son indispensables para garantizar la transición ordenada hacia el modelo SETP, optimizar el uso de los recursos públicos y asegurar la movilidad sostenible en el municipio.

### **3.6. Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP Montería**

Surge como respuesta a los problemas estructurales de movilidad urbana que la ciudad enfrentaba desde la primera década de los 2000, caracterizados por congestión creciente, baja calidad del servicio, informalidad en la operación y ausencia de mecanismos modernos de gestión. Para atender esta problemática, el Gobierno Nacional definió mediante el CONPES 3167 de 2002 los lineamientos para cofinanciar sistemas organizados de transporte en ciudades intermedias, declarando el proyecto de importancia estratégica mediante el CONPES 3638 de

**CONFIS**

2010, lo que permitió la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y el municipio y la creación del ente gestor Montería Ciudad Amable S.A.S., encargado de la estructuración, contratación y ejecución del sistema.

Desde su formulación, el proyecto se concibió como una herramienta integral para reorganizar el transporte público mediante una red jerarquizada de rutas, renovación de flota, construcción de infraestructura vial especializada e incorporación de tecnologías para la gestión de flota y el recaudo centralizado. El proyecto ha sido respaldado por estudios técnicos como la caracterización de movilidad, el diseño conceptual del sistema, el Plan Maestro de Movilidad y estudios de factibilidad técnica, financiera y legal. Asimismo, se encuentra incorporado en instrumentos de planeación como los planes de desarrollo municipales, que lo reconocen como proyecto estratégico para la movilidad sostenible.

A pesar de avances significativos en infraestructura y ejecución financiera, el sistema no ha logrado consolidar las condiciones institucionales, operativas y tecnológicas necesarias para su entrada en operación. Entre 2021 y 2024, el proyecto enfrentó retrasos por dificultades técnicas en la gestión predial, procesos contractuales declarados desiertos, limitada oferta de proveedores especializados y reprogramación de inversiones por etapas. Estas condiciones impidieron la ejecución oportuna de recursos y la implementación de componentes críticos como patios y talleres, sistemas tecnológicos y flota.

Con corte a septiembre de 2025, el avance financiero alcanza el 91% del total comprometido (COP \$436.488 millones), con aportes de la Nación por 93% y del municipio por 85%. Sin embargo, la operación formal del sistema sigue pendiente debido a la ausencia de condiciones habilitantes.

<b>FUENTE</b>	<b>APORTES</b>	<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>% DESEMBOLSOS</b>	<b>% PARTICIPACION</b>
Nación	330.557	280.803	93%	69%
Municipio	135.931	115.429	85%	31%
<b>TOTAL</b>	<b>436.488</b>	396.232	<b>91%</b>	<b>100%</b>

Así, el CONPES 4178 de 2025 establece la actualización del esquema presupuestal del proyecto para garantizar su cierre financiero y operativo entre 2027 y 2031, sin modificar su alcance técnico. Las acciones prioritarias incluyen la implementación completa del Sistema de Gestión

**CONFIS**

y Control de Flota (SGCF) y del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), la adquisición de flota con tecnologías limpias, la terminación de infraestructura habilitante (patios y talleres), el fortalecimiento institucional del ente gestor y la definición del modelo operativo y financiero que asegure sostenibilidad, incluyendo mecanismos complementarios como el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) y fuentes adicionales de financiación.

Estas medidas son indispensables para cumplir con los requisitos normativos establecidos en la Ley 2294 de 2023, garantizar la transición ordenada del transporte colectivo hacia el modelo SETP y asegurar la movilidad sostenible en la ciudad.

**3.7 Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM Valle de Aburrá**

El Metroplús surge como respuesta a los problemas estructurales de movilidad urbana identificados en el CONPES 3307 de 2004, entre ellos la baja cobertura del Metro, su limitada integración con el transporte público colectivo y la operación desregulada bajo incentivos inadecuados. El proyecto fue concebido para mejorar la prestación del servicio, garantizar eficiencia y equidad, y ofrecer a los ciudadanos oportunidades seguras de movilidad bajo principios de sostenibilidad. Se proyectó inicialmente para atender el 11% de la demanda total del transporte público en el área metropolitana, estimada en 1,6 millones de viajes diarios.

El sistema está compuesto por la Troncal Universidad de Medellín–Aranjuez, con 12,5 km de carriles exclusivos, 20 estaciones centrales, dos paraderos complementarios y un patio-taller, así como la Pretroncal Sur, con una longitud total de 18,5 km que incluye tramos en Medellín (3,3 km), Itagüí (11,4 km) y Envigado (3,8 km). Estas intervenciones buscan optimizar recorridos, reducir tiempos de viaje y contribuir al desarrollo urbanístico y la calidad de vida en la región. El proyecto ha sido respaldado por estudios técnicos como la matriz origen-destino, el Plan Maestro de Movilidad, el diseño conceptual del sistema y estudios de factibilidad técnica, financiera y legal, que sustentaron la participación de la Nación en la cofinanciación.

Conforme al convenio de cofinanciación y sus otrosíes, los aportes ascienden a COP \$1,38 billones (constantes de 2024), con una participación del 59% por parte de la Nación y 41% por los municipios de Medellín, Envigado e Itagüí. Con corte a septiembre de 2025, la ejecución financiera alcanza el 99,09%, con desembolsos por COP \$1,368 billones.

**CONFIS**

Sin embargo, persisten rezagos críticos en la operación: aunque la Troncal en Medellín está en funcionamiento, la Pretroncal Sur y sus estaciones no han sido completadas, lo que impide consolidar la integración del sistema y limita el retorno social, económico y ambiental de la inversión pública.

<b>FUENTE</b>	<b>APORTES</b>	<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>% DESEMBOLSOS</b>	<b>% PARTICIPIACION</b>
<b>Nación</b>	<b>812.284</b>	<b>800,783</b>	<b>98.47%</b>	<b>59%</b>
Medellín	338,666	340,674	100.59%	41%
Envigado	117,573	117,472	99.91%	
Itagüí	111,589	109,615	98.23%	
<b>Territoriales</b>	<b>567,828</b>	<b>567,762</b>	<b>99.99%</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>1,381,079</b>	<b>1,368,545</b>	<b>99.09%</b>	<b>100%</b>

El avance físico incluye la terminación de la Troncal (12,5 km) y sus estaciones, así como el patio-taller y la estación de integración con el Metro. No obstante, las estaciones de las pretroncales en Medellín, Itagüí y Envigado presentan un avance del 0%, y los tramos viales registran avances parciales (56% en Medellín, 54% en Itagüí y 87% en Envigado). Las principales dificultades se relacionan con la ausencia de flota nueva, la falta de definición del modelo operativo y la fragmentación institucional, además de retrasos en obras por problemas prediales y técnicos.

<b>CONCEPTO</b>	<b>META</b>	<b>EJECUTADO</b>	<b>AVANCE 2024</b>
Patio U. de M.	1 un	1 un	100%
Troncal U de M- Aranjuez	12,5 km	12,5 km	100%
Pretroncal Sur en Medellín	3,3 km	0,9 km	56%
Pretroncal Itagüí	11,4 km	6.12 km	54%
Pretroncal Envigado	3,8 km	3,3Km	87%
Estaciones Troncal U de M- Aranjuez	21 un	21	100%
Estaciones Pretroncal en Medellín	5 un	0	0%
Estaciones Pretroncal Itagüí	19 un	0	0%
Estaciones Pretroncal Envigado	7 un	0	0%
Estación de integración con el Metro de Medellín	1 un	1	100%

Así, el CONPES 4178 de 2025 establece la actualización del esquema presupuestal del proyecto para garantizar su cierre financiero y operativo entre 2027 y 2031, sin modificar su alcance técnico. Las acciones prioritarias incluyen la terminación de las estaciones pretroncales, la implementación completa del sistema de gestión y control de flota y del sistema de recaudo centralizado, la adquisición de flota con tecnologías limpias y la definición del modelo operativo que asegure sostenibilidad financiera. Estas medidas son indispensables para cumplir con los

**CONFIS**

requisitos normativos establecidos en la Ley 2294 de 2023, garantizar la integración multimodal con el Metro y consolidar la movilidad sostenible en el área metropolitana.

**3.8. Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM Cali**

El SITM-MIO surge como respuesta a los problemas estructurales de movilidad urbana que la ciudad enfrentaba desde finales de los años noventa, caracterizados por congestión creciente, baja calidad del transporte público colectivo, informalidad en la operación y ausencia de mecanismos modernos de gestión. Inspirado en experiencias internacionales como Curitiba y Porto Alegre, el sistema fue concebido como una red jerarquizada de corredores troncales con carriles exclusivos, complementada por pretroncales y rutas alimentadoras, operada bajo un esquema centralizado de control y recaudo. El proyecto fue declarado de importancia estratégica mediante el CONPES 2932 de 1997, reafirmado en el CONPES 3369 de 2005 y actualizado en el CONPES 4018 de 2020, lo que permitió la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y el municipio y la creación del ente gestor Metro Cali S.A.

Desde su formulación, el SITM-MIO se planteó como una solución integral para reorganizar el transporte público, mejorar la eficiencia operativa y reducir las externalidades negativas asociadas a la movilidad urbana. El proyecto ha sido respaldado por estudios técnicos como la matriz origen-destino, el diseño conceptual del sistema, el Plan Integral de Movilidad Urbana y el Plan Estratégico Corporativo de Metro Cali, además de su incorporación en instrumentos de planeación como el POT y el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, que priorizan la movilidad sostenible y la transición hacia tecnologías limpias.

Con corte a septiembre de 2025, el avance físico incluye la construcción de 56,2 km de corredores troncales (95% de la meta), 431 km de pretroncales y complementarias (100%), cuatro terminales de cabecera (80%), tres terminales intermedias (75%), patios y talleres (100%) y 62 estaciones de parada (75%). También se han ejecutado más de 100 km de ciclorrutas y se ha puesto en operación un cable aéreo. Sin embargo, persisten rezagos críticos en la terminación de la Troncal Oriental Tramo III y en la construcción de estaciones y terminales estratégicas, lo que impide consolidar la operación plena del sistema. El avance financiero alcanza el 94% del total comprometido (COP \$3,7 billones), con aportes de la Nación por 93% y del Distrito por 95%.

**CONFIS**

FUENTE	CONVENIO COFINANCIACIÓN	DESEMBOLSOS	% DESEMBOLSO	% PARTICIPACIÓN
Nación	2.588.357	2.418.401	93%	69,6%
Distrito	1.129.990	1.076.564	95%	30,4%
<b>Total</b>	<b>3.718.347</b>	<b>3.494.964</b>	<b>94%</b>	<b>100,0%</b>

Expresado en Millones de pesos constantes 2024.

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

A pesar de estos avances, el sistema enfrenta desafíos estructurales relacionados con la ausencia de flota nueva y adecuada, la falta de consolidación del modelo operativo y la fragmentación institucional, además de retrasos en obras por dificultades prediales y técnicas. Estas condiciones han limitado el impacto social, ambiental y económico del proyecto y han generado riesgos para su sostenibilidad financiera.

Así, el CONPES 4178 de 2025 establece la actualización del esquema presupuestal del SITM Cali para garantizar su cierre financiero y operativo entre 2027 y 2031, sin modificar su alcance técnico. Las acciones prioritarias incluyen la terminación de la Troncal Oriental Tramo III, la construcción de estaciones y terminales pendientes, la implementación completa del sistema de gestión y control de flota y del sistema de recaudo centralizado, la adquisición de flota eléctrica y la consolidación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Estas medidas son indispensables para cumplir con los requisitos normativos establecidos en la Ley 2294 de 2023, garantizar la sostenibilidad del sistema y consolidar la movilidad limpia y segura en la ciudad.

### **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:

## CONFIS

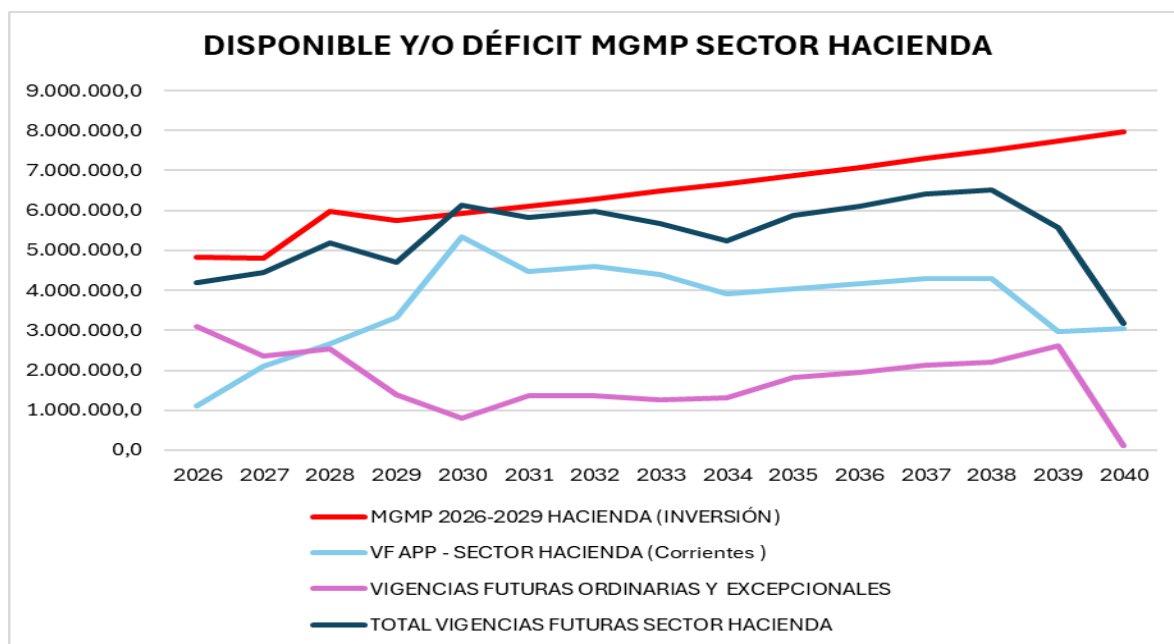
<b>Documento CONPES</b>	<b>Fecha de aprobación</b>	<b>Contenido principal</b>
CONPES 3167	2002	Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros
CONPES 3260	2003	Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo
CONPES 3368	2005	Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo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

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

#### **4. IMPACTO FISCAL**

Los cupos de vigencias futuras son 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.

CONFIS



Descripción	2026	2027	2028	2029
MFMP 2025 (PIB NOMINAL)	1.929.473.823,0	2.053.889.812,9	2.184.189.955,5	2.317.401.839,1
TOTAL CUPO APP	0,70000%	0,80000%	0,80000%	0,80000%
HACIENDA (%)	0,0972%	0,1018%	0,1892%	0,1721%
MGMP 2026-2029 HACIENDA (INVERSIÓN)	4.827.647,0	4.817.339,0	5.986.654,0	5.758.727,0
CUPO APP SECTOR HACIENDA NOMINAL	1.875.448,6	2.090.859,8	4.132.487,4	3.988.248,6
VF HACIENDA APP Corrientes *Indicador Inflación	1.098.441,3	2.090.514,9	2.656.351,1	3.320.936,5
TOTAL VIGENCIAS FUTURAS AUTORIZADAS	2.298.509,3	2.428.996,3	2.880.790,5	1.428.358,1
Disponible - Déficit MGMP	1.430.696,4	297.827,8	449.512,3	1.009.432,5
Inflexibilidad MGMP	70,36%	93,8%	92,5%	82,47%

NOTA: Este escenario contempla las reprogramaciones negociadas de Bogotá y la cesión \$1,460 bill de MGMP del sector Transporte al sector Hacienda en la vigencia 2029

## 5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Memorando del 30 de diciembre de 2025, con la cual la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público solicita cupos de vigencias futuras con cargo al presupuesto de inversión.
- Justificaciones técnico-económica de la solicitud de vigencias futuras presentada por la Entidad.

**CONFIS**

- Solicitudes de vigencias futuras SIIF Nación No. 3425, 3525, 3825, 3925, 4025, 4125, 4225 y 4325 del 24 y 30 de diciembre de 2025.
- Comunicaciones No. 2-2025-081395, 2-2025-081397, 2-2025-081987, 2-2025-082038, 2-2025-082039, 2-2025-082042, 2-2025-082044 y 2-2025-082045 del 26 y 30 de diciembre de 2025, con las cuales Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, emite concepto técnico económico favorable para las autorizaciones de cupo de vigencias futuras solicitadas.
- Comunicación No. 20254300003616, 20254300003626, 20254300003636, 20254300003646, 20254300003656, 20254300003666, 20254300003686 y 20254300003696 del 29 de diciembre de 2025, con las cuales la Dirección de Programación de Inversiones Públicas del Departamento Nacional de Planeación, emite concepto técnico económico favorable para las autorizaciones de cupo de vigencias futuras solicitadas.
- Comunicación de diciembre de 2025, suscrita por el Ministro de Hacienda y Crédito Público, con la cual se comunica al Presidente de la República las modificaciones en gastos de inversión conforme lo establecido en el Decreto 0313 de 2024.

**6. RECOMENDACIONES**

Conforme lo dispuesto por el artículo 11 de la Ley 819 del 2003, se recomienda al CONFIS autorizar cupo de vigencias futuras excepcionales financiados con recursos Nación, en las cuantías y periodo de tiempo solicitados y conceptuados favorablemente por la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Dirección de Programación de Inversiones Públicas del Departamento Nacional de Planeación, para que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público cofinancie los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP): Armenia, Neiva, Santa Marta, Popayán, Montería Y Sincelejo, y Sistemas Integrado de Transporte Masivo (SITM): Valle de Aburra y Cali; así:

Proyecto	Pesos corrientes				
	2027	2028	2029	2030	2031
SETP ARMENIA	5.584.600.628	3.194.373.641	7.894.964.853	23.270.478.184	35.775.047.924
SETP MONTERIA	20.043.061.482				
SETP NEIVA	30.326.276.786	24.818.088.938	49.259.921.176	14.545.497.785	
SETP POPAYAN	31.202.974.100	15.865.690.848	5.617.160.227		
SETP SANTA MARTA		10.341.961.045			
SETP SINCELJO	5.614.554.652	11.618.255.979			
SITM CALI	90.831.215.146	39.000.000.000	41.428.823.930		
SITM VALLE DE ABURRÁ	11.115.885.053				
<b>TOTAL</b>	<b>194.718.567.847</b>	<b>104.838.370.451</b>	<b>104.200.870.186</b>	<b>37.815.975.969</b>	<b>35.775.047.924</b>