

# PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

## COLOMBIA

### DATOS BÁSICOS

|   |   |                 |           |
|---|---|-----------------|-----------|
| <b>Título del Programa:</b>             | Apoyo al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá  |                 |           |
| <b>Número del Programa:</b>             | CO-T1146  |                 |           |
| <b>Equipo de proyecto:</b>              | Felipe Targa (INE/TSP) Jefe de Equipo; Rodolfo Huici (INE/TSP); Sergio Deambrosi (TSP/CCO); Jean Paul Vélez (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO); y Giselle Apat (INE/TSP) |                 |           |
| <b>Fecha de solicitud:</b>              | Agosto 2008   |                 |           |
| <b>Beneficiario:</b>                    | Alcaldía Mayor de Bogotá  |                 |           |
| <b>Organismo ejecutor:</b>              | El Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP)   |                 |           |
| <b>Plan de financiamiento:</b>          | IDB (Infraondo):  | US\$            | 1.500.000 |
|   | Local:  | US\$            | 500.000   |
|   | Total:  | US\$            | 2.000.000 |
|   |   |                 |           |
| <b>Responsabilidad técnica y básica</b> | División de Transporte del Banco (INE/TSP)  |                 |           |
| <b>Fechas tentativas:</b>               | Elegibilidad:   | Agosto 2008     |           |
|   | Aprobación:   | Septiembre 2008 |           |

### I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 1.1 **Marco socioeconómico.** Con casi ocho millones de habitantes, el Distrito Capital de Bogotá concentra aproximadamente el 17% de la población del país. El Producto Interno Bruto (PIB) de la ciudad representa el 23% del total nacional, con una tasa de crecimiento económico que alcanzó el 7,5% en 2007. La población económicamente activa es cercana al 50% y su fuerza laboral tiene los mayores niveles de educación y capacitación en el país. Aunque la tasa de desocupación es del 11%, el subempleo y el nivel de informalidad del empleo son cercanos al 32% y 54%, respectivamente. El tejido empresarial de la ciudad es el más grande del país, con aproximadamente el 50% de la gran, mediana y pequeña empresa del total nacional.
- 1.2 En términos de clima de negocios, Bogotá es considerada uno de los principales centros de negocios del continente, calificada por ejecutivos latinoamericanos como la tercera ciudad en la región en cuanto a generación de valor para negocios<sup>1</sup>. La percepción positiva de la ciudad ha aumentado en los últimos años debido principalmente a la mejora continua en la percepción de seguridad, calidad de vida y gestión urbanística.
- 1.3 **La movilidad.** Según la Encuesta de Movilidad de Bogotá (2005), los viajes en transporte público colectivo y masivo (TransMilenio) representan el 57,2% de los viajes diarios en la ciudad, seguido de los viajes a pie con el 15,1% y en vehículo particular con el 14,7%. Se destaca la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta), la cual alcanza una participación del 17,3% de los viajes totales. Con relación a la propiedad vehicular,

<sup>1</sup> Encuesta "Mejores Ciudades para Hacer Negocios en América Latina", América Economía ([www.americaeconomia.com](http://www.americaeconomia.com)).

el 67% de los hogares en Bogotá no dispone de ningún tipo de vehículo motorizado. Asimismo, el 90% de las personas que viajan en transporte público no poseen automóvil o no lo tienen disponible, lo que los hace usuarios cautivos del transporte público al no tener otra alternativa de viaje en modo motorizado. Las encuestas más recientes sobre gasto del ingreso familiar indican que en promedio los hogares bogotanos gastan un 14,2% de su ingreso en transporte y comunicaciones, participación que era solo del 7,7% durante la década de los ochenta.

- 1.4 **El problema.** Aún con la exitosa experiencia del sistema de transporte masivo TransMilenio implantado en 1999, el resto del sistema de transporte público (colectivo) de Bogotá continúa operando bajo condiciones de ineficiencia y bajo nivel de servicio<sup>2</sup>.
- 1.5 Los factores asociados con la ineficiencia del sistema de transporte público colectivo en la ciudad son: (i) la sobreoferta de servicios; (i) una oferta irregular de servicios de transporte público (estimada en un 30% de la flota oficialmente registrada); (ii) una proporción significativa de vehículos obsoletos en términos de edad y de diseño vehicular; (iii) un esquema empresarial que no propende a la eficiencia del sistema (la mayoría de las empresas no son propietarias de los vehículos y generan la mayor parte de sus recursos por el sistema de afiliación de los mismos); (iv) un sistema no jerarquizado, donde autobuses y microbuses compiten entre si, afectando la rentabilidad de las rutas; (v) una malla vial deteriorada en varios sectores, lo cual contribuye a la reducción de la velocidad y a mayores costos de operación; (vi) un esquema (formula) de determinación de tarifa donde los factores de eficiencia y calidad del servicio no son reflejados adecuadamente en el mejoramiento del sistema; (vii) un sistema de recaudo ineficiente; (viii) un sistema de remuneración que propicia la denominada “guerra del centavo”, aspecto que contribuye al deterioro de la seguridad vial y a la reducción del nivel de servicio de las vías; (ix) un esquema de rutas y servicios con una cobertura deficiente en zonas periféricas de bajos ingresos; y (x) un esquema de paraderos que no reúnen condiciones técnicas para la espera y el abordaje de pasajeros a los vehículos.
- 1.6 En particular, la sobreoferta, uno de los principales factores asociados a la ineficiencia del sistema, contribuye a una mayor congestión, accidentalidad y contaminación, así como al deterioro y desvalorización de algunos corredores de la ciudad. Además de no ser sostenible para los usuarios del sistema, en términos de baja calidad de servicio, y para la sociedad en general en términos de seguridad y medio ambiente, la sobreoferta impide que el negocio para los propietarios de vehículos de transporte público colectivo sea sostenible financieramente.
- 1.7 **La estrategia.** La Alcaldía Mayor de Bogotá (AMB), bajo las directrices del Plan de Ordenamiento Territorial –POT (Decreto 190 de 2004) y del Plan Maestro de Movilidad –PMM (Decreto 319 de 2006), busca impulsar una política sectorial para la ciudad basada en una movilidad segura, equitativa, sostenible y competitiva, estableciendo como eje estructurador el sistema de transporte público. El PMM define los siguientes lineamientos: 1. Movilidad sostenible; 2. Movilidad competitiva; 3. La prioridad del peatón; 4. **Transporte público eje estructurador:** El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema; 5. Racionalización del vehículo

---

<sup>2</sup> En Bogotá cada vehículo de transporte público colectivo, con una edad promedio de 17 años, transporta aproximadamente 220 pasajeros diarios, equivalentes a un Índice de Pasajero-Kilómetro (IPK) de 1,36.



particular; 6. Integración modal; 7. Movilidad inteligente; 8. Movilidad socialmente responsable; y 9. Movilidad orientada a resultados.

- 1.8 Esta visión estratégica del transporte público, en función de su naturaleza de servicio público esencial, está basada en los principios de prevalencia del interés público y en atender a la mayor parte de la población bogotana por ser estos los principales beneficiados. En este contexto, la política distrital de movilidad establece el marco del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP, para el cual se hace necesario definir alternativas para solucionar de manera integral y sostenible los problemas estructurales del transporte colectivo. Esta solución busca integrar los servicios en un sistema que cubra la totalidad de las necesidades de los usuarios, articulando los distintos modos: sistema colectivo actual con los masivos de Transmilenio, y los futuros Metro y Tren de Cercanías, con el recaudo centralizado de tarifas, la jerarquización y racionalización de rutas y servicios, la eliminación de la sobreoferta, la promoción de reposición temprana de vehículos y la disminución de circulación innecesaria de taxis.
- 1.9 **Estrategia del Banco con el país.** La estrategia del Banco para Colombia está orientada a: (i) sentar las bases para reactivar y dinamizar la economía; (ii) promover el desarrollo social y asegurar la protección de los más vulnerables; y (iii) mejorar la gobernabilidad del país y apoyar la modernización del Estado. La CT es consistente con los objetivos de promover la competitividad y el desarrollo social, ya que apoyará acciones tendientes a la mejora de la gestión y operación del transporte público en la capital del país: servicio fundamental para asegurar las condiciones de accesibilidad y movilidad de la población de menores ingresos, aquella que depende de este modo de transporte para acceder a oportunidades de desarrollo económico y social.
- 1.10 **Justificación.** Según el PMM, el SITP tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá. Bajo esta premisa, el nivel de cambios y de reestructuración del sistema de transporte público actual requerirá de un conjunto de 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. El diseño e implantación del SITP representa uno de los mayores y más complejos retos de reorganización de sistemas de transporte urbano en la región, comparable solo a procesos realizados en Santiago de Chile y Sao Paulo, Brasil. La exitosa implantación del SITP dependerá de un proceso de integración operacional, tarifaria e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de calidad, economía y eficiencia.
- 1.11 **La cooperación técnica.** La AMB, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), viene ejecutando el diseño conceptual y la estructuración de los elementos operativos, institucionales y legales del SITP<sup>3</sup>. Una vez definidos estos elementos, será necesario seguir adelante con la definición de los elementos operativos y de gestión del

---

<sup>3</sup> Contrato de consultoría No. 227 de 2006 de la SDM: “Estructuración técnica, legal y financiera la integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo de la ciudad”.



proceso de implantación y ejecución del SITP, así como actividades complementarias para la estructuración de los diferentes modos de transporte que componen el SITP. En este contexto, y para apoyar la implantación y puesta en marcha del SITP, la AMB ha solicitado al Banco fondos de Cooperación Técnica (CT) del Fondo de Infraestructura (InfraFondo). Se consultaron otros fondos de CT disponibles en el Banco, sin embargo se considera que los fondos no estarían en los tiempos y las condiciones que el proyecto necesita.

## II. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de la CT consiste en apoyar a la AMB en el proceso de implantación y ejecución del SITP para Bogotá. En particular, se busca asistencia técnica para la puesta en marcha y acompañamiento de una estrategia que garantice la transición del actual sistema al esquema del SITP bajo una adecuada operación y gestión.
- 2.2 Para lograr el objetivo propuesto, la CT busca apoyar a la AMB en el desarrollo de las siguientes actividades:
- 2.3 **Componente I. Asesoría y recomendaciones en la implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP.** Este componente incluye la revisión del diseño conceptual, técnico, legal y financiero del SITP, desarrollado como parte del estudio de consultoría contratado por la AMB. Se contratarán servicios de consultoría especializados para que a partir de este análisis, y de las experiencias y mejores prácticas de otros procesos similares a nivel internacional, se identifiquen y recomienden los elementos y especificaciones para la etapa de operación y puesta en marcha del SITP en cada una de las zonas y con cada concesionario.
- 2.4 Teniendo en cuenta que la implantación se hará de manera gradual (hasta 36 meses), y que dentro de éste término se realizará un monitoreo y evaluación de la puesta en marcha, es probable que se presenten eventos que ameriten ajustes y adaptaciones al diseño detallado de rutas y servicios durante la operación del sistema, así como ajustes al diseño técnico, operacional y de recaudo único. En este contexto, las actividades de este componente incluirán asesoría técnica, apoyo en actos administrativos y acompañamiento en: (i) negociación y comunicación durante las fases de diseño operativo de detalle, licitación y puesta en marcha; (ii) control, monitoreo y evaluación de la puesta en marcha desde el punto de vista operativo y social; y (iii) recomendaciones sobre reformas sectoriales de corto, mediano y largo plazo, así como actividades complementarias que garanticen una adecuada transición al esquema del SITP.
- 2.5 **Componente II. Actividades complementarias para el esquema futuro del SITP.** Este componente incluye actividades complementarias relacionadas con el esquema futuro del SITP y la administración de la CT. En particular, se financiarán las siguientes actividades: (i) diagnóstico institucional del sector movilidad (SDM, Transmilenio S.A. e Instituto de Desarrollo Urbano –IDU) y recomendaciones para el desarrollo e implementación de mecanismos técnicos, financieros, operativos y legales aplicables a modelos de gestión de contratos de movilidad; (ii) fortalecimiento institucional y capacitación a la unidad de gestión del SITP encargada del proceso de monitoreo y seguimiento del plan de implantación y puesta en marcha; (iii) realización de un seminario internacional de experiencias de sistemas Metro (incluidos los costos administrativos del equipo de proyecto para la preparación de dicho seminario); y (iv)

elaboración de un estudio de experiencias de financiación de sistemas de transporte masivo por valorización (*value capture*).

### III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 3.1 El costo total estimado para la CT es de US\$ 2.000.000, de los cuales US\$ 1.500.000 serían financiados por el InfraFondo y US\$ 500.000 serán recursos de contrapartida local aportados en especie (costos locales de administración y seguimiento de la CT) o en dinero correspondientes a estudios ya realizados o que se requieran realizar complementarios al diseño conceptual del SITP. El plazo de ejecución de la CT y desembolsos se estima en 36 meses.

| Cuadro III-1 Costos y Financiamiento (miles US\$) |              |               |              |
|---|--------------|---------------|--------------|
| Descripción                                       | InfraFondo   | Contrapartida | TOTAL        |
| Componente I                                      | 1.000        | 400           | 1.400        |
| Componente II                                     | 500          | 100           | 600          |
| <b>TOTAL</b>                                      | <b>1.500</b> | <b>500</b>    | <b>2.000</b> |
| Participación (%)                                 | 75%          | 25%           | 100%         |

### IV. EJECUCIÓN

- 4.1 A solicitud del beneficiario, y de acuerdo a los procedimientos operativos y administrativos del InfraFondo, el Banco, a través del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte (INE/TSP), será el ejecutor de la CT. La adquisición de bienes y servicios y la contratación de los servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT se realizará de conformidad con los procedimientos y políticas del Banco. INE/TSP actuará como unidad de responsabilidad básica (URB). La supervisión y coordinación de la ejecución de las asesorías que se contraten con recursos de esta CT serán realizadas en conjunto por INE/TSP y una unidad de gestión del SITP bajo la autoridad de la SDM. La CT apoyará y financiará el fortalecimiento institucional de esta unidad de gestión del SITP. Aunque el Banco será el ejecutor de la CT, se espera que el proceso cuente con el mayor interés y apoyo por parte de la SDM debido a que el proceso de reorganización del transporte público en Bogotá es una de las prioridades de política de la actual administración.

### V. ASPECTOS ESPECIALES Y PLAN DE ACCIÓN

- 5.1 Existe un riesgo asociado a la complejidad de los procesos de implantación y puesta en marcha que apoyarán los servicios de consultoría, y en particular a la posibilidad de llegar a un acuerdo con los agentes del sistema actual que garantice una transición adecuada al esquema del SITP. El Gobierno de Colombia (GdC) y el Departamento de Cundinamarca también serán dos actores importantes en la definición del esquema del SITP en el contexto de los proyectos Metro y Tren de Cercanías, integrantes del SITP, y que están en fase de preinversión. Además de la CT, se espera que el Banco continúe apoyando a la AMB y al GdC en la financiación de asistencia técnica, estudios de preinversión, así como la inversión en infraestructura para todos los proyectos integrantes del SITP. En particular, los productos desarrollados como parte de esta CT serán claves para la preparación de operaciones de financiamiento futuro que el Banco y la AMB vienen acordando para la preinversión del SITM, incluido Metro y el Tren de Cercanías.

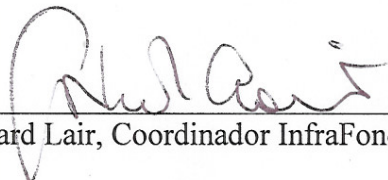


- 5.2 Dadas las condiciones actuales de avance en el diseño del SITP, se prevé que se comenzaría a licitar en enero de 2009, y estaría en plena operación en enero de 2011.

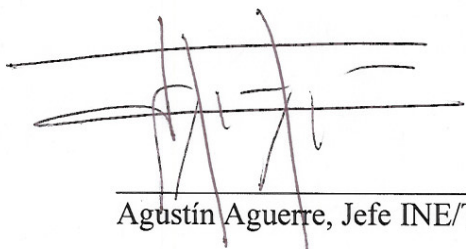
## VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta operación en Categoría "C".

## VII. APROBACIÓN

  
Gerhard Lair, Coordinador InfraFondo

08/08/08  
Fecha

  
Agustín Aguerre, Jefe INE/TSP

9/15/08  
Fecha

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

|                    |                              |  |
|--------------------|------------------------------|--|
| PROJECT<br>DETAILS | IDB Sector                   | Transportation and Communication                           |
|                    | Type of Operation            | Technical Cooperation                                      |
|                    | Additional Operation Details |  |
|                    | Country                      | Colombia   |
|                    | Project Status               | New Operation  |
|                    | Investment Checklist         | Generic Checklist  |
|                    | Team Leader                  | Felipe Targa   |
|                    | Project Title                | Apoyo al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá |
|                    | Project Number               | CO-T1146   |
|                    | Safeguard Specialist(s)      | <i>To be completed by assessor</i>                         |
|                    | Assessment Date              | 2008-09-08   |
|                    | Assessment Number            | 2008-09082001-2  |
|                    | Additional Comments          |  |

|  |   |  |                        |
|--|---|--|------------------------|
| SAFEGUARD<br>POLICY<br>FILTER<br>RESULTS | Type of Operation                       | Technical Cooperation  |                        |
|  | Safeguard Policy Items Identified (Yes) | If a Technical Cooperation, the operation is associated with the design and/or implementation of a major investment loan in infrastructure.  | <a href="#">(B.04)</a> |
|  | Potential Safeguard Policy Items (?)    | No potential issues identified   |                        |
|  | Recommended Action                      | Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to CESI Secretariat.<br><br><i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i> |                        |
|  | Additional Comments                     |  |                        |

|                             |  |            |
|-----------------------------|--|------------|
| <b>ASSESSOR<br/>DETAILS</b> | <b>Name of person who completed<br/>screening:</b> |            |
|                             | <b>Title</b>                                       |            |
|                             | <b>Date</b>  | 2008-09-08 |



# SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) (together with the Safeguard Policy Filter Report) and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

|                        |                              |  |
|------------------------|------------------------------|--|
| <b>PROJECT DETAILS</b> | IDB Sector                   | Transportation and Communication                           |
|                        | Type of Operation            | Technical Cooperation                                      |
|                        | Additional Operation Details |  |
|                        | Country                      | Colombia   |
|                        | Project Status               | New Operation  |
|                        | Investment Checklist         | Generic Checklist  |
|                        | Team Leader                  | Felipe Targa   |
|                        | Project Title                | Apoyo al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá |
|                        | Project Number               | CO-T1146   |
|                        | Safeguard Specialist(s)      | <i>To be completed by assessor</i>                         |
|                        | Assessment Date              | 2008-09-08   |
|                        | Assessment Number            | 2008-09084010-2  |
|                        | Additional Comments          |  |

|                                       |                            |  |                         |
|---------------------------------------|----------------------------|--|-------------------------|
| <b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b> | Project Category:<br>C     | Override Rating:   | Override Justification: |
|                                       |                            |  | Comments:               |
|                                       | Conditions/Recommendations | <ul style="list-style-type: none"> <li>No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations (as established under directive B.3 of the Environment Policy).</li> <li>Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3).</li> <li>The Project Team must send the PCD (or equivalent) containing an Environmental and Social Strategy (ESS -- the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3; paragraph 9).</li> </ul> <p><i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i></p> |                         |

|   |                          |                     |
|---|--------------------------|---------------------|
| <b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b> | Identified Impacts/Risks | Potential Solutions |
|   | No issues identified     |                     |

|                             |  |              |
|-----------------------------|--|--------------|
| <b>ASSESSOR<br/>DETAILS</b> | <b>Name of person who completed screening:</b> | <b>Date:</b> |
|                             | <b>Comments:</b>                               |              |



Al contestar por favor cite estos datos:  
Radicado No.: 20082000236031  
Fecha: 15/08/2008 9:13:06 AM

RECIBIDO  
2008 AGO 20 A 2:49 PM  
BID-FCO

Bogotá, D.C., 15 de agosto de 2008

Señor  
RODRIGO PAROT  
Representante en Bogotá  
Banco Interamericano de Desarrollo  
CRA 7 N° 71-21 TR B P 19  
Ciudad

**Asunto:** Proyecto - Apoyo al Sistema Integrado de Transporte  
Público de Bogotá - SITP

Estimado señor Parot:

Hemos recibido la iniciativa de la referencia, que ha sido puesta a consideración del Banco para optar por recursos de cooperación.

Si bien el objetivo de la cooperación técnica consiste en apoyar a la Alcaldía Mayor de Bogotá en el proceso de implantación y ejecución del Sistema Integrado de Transporte Público, en particular para la puesta en marcha y acompañamiento de una estrategia que garantice la transición del actual sistema al esquema del SITP bajo una adecuada operación y gestión, sería recomendable involucrar también a los actores privados, en especial la industria automotriz, en razón a que en el país entran en funcionamiento mas de 300.000 automotores, de los cuales aproximadamente un 50% se queda en Bogotá.

Teniendo en cuenta lo anterior y que el tema de la regulación de movilidad ciudadana a través de vehículos particulares se encuentra ya bastante restringida y en tanto que el documento menciona la intención de impulsar una política sectorial basada en una movilidad equitativa, es importante definir cuales serán las estrategias utilizadas para este particular.

Por otra parte, la Secretaría de Hacienda Distrital, a través de su Oficina de Banca Multilateral y Cooperación, nos ha manifestado que se contrató y efectuó una consultoría en temas relacionados con el propuesto en este proyecto, cuyos resultados se recomienda tener en cuenta para el nuevo estudio.

Finalmente, solicitamos comedidamente, incluir en el documento de términos de referencia nuestras observaciones, con el fin de que el estudio comprenda el concepto de calidad del servicio desde la perspectiva de la ciudadanía beneficiaria del mismo.

Cordial saludo,

  
SANDRA ALZATE CIFUENTES  
Directora de Cooperación Internacional

CC. Señora Natalia Bargans B. Subdirectora de Crédito - DNP - Calle 26 No. 13-19

Ana.B



Dirección de Cooperación Internacional

Conmutador (57 1) 5960800 Ext 7209 - Fax ext. 2830705 - Calle 7 No. 6-54 Piso 2 - Bogotá - Colombia - [www.accionsocial.gov.co](http://www.accionsocial.gov.co)







SC - 20082300428581

Bogotá, D.C., martes 8 de julio de 2008

Doctora  
**SANDRA ALZATE CIFUENTES**  
Directora Cooperación Internacional  
**Agencia presidencial para la Acción Social y  
la Cooperación Internacional**  
Calle 7 No. 6 - 54 piso 2  
Ciudad

Asunto: Concepto Técnico "Apoyo al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá".

Apreciada doctora Sandra:

La Alcaldía Mayor de Bogotá a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, SDM, viene ejecutando el diseño conceptual y la estructuración de los elementos operativos, institucionales y legales del Sistema Integrado de Transporte Público, SITP. Para apoyar la implantación y puesta en marcha del SITP, la Alcaldía Mayor de Bogotá ha solicitado al BID Fondos No Reembolsables de Cooperación Técnica (CT) del Fondo de Infraestructura (InfraFondo).

Respecto a lo anterior, y en respuesta a la solicitud de concepto técnico recibida, este Departamento se permite realizar las siguientes precisiones sobre el proyecto:

#### 1. Justificación

- La Alcaldía Mayor de Bogotá, bajo las directrices del Plan de Ordenamiento Territorial, POT (Decreto 190 de 2004) y del Plan Maestro de Movilidad, PMM (Decreto 319 de 2006), busca impulsar una política sectorial para la ciudad basada en una movilidad segura, equitativa, sostenible y competitiva, estableciendo como eje estructurador el sistema de transporte público.
- Esta visión del transporte público está basada en los principios de prevalencia del interés público y en atender a la mayor parte de la población bogotana. La política distrital de movilidad establece el marco del SITP, el cual busca integrar los servicios en un sistema que cubra la totalidad de las necesidades de los usuarios, garantizando los derechos de éstos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio.
- Según el PMM, el SITP tiene por objeto generar un sistema de transporte público organizado, eficiente y sostenible, articulando los distintos modos: sistema colectivo actual de Transmilenio, y los futuros Metro y Tren de Cercanías, con el recaudo centralizado de tarifas, la jerarquización de vías, la eliminación de la sobreoferta, la promoción de reposición temprana de vehículos y la disminución de circulación innecesaria de taxis. Bajo esta premisa, el nivel de reestructuración del sistema de transporte público actual requerirá acciones para la operación integrada de los diferentes modos de transporte público, entidades e infraestructura relacionada.



## 2. Descripción

El costo total del proyecto es de US\$ 2.500.000, de los cuales US\$ 2.000.000 son CT y US\$ 500.000 son contrapartida, a ser ejecutados en 36 meses (el cronograma de inversión se encuentra anexo). El proyecto busca apoyar a la Alcaldía Mayor de Bogotá en la realización del proyecto a través de los siguientes componentes:

- Componente I. Asesoría y recomendaciones en la implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP en cada una de las zonas.

Este componente, que será ejecutado por el BID con el apoyo de la SDM, incluye la asistencia técnica la cual requerirá de la asesoría a la administración con especialistas quienes trabajarán con base en los productos desarrollados como parte del estudio de consultoría contratado por la Alcaldía Mayor de Bogotá para el diseño del SITP, y a partir de estos resultados se deberán identificar y recomendar los elementos y especificaciones para la etapa de operación y puesta en marcha del sistema en cada una de las zonas y con cada concesionario. Teniendo en cuenta que la implementación se hará de manera gradual (hasta 36 meses), y que dentro de éste término se presentarán eventos que ameriten ser ajustados se requiere adaptar el diseño detallado de rutas y servicios durante la operación del sistema así como ajustes al diseño técnico, operacional y de recaudo único. Por otro lado, con cargo a este componente se realizará el control, monitoreo y evaluación de la puesta en marcha desde el punto de vista operativo y social.

- Componente II. Actividades complementarias para la estructuración de los proyectos Metro y Tren de Cercanías en el esquema del SITP. Este componente, que será ejecutado por el BID con el apoyo de la SDM, incluye actividades complementarias relacionadas con el esquema futuro del SITP: i) Diagnóstico institucional del sector Movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A.) para el desarrollo, implementación de mecanismos técnicos, financieros, operativos y legales aplicables a modelos de gestión de contratos de movilidad; ii) realización de un seminario internacional de experiencias de sistemas Metro y iii) análisis de mecanismos de financiación por concepto de créditos de carbono (reducciones de CO2).
- Componente III. Contrapartida - Aporte Local. Este componente, ejecutado por la SDM, contempla un porcentaje del contrato de consultoría No. 227 de 2006 de la Secretaría Distrital de Movilidad, cuyo objeto es "Estructuración técnica, legal y financiera la integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo de la ciudad". Esta consultoría se encuentra actualmente en ejecución y el aporte local como contrapartida corresponde a un porcentaje de los pagos que se han realizado con cargo a la ejecución del contrato.

Teniendo en cuenta lo anterior, este Departamento emite concepto técnico favorable a la solicitud presentada por el Distrito de Bogotá y atentamente solicita a la Dirección de Cooperación Internacional adelantar los trámites pertinentes ante el BID para acceder a los recursos mencionados.

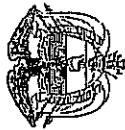
Cordialmente,

**NATALIA BARGANS BALLESTEROS**  
Subdirectora de Crédito

Copia: Doctor Juan Ricardo Ortega, Secretario de Hacienda Distrital  
Doctor Luis Bernardo Villegas, Secretario de Movilidad Distrital  
Señor Rodrigo Parot, Representante del BID para Colombia  
Doctor René Alejandro Cortés, Director de Infraestructura y Energía Sostenible, DNP

Anexo: un (1) folio

Preparó: Laura A. Flórez C.



**FUENTES Y USOS PROYECTOS SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA BOGOTÁ,  
MOVILIDAD Y FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DE INGRESOS 2008-2012**

| Componente I   | ACTIVIDAD  | FUENTE DE FINANCIACIÓN |                 | TOTAL | ENTIDAD<br>EJECUTORA | Plazo                        |
|----------------|--|------------------------|-----------------|-------|----------------------|------------------------------|
|                |  | BID-<br>INFRAFUND      | APORTE<br>LOCAL |       |                      |                              |
| Componente I   | Asesoría y recomendaciones en la implantación, puesta en marcha y ejecución del SITP en cada una de las zonas.   | 1,50                   |                 | 1,50  | BID                  |                              |
|                | Las actividades incluirán asesoría técnica, apoyo en actos administrativos y acompañamiento en:  |                        |                 |       |                      |                              |
|                | (i). Este componente incluye la asistencia técnica la cual requerirá de la asesoría a la administración con especialistas quienes trabajarán con base en los productos desarrollados como parte del estudio de consultoría contratado por la AMB para el diseño del SITP, y a partir de estos resultados se deberán identificar y recomendar los elementos y especificaciones para la etapa de operación y puesta en marcha del sistema en cada una de las zonas y con cada concesionario. Teniendo en cuenta que la implementación se hará de manera gradual (hasta 36 meses), y que dentro de éste término se presentarán eventos que ameriten ser ajustados se requiere adaptar el diseño detallado de rutas y servicios durante la operación del sistema así como ajustes al diseño técnico, operacional y de recaudo único. | 1,20                   |                 | 1,20  | BID                  | Enero 2009 - Enero 2011      |
| Componente II  | (ii) control, monitoreo y evaluación de la puesta en marcha desde el punto de vista operativo y social.  | 0,30                   |                 | 0,30  | BID                  | Enero 2009 - Enero 2011      |
|                | Actividades complementarias para la estructuración de los proyectos Metro y Tren de Cercanías en el esquema del SITP.  | 0,50                   |                 | 0,50  | BID                  |                              |
|                | (i) Diagnóstico institucional del sector Movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A.) para el desarrollo, implementación de mecanismos técnicos, financieros, operativos y legales aplicables a modelos de gestión de contratos de movilidad.   | 0,20                   |                 | 0,20  | BID                  | Septiembre 2008 - Enero 2009 |
| Componente III | (ii) realización de un seminario internacional de experiencias de sistemas Metro   | 0,10                   |                 | 0,10  | BID                  | Septiembre 2008 - Enero 2009 |
|                | (iii) análisis de mecanismos de financiación por concepto de créditos de carbono (reducciones de CO2).   | 0,20                   |                 | 0,20  | BID                  | Septiembre 2008 - Enero 2009 |
|                | Contrapartida – Aporte Local.<br>Este componente contempla un porcentaje del contrato de consultoría No. 227 de 2006 - UT MTP Bogotá, de la Secretaría Distrital de Movilidad, cuyo objeto es "Estructuración técnica, legal y financiera la integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo de la ciudad". Esta consultoría se encuentra actualmente en ejecución y el aporte local como contrapartida corresponde a un porcentaje de los pagos que se han realizado con cargo a la ejecución del contrato.   |                        | 0,50            | 0,50  | SDM                  |                              |
| Componente III |  |                        | 0,50            | 0,50  | SDM                  | Enero 2007 - Enero 2009      |
|                | Valores en Millones de USD\$   |                        |                 |       |                      |                              |