

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**  
**C O N F I S**  
**CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

**SOLICITUD AVAL FISCAL Y REPROGRAMACIÓN DE CUPO DE VIGENCIAS  
FUTURAS APP**

**PROYECTOS:**

- “DISEÑO CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE BOGOTÁ, INCLUIDAS SUS OBRAS COMPLEMENTARIAS BOGOTÁ”**
- “CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL DE LA CALLE 13 DESDE LA TRONCAL AV. LAS AMÉRICAS HASTA EL LÍMITE DE LA CIUDAD, RIO BOGOTÁ DEL SISTEMA TRANSMILENIO. BOGOTÁ”**

**MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**

**DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 78/2025**  
**30 de octubre de 2025**

**CIRCULACIÓN**

**MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

## 1. SOLICITUD

En desarrollo de lo dispuesto por los artículos 26 de la Ley 1508 de 2012<sup>1</sup>, 2.2.2.1.11.8 del Decreto 1082 de 2015<sup>2</sup> y Parágrafo 2 del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023<sup>3</sup>, se somete a consideración del CONFIS la solicitud presentada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público mediante radicado No. 1-2025-111542 del 28 de octubre de 2025, de aval fiscal y reprogramación de cupo de vigencias futuras autorizados en la sesión del 22 de julio de 2022, así:

SECCIÓN:	13-01-01	MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
PROGRAMA:	2408	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
SUBPROGRAMA:	0600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO:	0017	DISEÑO CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE BOGOTÁ, INCLUIDAS SUS OBRAS COMPLEMENTARIAS BOGOTÁ.
SUBPROYECTO:	20103B	2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

---

<sup>1</sup> **ARTÍCULO 26. VIGENCIAS FUTURAS DE LA NACIÓN Y LAS ENTIDADES ESTATALES DEL ORDEN NACIONAL PARA PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA.** Para los contratos a que se refiere la presente ley, el CONFIS, previo concepto favorable del Ministerio del ramo, del Departamento Nacional de Planeación y del registro en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, BPIN, podrá autorizar la asunción de compromisos de vigencias futuras, hasta por el tiempo de duración del proyecto. Cada año, al momento de aprobarse la meta de superávit primario para el sector público no financiero consistente con el programa macroeconómico, el Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, previo concepto del Consejo de Política Fiscal CONFIS, definirá el límite anual de autorizaciones para comprometer estas vigencias futuras para Proyectos de Asociación Público Privada. (...)

<sup>2</sup> **“2.2.2.1.11.8. Reprogramaciones y modificaciones a las vigencias futuras de los proyectos bajo el esquema de asociación público privada.** Las entidades u órganos podrán solicitar al Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) la reprogramación de vigencias futuras aprobadas, únicamente cuando se requiera variar el plazo inicialmente aprobado y ello no implique cambios al monto total ni a la distribución anual autorizados. (...)

<sup>3</sup> **Artículo 172. Parágrafo 2.** Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencias futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Pesos Constantes 2021	2028	2029	2030	2031	2032	2033
VF ACTUAL	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643
MODIFICACIÓN	- 1.222.643.097.643	- 623.561.050.839	623.561.050.839	-	-	-
VF REPROGRAMADA	-	599.082.046.804	1.846.204.148.482	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643

Pesos Constantes 2021	2034	2035	2036	2037	2038	2039
VF ACTUAL	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	764.151.936.027	764.151.936.027
MODIFICACIÓN	-	-	-	-	458.491.161.616	-
VF REPROGRAMADA	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	1.222.643.097.643	764.151.936.027

Pesos Constantes 2021	2040	2041	2042	2043	2044	2045
VF ACTUAL	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027
MODIFICACIÓN	-	-	-	-	-	-
VF REPROGRAMADA	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027

Pesos Constantes 2021	2046	2047	2048	2049	2050	2051
VF ACTUAL	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027
MODIFICACIÓN	-	-	-	-	-	-
VF REPROGRAMADA	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027

Pesos Constantes 2021	2052	2053	2054	TOTALES
VF ACTUAL	764.151.936.027	764.151.936.027	-	<b>24.452.861.952.862</b>
MODIFICACIÓN	-	-	764.151.936.027	-
VF REPROGRAMADA	764.151.936.027	764.151.936.027	764.151.936.027	<b>24.452.861.952.862</b>

**Fuente:** CONPES 4104 de 2022, Autorización de VF No. 2-2022-033589 del 4/08/2022 y Memorando de Entendimiento entre el Distrito de Bogotá y la Nación del 22 de julio de 2025

SECCIÓN: 13-01-01 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

PROGRAMA: 2408 PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 0018 CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL DE LA CALLE 13 DESDE LA TRONCAL AV. LAS AMÉRICAS HASTA EL LÍMITE DE LA CIUDAD, RIO BOGOTÁ DEL SISTEMA TRANSMILENIO. BOGOTÁ.

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

Pesos Constantes 2021	2025	2026	2027	2028	2029	2030
VF ACTUAL	242.777.781.242	437.941.352.314	437.941.352.314	437.941.352.314	352.264.917.977	352.264.917.977
MODIFICACIÓN	- 242.777.781.242	- 323.835.339.125	- 303.192.495.897	192.767.797.057	193.662.787.654	193.649.228.971
VF REPROGRAMADA		114.106.013.189	134.748.856.417	630.709.149.371	545.927.705.631	545.914.146.948

Pesos Constantes 2021	2031	2032	2033	TOTALES
<b>VF ACTUAL</b>	352.264.917.977	352.264.917.977	437.941.352.314	<b>3.403.602.862.406</b>
<b>MODIFICACIÓN</b>	193.635.670.626	193.622.112.617	- 97.531.980.661	-
<b>VF REPROGRAMADA</b>	545.900.588.603	545.887.030.594	340.409.371.653	<b>3.403.602.862.406</b>

**Fuente:** CONPES 4107 de 2022, Autorización de VF No. 2-2022-033591 del 4/08/2022 y Memorando de Entendimiento entre el Distrito de Bogotá y la Nación del 22 de julio de 2025

El presente aval y reprogramación de vigencias futuras, no avala ajustes financieros ni modificaciones al alcance técnico ni contractual de los proyectos, ni constituye un incremento del compromiso presupuestal de la Nación, que continúa limitado a los valores y condiciones aprobadas en el Documento CONPES 4104 de 2022 y en los Convenios de Cofinanciación vigentes.

El aval fiscal y la reprogramación de cupo de vigencias futuras se emiten 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. OBJETO DE LA SOLICITUD

El aval fiscal y la reprogramación de cupo de vigencias futuras, según lo manifestado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se requiere para ajustar el perfil de aportes de la Nación a los proyectos de la Segunda Línea del Metro de Bogotá (SLMB) y al proyecto Construcción de la troncal de la Calle 13 desde la troncal Av. Las Américas hasta el límite de la ciudad, Rio Bogotá del Sistema Transmilenio, conforme las posibilidades fiscales de la Nación.

## 3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El 22 de julio de 2025, el Gobierno Nacional, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Distrito de Bogotá, firmaron el Memorando de Entendimiento para la reprogramación de los giros de la Nación destinados a los proyectos de infraestructura de transporte público de Bogotá: Primera Línea del Metro de Bogotá, Segunda Línea del Metro de Bogotá y el proyecto Calle 13, con el objetivo de promover efectivamente su avance.

Este Memorando de Entendimiento constituye la base jurídica y administrativa para dar continuidad a esta reprogramación. Dichos instrumentos proporcionan certeza sobre las nuevas vigencias y montos, y permiten al mismo tiempo que el Distrito, la Empresa Metro de Bogotá y TMSA ajusten su planeación financiera en armonía con el nuevo flujo de aportes de la Nación.

En síntesis, la reprogramación se configura como un mecanismo de ajuste responsable y temporal frente a la coyuntura fiscal, que no afecta el alcance técnico ni las fechas de entrada en operación de los proyectos, y que busca preservar su viabilidad jurídica, contractual y financiera.

## **DISEÑO CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE BOGOTÁ, INCLUIDAS SUS OBRAS COMPLEMENTARIAS BOGOTÁ**

En apoyo a las medidas tomadas por la Administración Distrital y de la región Bogotá – Cundinamarca para fortalecer el sistema de movilidad, la Nación expidió los documentos CONPES relacionados con el sistema de transporte masivo en el Bogotá y Cundinamarca, como lo son el documento CONPES 2999 de 1998, el documento CONPES 3093 de 2000 y los posteriores 3677 de 2010, 3882, 3899, 3900 de 2017, 3945 de 2018 y el 4034 de 2021.

En 2010, el CONPES 3677 de Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá - Cundinamarca, describió una visión integral de la movilidad para la región y presentó el diagnóstico de las condiciones de transporte y describió el grado de avance en la estructuración de algunos de los proyectos de transporte dentro del Programa Integral de Movilidad Región Capital que podrían ser cofinanciados por la nación. En particular, la visión plantea continuar con la implementación de mecanismos de desarrollo limpio y hacia el uso de vehículos amigables con el medio ambiente.

Adicionalmente, en el documento CONPES 4034 de 2021 se presenta la visión actualizada a 2027-2035, y de largo plazo, así como la priorización realizada por las entidades territoriales de los proyectos de transporte para atender las necesidades de movilidad de los habitantes de la región. En esta visión se refuerza la necesidad de tener un sistema de movilidad cuyo eje estructural sea el transporte público, especialmente el transporte masivo, complementado con el transporte colectivo y los modos no motorizados. Para lograr este sistema, se resaltan proyectos estratégicos de transporte público como son la primera y segunda línea del metro hacia Suba-Engativá, la troncal Av. Ciudad de Cali desde Av. Américas hasta la Calle 80, la troncal Calle 13 y el Regiotram del Norte.

En línea con lo expuesto, el Plan Maestro de Movilidad de Bogotá, adoptado por el Decreto Distrital 319 de 2006, y vigente a la fecha, en su artículo 7 establece que el “Transporte Público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del

sistema” de movilidad. Adicionalmente, en el artículo 3, se define que el Transporte masivo está “constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadores”, en paralelo se define el SITP como “El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema”.

Considerando los anteriores documentos, y con el propósito de continuar fortaleciendo el SITP y mitigar las externalidades negativas asociadas al transporte en Bogotá, el Gobierno Distrital ha apoyado la implementación de corredores de transporte masivo permitiendo mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad, consolidando un SITP que cuenta con 114 km de corredores troncales, 1.890.388 km de corredores zonales y 441 km de corredores de alimentación. Para ello, el SITP cuenta con 9 portales y 11 patio-garajes, 28 patios avalados de los cuales uno es para flota eléctrica; 143 estaciones regulares, 7.516 paraderos, 12 corredores en servicio, 13 zonas de operación y 22 ciclo parqueaderos con 6.059 cupos (Transmilenio S.A., 2021). En cuanto al componente del cable aéreo, se tienen 3,3 km de cobertura y 3 estaciones (Transmilenio S.A., 2021).

En la actualidad, el sistema de transporte público de la Región Bogotá - Cundinamarca se encuentra en proceso de expansión, de acuerdo con los documentos CONPES 3900 de 2017 para la implementación de la Primera Línea de Metro – Tramo 1, CONPES 3945 de 2018 que definió la línea 1 del metro como de importancia estratégica y definió la implementación de las troncales alimentadores Av. 68 y Av. Ciudad de Cali, CONPES 3902 de 2018 para la implementación del Regiotram de Occidente y CONPES 3882 de 2017 para la implementación de las fases 2 y 3 de la extensión del Sistema TransMilenio al municipio de Soacha, respectivamente.

El proyecto de la Línea 2 del Metro de Bogotá fue formulado como una intervención estratégica de infraestructura de transporte masivo, para fortalecer el sistema de movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca, objeto de cofinanciación Nación–Distrito y sustentado en estudios de preinversión y diseño que constituyen la base técnica y contractual del proyecto

El Proyecto de Segunda Línea del Metro fue declarado de importancia estratégica por el Gobierno Nacional mediante el Documento 4104 de 2022, como parte de la política pública orientada a mejorar las condiciones de movilidad en la Región Capital. En virtud de esta declaratoria, se suscribió el Convenio de Cofinanciación entre la Nación, y el Distrito de Bogotá, que tiene por objeto “definir los montos, términos y condiciones bajo las cuales la Nación y el Distrito concurrirán a la cofinanciación del Proyecto “Diseño, Construcción, y puesta en Operación de la Línea 2 del Metro de Bogotá, incluidas sus obras complementarias “

<b>DOCUMENTO CONPES Línea 2</b>	
CONPES 4104 de 2022	Somete a consideración la Declaratoria de Importancia Estratégica de los proyectos de inversión: (i) Diseño, construcción y puesta en operación de la línea 2 del metro de Bogotá, incluidas sus obras complementarias, el cual será desarrollado por el Distrito Capital, a través de la Empresa Metro de Bogotá S.A., y (ii) Construcción de la troncal de la Calle 13 desde la troncal Av. las Américas hasta el límite de la ciudad, Río Bogotá del Sistema Transmilenio, el cual será desarrollado por el Distrito Capital, a través de Transmilenio S.A..
<b>CONVENIO DE COFINANCIACIÓN Línea 2</b>	
Suscrito el 04 de agosto de 2022 entre la Nación, el Distrito Capital de Bogotá y Empresa Metro de Bogotá S.A.	
Otrosí nro.1 (Julio 22 de 2025)	Modificación del plazo previsto (31 de agosto de 2025) para la Constitución del Encargo Fiduciario, fijando este nuevo plazo hasta el 31 de diciembre de 2025.

Conforme al documento CONPES 4104 de 2022 y al convenio de cofinanciación del proyecto L2MB, los aportes de la Nación y del Distrito para la cofinanciación del mencionado proyecto son los siguientes:

<b>Descripción</b>	<b>Total línea 2 (pesos constantes de 2021)</b>	<b>% Aportes</b>
Aporte Nación	24.452.861.952.862	70%
Aporte Distrito Capital	10.479.797.979.798	30%
Total Aportes para el proyecto	34.932.660.932.660	100%

El Distrito Capital de Bogotá ha girado lo correspondiente al compromiso adquirido para la vigencia 2024 aportando COP \$1.96 billones al proyecto línea 2, por lo que el Distrito se encuentra al día con los aportes de acuerdo con lo establecido en el convenio de cofinanciación. El convenio actual implica aportes de la Nación desde el 2028 hasta el 2053.

La ampliación de Horizonte que aquí se presenta responde a la necesidad de ajustar el flujo de aportes anuales de la Nación al proyecto de la Segunda Línea del Metro de Bogotá, en concordancia con las restricciones fiscales que afronta el Gobierno Nacional en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Es importante precisar que este ajuste no obedece a retrasos técnicos ni contractuales en la ejecución del proyecto, el cual avanza conforme al cronograma de implementación del proyecto de acuerdo con la planificación presentada por el EMB. Por el contrario, la

reprogramación surge de una situación estrictamente fiscal que exige reprogramar los desembolsos de la Nación en nuevas vigencias y montos, para asegurar la disponibilidad real de recursos, garantizando el desarrollo del proyecto. La justificación central de la ampliación de horizonte y reprogramación de aportes, entonces, obedece a las siguientes razones:

·Fiscal: Alinear los desembolsos de la Nación con la disponibilidad de recursos del presupuesto nacional, de forma consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte.

·Técnica y operativa: Mantener la continuidad del cronograma de implementación del proyecto de la SLMB, garantizando que el ente gestor cuente con los recursos oportunamente para cumplir el plan de implementación y asegurar la entrada en operación en la fecha comprometida.

Adicionalmente, la suscripción del memorando de entendimiento entre la Nación y el Distrito establece la base jurídica y administrativa para continuar con esta reprogramación, dando certeza sobre las nuevas vigencias y montos, y permitiendo al mismo tiempo que el Distrito y la Empresa Metro de Bogotá ajusten su planeación financiera en armonía con el nuevo flujo de aportes de la Nación.

## **CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL DE LA CALLE 13 DESDE LA TRONCAL AVENIDA LAS AMÉRICAS HASTA EL LÍMITE DE LA CIUDAD, RÍO BOGOTÁ DEL SISTEMA TRANSMILENIO**

El proyecto de Construcción de la Troncal de la Calle 13, desde la Troncal Avenida de las Américas hasta el límite de la ciudad con el Río Bogotá, hace parte del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM, enmarcado dentro del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP, concebido como eje estructurador de la movilidad de la ciudad y orientado a consolidar un modelo de transporte público eficiente, sostenible y seguro.

El proyecto “Construcción de la Troncal de la Calle 13, desde la Troncal Avenida de las Américas hasta el límite de la ciudad con el Río Bogotá”, fue formulado como una solución de movilidad para el occidente de la ciudad, beneficiando principalmente a las localidades de Fontibón, Kennedy y Puente Aranda donde la demanda de viajes supera la capacidad de la infraestructura actual, generando congestión vehicular, tiempos excesivos de desplazamiento y altos niveles de accidentalidad. Adicionalmente, el proyecto adquiere una relevancia estratégica frente a la crisis ambiental de la localidad de Fontibón, una de las zonas más críticas en materia de calidad del aire. Estos beneficios sirvieron para definir la declaratoria de interés estratégico, a través del CONPES 4104 de 2022, la estructuración financiera y la suscripción del convenio de cofinanciación que permitió la adjudicación de los contratos principales y el inicio de las obras.

Posteriormente, el proyecto avanzó a fase de ejecución contractual, con hitos relevantes tales como la adjudicación de contratos para la construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda (Lote 1) y para la construcción y adecuación de la Calle 13 al SITM (Lote 2). Estos contratos presentan un avance del 0.24%, concordante a lo planeado, y el 0.2% respecto del 12,6% planeado, respectivamente. Para el caso de Lote 2 se presentan algunas controversias contractuales que han impedido un mayor avance.

En 2025, en el contexto de restricciones fiscales nacionales y ajustes al Marco Fiscal de Mediano Plazo, la Nación y el Distrito suscribieron un memorando de entendimiento y un otrosí que permiten ajustar el calendario de desembolsos (por ejemplo, el traslado de desembolsos previstos para julio a octubre y la reprogramación de vigencias posteriores). Estas medidas buscan alinear la ejecución financiera con la disponibilidad de caja del Gobierno Nacional, manteniendo la continuidad de la obra y preservando los compromisos contractuales con los contratistas y con eventuales financiadores de la Banca multilateral.

La presente formulación se desarrolla en el siguiente marco: no como un replanteamiento técnico de la obra, sino como un ajuste temporal de los flujos de aportes de la Nación motivado por la restricción fiscal, con la finalidad explícita de garantizar la continuidad de la ejecución contractual y mantener las fechas previstas tanto para la entrega de las obras de infraestructura y material rodante del proyecto como de la entrada en operación, sin introducir modificaciones sustantivas a la estructura técnica, al alcance ni a las obligaciones contractuales ya asumidas.

Este documento incorpora, además, las salvaguardas necesarias para dejar constancia de que cualquier ajuste de vigencias o montos no podrá interpretarse como una modificación de los compromisos contractuales frente a contratistas o entidades financieras, y que la reprogramación estará condicionada a las garantías y comprobaciones que se consignan en las secciones posteriores.

De igual forma, el documento CONPES 4104 de 2022 hace la declaratoria de importancia estratégica Declaración de Importancia Estratégica Regional del Proyecto de Inversión Diseño, Construcción y Puesta en Operación de la Línea 2 del Metro de Bogotá, Incluidas sus Obras Complementarias y del Proyecto de Inversión Construcción de la Troncal de la Calle 13 desde la Troncal Av. Las Américas Hasta el Límite de la Ciudad, Río Bogotá del Sistema Transmilenio , y también recomendó al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público firmar con el Distrito el convenio de cofinanciación de dichos proyectos y gestionar la aprobación de las vigencias futuras establecidas en el convenio de cofinanciación.

## Documentos CONPES relacionados

En el marco de la política nacional para el mejoramiento del transporte público urbano, el proyecto ha sido respaldado por diversos documentos CONPES que han definido su viabilidad, alcance y esquema de cofinanciación. Estos documentos constituyen la base técnica, legal y financiera para la implementación de cofinanciación del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) – tramo 1, así como para su posterior ajuste o reprogramación.

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

DOCUMENTO CONPES	
CONPES 4104	<p>Se declara de importancia estratégica el Proyecto “Construcción de la Troncal de la Calle 13 desde la troncal AV las Américas hasta el límite de la ciudad, Río Bogotá del sistema Transmilenio”.</p> <p>La declaratoria de proyecto estratégico, facilita su aval fiscal y se impulsa su implementación como un componente clave para el desarrollo de la infraestructura de transporte para la ciudad.</p>
CONPES RELACIONADOS	
CONPES 3677 DE 2010	Define el Programa Integral de Movilidad de la Región Capital, conformado por el conjunto de políticas, programas y proyectos del Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca, y evalúa los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público—SITP, TransMilenio, Primera Línea de Metro de Bogotá y Tren de Cercanías para Bogotá y la Sabana
CONPES 3900 de 2017	Hace la declaratoria de importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá - Tramo 1.
CONPES 3945 de 2018	Hace la declaratoria de importancia estratégica a las troncales alimentadoras del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1, correspondientes a la Av. 68 (desde la Av. Cr. 7 hasta Autopista Sur) y la Av. Ciudad de Cali

	(desde Av. Américas hasta Av. Circunvalar del Sur).
CONPES 3991 de 2020	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. Formula las estrategias para orientar el desarrollo de medidas de movilidad destinadas a contribuir al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades y regiones.
CONPES 4034 DE 2021	Actualiza el Documento CONPES 3677 de 2010, y presenta la visión a 2027, 2035 y de largo plazo con la priorización de proyectos de transporte para atender las necesidades de movilidad de los habitantes de la región

El 4 de agosto de 2022, la Nación, el Distrito Capital y la Empresa TransMilenio suscribieron el Convenio de Cofinanciación para el proyecto Construcción de la troncal de la Calle 13 desde la troncal Av. las Américas hasta el límite de la ciudad, Río Bogotá del Sistema, el cual, entre otros, establece los montos, los términos y las condiciones bajo los cuales concurren las partes a la cofinanciación.

El proyecto Troncal Calle 13 contempla 11,4 km de longitud y en su trazado contempla 6 intersecciones con corredores viales de gran importancia que conectan la ciudad de norte a sur, 13 estaciones, una estación de cabecera para el intercambio de transporte intermunicipal y el SITP y patio.

El corredor diseñado por el IDU con base en los parámetros definidos por Transmilenio S.A., tiene una sección transversal típica que oscila entre los 60,5 m y 71,5 m, que comprende dos calzadas principales por sentido, con un separador central que varía en 5 m y 7 m de ancho. Las calzadas exclusivas para servicios de rutas tipo troncal, se diseñaron para un carril de 3,5 m de ancho en toda su longitud, salvo en las zonas de estaciones en las que se incorpora un carril adicional de sobrepaso, y las calzadas de mixtos de cuatro carriles por sentido cada uno de 3,5 m de ancho, para un total de 14 m acorde con las necesidades de circulación de diversos modos descritas en este documento. El proyecto incluye los siguientes componentes principales:

- Infraestructura: adecuaciones necesarias para el funcionamiento del sistema.
- Obra civil: estaciones, puentes, espacio público, interventoría, etc.
- Gestión Predial. Adquisición de terrenos requeridos para el desarrollo del proyecto
- Operación y mantenimiento de infraestructura: Sostenibilidad operativa y técnica de la infraestructura construida

En tal sentido, durante la vigencia 2023 el IDU suscribió los siguientes contratos de obra:

- Lote 1: Contrato IDU-1456-2023 - Construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda y demás obras complementarias, correspondiente a las obras de adecuación al Sistema TransMilenio de la Troncal Calle 13 en Bogotá D.C por un valor de \$477.384784.322
- Lote 2: Contrato IDU-1450-2023 - Construcción para la adecuación de la calle 13 al sistema de transporte público masivo, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde el límite occidental del distrito hasta la conexión con la intersección de Puente Aranda incluidas las demás obras complementarias en Bogotá D.C.: Carrera 55 hasta la carrera 69F por valor de \$499.589.297.791

Adicionalmente, la administración distrital adelanta actualmente el proceso licitatorio IDU – LP – SGI – 005 – 2025 para los tramos faltantes del corredor de la Avenida Centenario, los cuales se presentan en la siguiente gráfica y que corresponden a los lotes 3 al 6 y el Patio que corresponde al lote 7.

Conforme a lo reportado por el Ente Gestor en los informes trimestrales de seguimiento a los convenios de cofinanciación, a la fecha, la ejecución del lote 1 registra un avance del 0,24% frente al mismo porcentaje programado, y el lote 2 registra un avance de 0,2% frente al 12,6% programado, dadas las controversias planteadas por el contratista Consorcio CC 2023 quien presentó una demanda ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca Sección Tercera, Subsección C con asunto “Con ocasión de actuaciones y omisiones durante la ejecución del contrato de obra 1450-2023”.

Adicionalmente, el inicio de la ejecución de obras de los lotes 3 al 7 (incluido el Patio) está prevista para el primer semestre del 2026, una vez se adjudiquen los contratos resultantes del proceso licitatorio en curso. Cabe resaltar que los dos procesos anteriores correspondientes a estos lotes fueron declarados desiertos.

Conforme al documento CONPES 4104 de 2022 y al convenio de cofinanciación del proyecto Troncal Calle 13, los aportes de la Nación y del Distrito para la cofinanciación del mencionado proyecto (Pesos constantes de 2021) son los siguientes:

Descripción	Total (Pesos constantes de 2021)	% Aportes
Aporte Nación	3.482.283.841.496	70%
Aporte Distrito Capital	1.492.407.360.639	30%
Total Aportes para el proyecto	4.974.691.202.135	100%

Para la vigencia de 2024, la ejecución financiera para el convenio es de COP \$843.324 millones, los cuales corresponde frente al convenio al 38% de los Aportes del Distrito (COP \$741.040) y al 2% de los Aportes Nación (\$102.284).

El proyecto de la Construcción de la Troncal de la Calle 13, desde la Troncal Avenida de las Américas hasta el límite de la ciudad con el Río Bogotá se encuentra actualmente en fase de ejecución de obras, con compromisos contractuales en firme y desembolsos parciales realizados por la Nación y el Distrito conforme a lo establecido en el convenio de cofinanciación. Los contratistas avanzan en las actividades de construcción, y los hitos contractuales mantienen la fecha prevista de entrada en operación.

No obstante, en las vigencias 2025, 2027, 2029 y 2031 el Gobierno Nacional enfrenta restricciones fiscales y de caja, reconocidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte, que impiden realizar en los plazos inicialmente previstos los desembolsos de recursos comprometidos en el convenio de cofinanciación.

Ante esta situación, la Nación y el Distrito suscribieron en julio de 2025 un “Memorando de Entendimiento”, mediante el cual se acordó trasladar el desembolso de recursos del proyecto previsto para julio de 2025 a octubre de ese mismo año y reprogramar los aportes de la Nación en las vigencias posteriores, con el fin de asegurar la disponibilidad real de recursos y dar continuidad a la ejecución contractual.

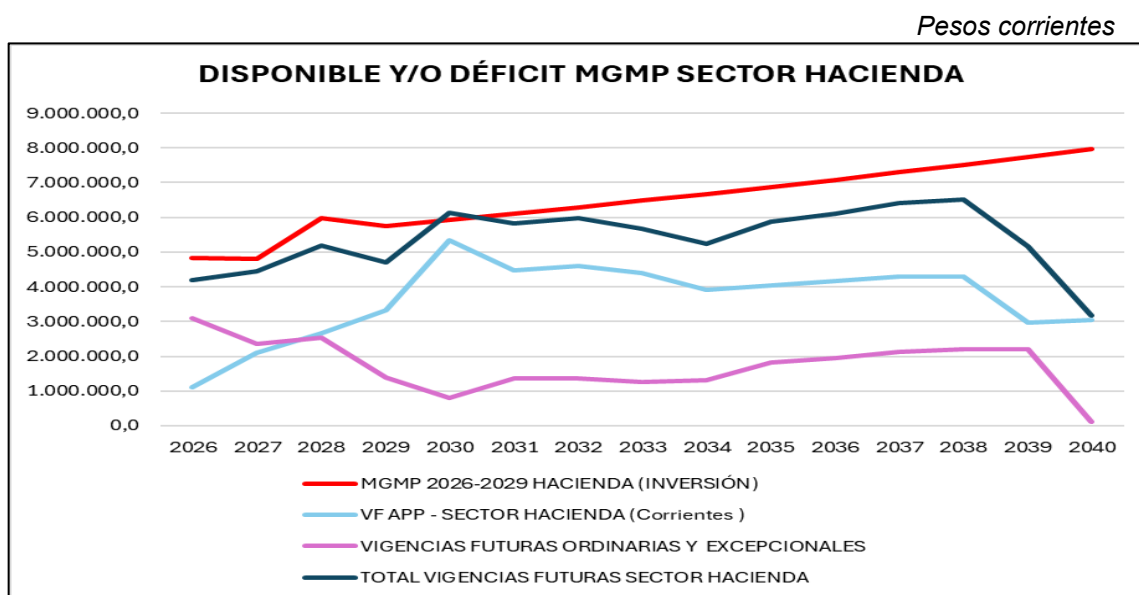
En consecuencia, la situación actual se caracteriza por:

- La ejecución en curso del proyecto, que requiere un flujo oportuno de recursos para no afectar la obra.
- La limitación fiscal del Gobierno Nacional, que obliga a reprogramar las vigencias de los desembolsos.
- La necesidad de contar con un instrumento formal de reprogramación que alinee la planeación financiera del convenio con la disponibilidad de recursos Nación, sin afectar el cronograma contractual ni la fecha de entrada en operación.

De esta manera, la coyuntura fiscal y financiera exige la formalización de la reprogramación de aportes entre Nación y Distrito.

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

El aval fiscal y la reprogramación de cupo de vigencias futuras son consistentes con las cifras del Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2025 y Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026 – 2029 del Sector Hacienda conforme lo dispone la Ley 819 de 2003.



**NOTA:** Este escenario se realiza en pesos corrientes y 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 billones de MGMP del sector Transporte al sector Hacienda en la vigencia 2029.

## 5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Memorando No. 3-2025-018936 del 28 de octubre de 2025, mediante el cual la Jefe de la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, solicita autorización de aval fiscal y reprogramación de cupos de vigencias futuras con cargo al presupuesto de gastos de inversión.
- Justificación Técnico – Económica.
- Oficio del 30 de septiembre de 2025, con el cual la Dirección de Programación de Inversiones Públicas del Departamento Nacional de Planeación emite Concepto favorable para aval fiscal y reprogramación de cupos de vigencias futuras.
- Memorando sin radicado del 21 de julio de 2025, con el cual la Jefe Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, emite concepto técnico económico favorable para la autorización de cupos de las vigencias futuras ordinarias solicitadas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Comunicación del 10 de octubre de 2025, mediante el cual el Ministerio de Hacienda y Crédito Público le informa a la Presidencia de la República el trámite de aval fiscal

y reprogramación de cupo de vigencia futura solicitado, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 1 del Decreto 313 de 2024.

- Radicado No. 2-2025-057008 del 19 de septiembre de 2025, mediante el cual se comunica que el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-, en sesión virtual del 18 de septiembre de 2025, decidió autorizar la excepción de la restricción del trámite de vigencias futuras para 2026.
- Solicitud de vigencias futuras SIIF Nación No. 1225 del 10 de julio de 2025.

## **6. RECOMENDACIÓN**

Conforme lo dispuesto por los artículos 26 de la Ley 1508 de 2012 , 2.2.2.1.11.8 del Decreto 1082 de 2015 del Decreto 1082 de 2015 y Parágrafo 2 del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, y una vez verificada la información presentada por la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se recomienda al CONFIS emitir aval fiscal y autorizar la reprogramación de cupo de vigencias futuras APP SEGUNDA LÍNEA METRO DE BOGOTÁ y TRONCAL CALLE 13, para que este Ministerio proceda con los ajustes contractuales correspondientes según se indica en el presente documento.