



DEUDA ASOCIADA AL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE POPAYÁN, GESTIONADO POR MOVILIDAD FUTURA S.A.S.

CALIFICACIÓN INICIAL

Acta Comité Técnico No. 394
Fecha: 25 de mayo de 2018

CAPACIDAD DE PAGO

BBB (TRIPLE B)

El Comité técnico de Calificación de Value and Risk Rating S.A, sociedad calificadora de valores, asignó la calificación **BBB (Triple B)** a la **Deuda Asociada al Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán, gestionado por Movilidad Futura S.A.S.**

Fuentes:

- Consolidador de Hacienda e Información Pública – CHIP.
- Movilidad Futura S.A.S.

La calificación **BBB (Triple B)** es la categoría más baja de grado de inversión; indica una capacidad suficiente para el pago de intereses y capital. Sin embargo, las entidades calificadas en BBB son más vulnerables a los acontecimientos adversos que aquellas calificadas en mejores categorías de calificación. Adicionalmente para las categorías de riesgo entre AA y B y entre VrR 1 y VrR 3, Value and Risk Rating S.A. utilizará la nomenclatura (+) y (-) para otorgar una mayor graduación del riesgo relativo.

Miembros Comité Técnico:

Javier Alfredo Pinto Tabini
Iván Darío Romero Barrios
Eduardo Monge Montes

NOTA: La presente calificación se otorga dando en cumplimiento al Decreto 1068 del 26 de mayo de 2015, emitido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en la cual se establece la obligación de las empresas descentralizadas de tener vigente en todo momento una calificación de su capacidad de pago para gestionar endeudamiento externo u operaciones de crédito público interno o externo con plazo superior a un año.

Contactos:

Kelly Córdoba Sepúlveda
kelly.cordoba@vriskr.com

Erika Tatiana Barrera Vargas
erika.barrera@vriskr.com

Luis Fernando Guevara O.
luisfguevara@vriskr.com

PBX: (571) 5 26 5977
Bogotá D.C

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE LA CALIFICACIÓN

La calificación otorgada a la deuda asociada al **Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán, gestionado por Movilidad Futura S.A.S.**, se sustenta en lo siguiente:

- **Posicionamiento.** Movilidad Futura S.A.S es una entidad descentralizada del orden municipal y de carácter industrial y comercial del estado, creada en noviembre de 2009 para la estructuración, construcción y puesta en marcha del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán, de acuerdo a lo establecido en el Documento Conpes¹ 3602 de 2009.

Dicho proyecto es de importancia estratégica para el país, dado que se enmarca dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano (Conpes 3167 de 2002) y responde a la necesidad de crear un sistema que estructure el ordenamiento de la ciudad, la preservación del

¹ Consejo Nacional de Política Económica y Social.



medio ambiente y la formalidad del transporte. En este sentido, la financiación de la infraestructura física, tecnológica y operativa requerida para su implementación se estructuró mediante un acuerdo de cofinanciación entre la Nación y el municipio de Popayán.

Value and Risk pondera positivamente el apoyo brindado por el gobierno nacional y municipal, que le ha permitido a Movilidad Futura (ente gestor) contar con los recursos necesarios para la implementación y puesta en marcha del SETPC². No obstante, al considerar que la fuente de financiación del sistema está garantizada con los recursos establecidos en el convenio de cofinanciación, la calificación estará sujeta al desempeño, respaldo y disposición política otorgada por el municipio de Popayán, quien ejerce como entidad territorial responsable de la ejecución del proyecto. Por lo anterior, la Calificadora hará seguimiento a la evolución de la capacidad del pago del Municipio, así como a su apoyo y cumplimiento con los aportes establecidos.

- **Estructura Administrativa.** La Junta Directiva está liderada por el Alcalde de Popayán, dado que el Municipio es propietario del 100% de la Entidad, planeación municipal, así como un delegado del Ministerio de Transporte. Adicionalmente, participan un miembro del Ministerio de Hacienda y uno del Departamento Nacional de Planeación (DNP). Dicho órgano es el encargado de la elección del Gerente, cuyo cargo es de libre nombramiento y remoción.

Para el desarrollo de su función como gestor de la construcción e implementación del SETPC, Movilidad Futura cuenta con 131 funcionarios, de los cuales tres son de planta (Gerente, Director de Control Interno y el Asesor Jurídico), mientras que los restantes son contratados por prestación de servicios, en línea con lo estipulado en el proyecto. Es de mencionar, que los gastos de funcionamiento (personal de planta y gastos generales), están a cargo de municipio Popayán, quien actualmente los financia con los rendimientos financieros generados por sus aportes, administrados en un encargo fiduciario, según con lo señalado en el convenio.

Al respecto, de acuerdo con lo establecido para los SETPC del país, se espera que una vez el sistema entre en operación y se culminen las obras de infraestructura (2023), la función del Ente Gestor estará limitada a la supervisión, razón por la cual se proyecta una reducción en su planta de personal.

- **Evolución del sistema.** En línea con lo estipulado en el Conpes 3602 de 2009, la inversión total proyectada para la construcción, implementación e inicio de la operación del SETPC de Popayán asciende a \$285.264 millones (precios constantes 2009), de los cuales \$230.103 millones corresponden a inversión pública, destinada a la construcción y adecuación de malla vial y espacio público, adquisición de tecnología para el sistema de gestión y control de flota, compra de predios, costos financieros, entre otros; mientras que el

² Sistema de Transporte Público Colectivo.



saldo restante (\$55.161 millones) está a cargo del sector privado, direccionado a la adquisición, operación, y mantenimiento de la flota de buses.

Para la financiación de la inversión pública la Nación y el municipio de Popayán firmaron un convenio de cofinanciación, mediante el cual se comprometieron a aportar el 70% y 30% de los recursos, respectivamente³. Asimismo, se estableció que los recursos de la Nación únicamente podrán ser destinados a la financiación de las obras contempladas en el Conpes, además de estar sujetos al cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales del ente territorial. Por su parte, se determinó que los costos adicionales asociados al desarrollo del proyecto, deben ser asumidos por el Municipio, así como los gastos de administración y funcionamiento del ente gestor y los relacionados con la operación, mantenimiento y reposición del SETP.

Los recursos del convenio son girados a un encargo fiduciario constituido en Fiduciaria Davivienda, quien los transfiere de acuerdo con los avances de las obras (informados por el ente gestor), y las condiciones instauradas en el documento de cofinanciación, el cual, entre otras, estableció que debía existir una separación de los aportes de cada una de las entidades territoriales, con el fin de administrarlos adecuadamente y cumplir con las obligaciones a cargo de cada uno de ellos. Adicionalmente, con el propósito de hacer seguimiento y control de los proyectos financiados con dichos recursos, se estableció un Comité Fiduciario integrado por un delegado del Ministerio de Transporte, uno del Ministerio de Hacienda, uno del DNP⁴, y el secretario de Hacienda como delegado del Municipio.

- **Desempeño Operativo.** Desde 2009, Movilidad Futura dió inicio a las obras de infraestructura, que incluyen la reconstrucción y rehabilitación de vías, así como la ingeniería de diseño y detalle, de acuerdo con lo establecido en el Conpes 3602 de 2009, las cuales a la fecha presentan un nivel de ejecución del 51%. Adicionalmente, para la implementación del sistema el Ente Gestor ha realizado los ajustes solicitados por el DNP para la validación de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera, que se consolida como la primera etapa para la puesta en marcha del mismo. Posterior a dicha validación, se dará inicio al proceso de pre operación y transición del transporte público convencional al SETPC, que contempla la asignación y reestructuración de rutas, la licitación del sistema de gestión y control de flota, el sistema de recaudo, así como de la administración de patios y talleres.

Es de resaltar, que como adelanto de la fase pre operativa, Movilidad Futura lleva a cabo la medición de indicadores de calidad de desempeño a los actuales operadores del transporte público colectivo

³ Al respecto, el municipio de Popayán determinó como garantía y fuente de pago el impuesto de la sobretasa a la gasolina, cuyo recaudo a diciembre de 2017 ascendió a \$12.363 millones, de acuerdo con lo publicado en el Consolidador de Hacienda y Crédito Público – CHIP.

⁴ Departamento Nacional de Planeación.



en el Municipio, con el objetivo de verificar el estado de los vehículos y la frecuencia en los despachos. A la vez que ha realizado mesas de retroalimentación con los representantes de las empresas de transporte para de revisar los resultados de dichos indicadores, así como los esquemas de rutas y las condiciones técnicas y operativas que estos deben cumplir para hacer parte del SETPC. En cuanto a lo relacionado con gestión social, ha efectuado actividades de socialización, educación, cultura ciudadana y promoción del sistema.

De acuerdo con el borrador de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera, la Entidad ha determinado tres fases para la implementación del SETPC, así como unos requerimientos para el primer año de operación, que constan de una flota de 409 buses y 37 rutas, con una demanda esperada 116.000 pasajeros/día. Igualmente, como parte de dicha estructuración, en la actualidad se están desarrollando los estudios para la determinación de la tarifa técnica, en los que se contempla la creación de un fondo de estabilización tarifaria, financiado por el Municipio, en caso de que la tarifa técnica final supere la tarifa cobrada al usuario (\$1.600)⁵. En este sentido, *Value and Risk* considera primordial que Movilidad Futura establezca los mecanismos necesarios para la sostenibilidad financiera, tanto del sistema como de los operadores, por lo cual hará seguimiento a la gestión adelantada con la administración municipal, para la determinación de la tarifa a cobrar una vez se implemente el SETPC.

De otro lado, en opinión de la Calificadora es esencial que se continúen fortaleciendo los procesos de planeación, seguimiento y control, con el fin de cumplir con la implementación del sistema en los tiempos establecidos, enmendar oportunamente las dificultades evidenciadas en su desarrollo y garantizar la optimización de los recursos. Igualmente, se consolida como un reto para el Ente Gestor, propender por la coordinación institucional, de tal forma que se garanticen las actividades de intervención necesarias que estimulen la demanda del sistema y reduzcan las fallas en el control de la prestación del servicio. Lo anterior, en beneficio de la estabilidad financiera del SETPC y del mejoramiento de las condiciones de movilidad en Popayán.

En concordancia con lo anterior, la evolución de la calificación estará limitada por la capacidad de pago y estabilidad financiera del municipio de Popayán (teniendo en cuenta que a su cargo están los gastos no incluidos en el acuerdo de cofinanciación), así como a la disposición política de la administración municipal para apoyar la implementación y operación del sistema ante escenarios menos favorables.

- **Endeudamiento del SETPC.** Actualmente, el SETPC de Popayán no cuenta con endeudamiento financiero. Sin embargo, con el fin de adelantar la contratación de las obras de infraestructura necesarias para su operación, Movilidad Futura, como ente gestor, estima contratar deuda por \$35.000 millones, a un plazo de cinco años sin

⁵ Determinada por la Administración municipal anualmente.



periodos de gracia. De acuerdo con la información suministrada, dichos recursos se desembolsaran gradualmente entre 2018 y 2019, conforme a la evolución de las obras, con plazo hasta 2023, año en el que finaliza el esquema de aportes del convenio de cofinanciación.

La garantía del endeudamiento corresponde a los aportes establecidos por la Nación y el Municipio en el convenio de cofinanciación, de los cuales, a marzo de 2018, existe un saldo por girar de \$159.521 millones (precios corrientes), con lo cual incluyendo únicamente los aportes de la Nación se lograría una cobertura del servicio de la deuda total de 2,89 veces y un mínimo anual de 1,7 veces.

Al respecto, es de aclarar que Movilidad Futura no es sujeto activo del endeudamiento financiero proyectado, sin embargo, tiene bajo su vigilancia y control la implementación de los proyectos financiados con dichos recursos, así como el desempeño y calidad del servicio una vez entre en operación. En este sentido, la Calificación asignada contempla los mecanismos de planeación y seguimiento establecidos, los cuales deben mantenerse en continua optimización, de tal forma que se garantice un adecuado uso de los recursos, así como una ejecución oportuna de las obras requeridas para la puesta en marcha del sistema.

De otro lado, si bien bajo proyecciones, los recursos pendientes de giro resultan suficientes para cubrir el servicio de la deuda, la calificación estará sujeta a la capacidad de pago del Municipio, toda vez que los aportes de la Nación están supeditados al cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales de la Entidad Territorial contenidas en el convenio de cofinanciación.

Adicionalmente, *Value and Risk* destaca el hecho de que la fuente de pago esté garantizada y administrada en un encargo fiduciario, así como el cumplimiento de los aportes por parte de las entidades involucradas, aspectos que aseguran la destinación de los recursos al cumplimiento de las obligaciones. Sin embargo, considera primordial que Movilidad Futura, como ordenador del gasto, defina una prelación de pagos una vez se concluya la operación de crédito, en la que se dé prioridad al cumplimiento del servicio de la deuda en los términos establecidos.

- **Contingencias.** De acuerdo a la información suministrada, existen 13 procesos judiciales en contra de Movilidad Futura, cuyas pretensiones ascienden a \$8.296 millones, con una probabilidad de fallo baja. Por cuantía sobresale un proceso valorado en \$6.955 millones, en el que el ente gestor fue vinculado de manera solidaria con el municipio de Popayán y un contratista.

Es de mencionar que si bien en el convenio de cofinanciación se estableció que las contingencias del sistema deben ser asumidas por la Entidad Territorial, la Calificadora considera importante que se fortalezcan los procesos de defensa judicial, con el fin de reducir los sobrecostos de la ejecución del proyecto y así contribuir con la implementación oportuna del sistema.

CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR

Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), corresponden a la estrategia de ‘Ciudades Inteligentes’ consignada en el Plan Nacional de Desarrollo, por medio de la cual la Nación busca mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias, con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas.

En Colombia la política del Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio del transporte público de pasajeros está consignada en el documento Conpes 3167 de 2002, que establece como objetivo la prestación de un servicio eficiente que contribuya al crecimiento ordenado del territorio y el adecuado uso del suelo urbano. Adicionalmente, regula los aportes máximos y mínimos de la Nación, el manejo de las concesiones privadas, así como las políticas a adoptar en los procesos licitatorios y de contratación, entre otros.

De la misma forma, el Gobierno Nacional publicó los documentos Conpes 3260 de 2003 y 3368 de 2005, por medio de los cuales fijó la política para impulsar el establecimiento de los sistemas de transporte masivo de pasajeros en las grandes ciudades, y crear los lineamientos para organizar el tráfico y transporte en las demás.

En línea con lo anterior, para las ciudades intermedias (entre 250.000 hasta 600.000 habitantes) estableció los SETPC, por medio de los cuales pretende, entre otras, reducir el número de viajes necesarios, actuar y conservar los centros históricos, promover la formalidad empresarial, asegurar el control efectivo de operación y facilitar la movilidad de la ciudad. Dicha propuesta es acogida y materializada mediante esquemas de cofinanciación para los que se aplican límites a la participación de la Nación.

De otro lado y de acuerdo con la Ley 1753 de 2015, por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, se estableció como objetivo de vital importancia consolidar los sistemas integrados de transporte masivo y los sistemas estratégicos de transporte público que se encuentran en operación e implementación. Por lo anterior, el Gobierno Nacional se comprometió a

seguir adelante con la cofinanciación de los sistemas de transporte público, mediante los aportes establecidos.

Es de anotar que en 2017, dados los bajos niveles de implementación de los STEPC del país, mediante el Conpes 3896⁶ el Gobierno Nacional, realizó una redistribución de las inversiones programadas e implementó una metodología que deberán seguir los entes gestores para presentar una propuesta de redistribución de recursos y de priorización de componentes susceptibles de ser financiados con los aportes de la Nación. En este sentido, *Value and Risk* se mantendrá atenta a las acciones implementadas por Movilidad Futura para lograr una mayor eficiencia en la inversión en pro de la sostenibilidad financiera del sistema en el largo plazo.

ANTECEDENTES Y CALIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN

Movilidad Futura S.A.S. es una entidad descentralizada del orden municipal y de carácter industrial y comercial del estado, creada en noviembre de 2009 para la estructuración, construcción y puesta en marcha Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán, de acuerdo a lo establecido en el Conpes 3602 de 2009.



Fuente: Movilidad Futura S.A.S.

La estructura organizacional del ente gestor está en cabeza de la Asamblea de Accionistas⁷, quien se apoya en la Junta directiva y en la Gerencia para las actividades de planeación y direccionamiento estratégico. Actualmente, el Ente Gestor cuenta con 131 funcionarios, entre contratistas y personal de

⁶ Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo, lineamiento para la redistribución de componentes cofinanciables de los SETP.

⁷ Conformada por el alcalde del municipio de Popayán, quien tiene el 100% de la propiedad accionaria.



planta, que sirven de apoyo al desarrollo e implementación del SETPC.

**SISTEMA ESTRATÉGICO DE
TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO -
SETPC**

El Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros de Popayán, se enmarca dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el Conpes 3167 de 2002 y responde a la necesidad de establecer un sistema que estructure el ordenamiento de la ciudad y permita un mejor planeamiento de la misma.

Para la implementación del SETPC de Popayán se proyectó una inversión total de \$285.264 millones (precios constantes 2009), de los cuales \$230.103 millones corresponderían a inversión pública destinada a la construcción y adecuación de malla vial y espacio público, adquisición de tecnología para el sistema de gestión y control de flota, compra de predios, costos financieros, entre otros; mientras que el saldo restante (\$55.161 millones) estaría a cargo del sector privado, enfocado en la adquisición, operación, y mantenimiento de la flota buses.

Para la financiación de la inversión pública se firmó un convenio de cofinanciación mediante el cual la Nación y Popayán se comprometieron a aportar el 70% y 30% de los recursos, respectivamente. Por su parte, para la administración de los aportes el Ente Gestor creó un encargo fiduciario, cuyo objeto es la administración, inversión y pagos de los recursos del SETPC de Popayán, con los aportes descritos en el convenio de cofinanciación.

Año Aportes	ESQUEMA DE APORTES				Recursos Recibidos Nación	MUNICIPIO OTROSI 1 Constantes	Recursos Recibidos Municipio
	NACION CONVENIO	NACION OTROSI 2	NACION OTROSI 3	NACION OTROSI 4			
	(Corrientes)	(Corrientes)	(Corrientes)	(Corrientes)			
2009	-	-	-	-	-	4.204.000	-
2010	-	-	-	-	-	5.580.000	2.195.980
2011	15.863.000	15.863.000	15.863.000	15.863.000	15.863.000	6.209.000	6.598.304
2012	27.520.000	27.520.000	27.520.000	27.520.000	27.520.000	6.278.000	5.330.164
2013	28.886.000	28.886.000	28.886.000	-	-	6.363.000	5.719.000
2014	37.380.000	-	-	-	-	6.450.000	7.781.896
2015	58.082.000	40.427.000	40.427.000	-	-	6.522.000	6.522.000
2016	22.689.000	38.474.000	38.474.000	9.000.000	9.000.000	6.808.000	12.352.989
2017	-	43.317.000	43.317.000	19.278.366	19.278.366	6.807.000	8.529.243
2018	-	-	17.147.649	17.147.649	-	6.832.000	-
2019	-	-	17.050.329	17.050.329	-	7.063.000	-
2020	-	-	23.432.987	23.432.987	-	-	-
2021	-	-	24.135.976	32.252.684	-	-	-
2022	-	-	-	31.701.274	-	-	-
2023	-	-	-	24.041.296	-	-	-
Total	190.420.000	194.487.000	276.253.941	217.287.584	71.661.366	69.116.000	55.029.577

Fuente: Movilidad Futura S.A.S.

Es de anotar que entre 2013 y 2015, la Nación no realizó el giro de los recursos acordados, ya que redefinió el perfil de sus aportes, al considerar los retrasos en la implementación de este tipo de proyectos a nivel nacional.

PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

El Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán se estructuró como un sistema integrado, que favorece al usuario y facilita la participación del sector privado. Adicionalmente, y con el propósito de lograr la implementación y puesta en marcha del SETP, el Ente gestor definió los siguientes objetivos estratégicos:

- Mejorar y rehabilitar la infraestructura vial existente, para poner en marcha el sistema.
- Implementar por fases la entrada en operación del SETPC, garantizando la calidad del servicio.
- Dar cumplimiento a las normas ambientales en rehabilitación de la infraestructura vial existente, y la implementación para la entrada en operación del SETP.
- Realizar campañas de socialización a la comunidad sobre el proyecto.
- Desarrollar y fortalecer las políticas institucionales.

**EVOLUCIÓN DE LOS SERVICIOS
PRESTADOS Y PERSPECTIVAS**

El municipio de Popayán se encuentra localizado en el suroccidente del país en el Valle de Pubenza. Según la información proyectada del DANE⁸, para el año 2018, cuenta con una población aproximada de 284.737 habitantes, de los cuales el 89,47% se encuentran en la zona urbana y el 10,53% en la zona rural.

El Sistema de Transporte Público Colectivo Urbano de Popayán en la actualidad está compuesto por 37 rutas, operadas por cuatro empresas transportadoras, las cuales cuentan con una flota de 531 vehículos, con una edad promedio de 15,3 años.

Con el propósito de realizar la transición hacia el SETPC, el Ente Gestor, estructuró un documento denominado “reconversión empresarial”, en el cual

⁸ Departamento Administrativo Nacional de Estadística.



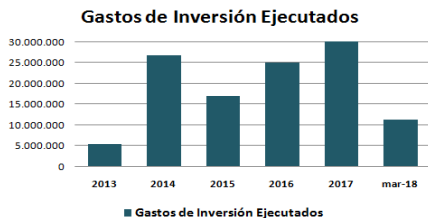
se detallan los parámetros mínimos y estrategias de cumplimiento y conformación que deben seguir gradualmente las empresas, para que desde el primer día de operación se dé cumplimiento, entre otras, a las condiciones de seguimiento, al número de flota vinculada, a los conductores con contratos labores directos y a los programas de capacitación, que permitan evidenciar la administración integral por parte de los operadores del sistema.

Para la implementación de SETPC, desde 2009 Movilidad Futura inició la construcción de las obras de mantenimiento y rehabilitación de vías y espacios públicos, los cuales de acuerdo con lo inicialmente proyectado debían finalizar en 2012. Sin embargo, a la fecha presentan un promedio de ejecución física del 51% y financiera del 46,16%. Lo anterior, en línea con lo evidenciado en los demás SETPC del país, que a su vez han presentado retrasos en la ejecución de los proyectos de infraestructura.

En este sentido, la Calificadora considera importante que Movilidad Futura cumpla con los nuevos plazos establecidos para la ejecución de las obras de infraestructura (2023), así como con la implementación del sistema, teniendo en cuenta los mecanismos seguimiento y control creados.

Avance vs Metas Conpes 3602		
	Meta Física	Avance
Rehabilitación de malla vial	24	40,00%
Paraderos	166	37%
Puentes Peatonales	9	0,00%
Construcción de centros de despacho, portales y centros de integración	3	0%
Puentes Vehiculares	1	0,00%

Fuente: Movilidad Futura S.A.S.



Fuente: Movilidad Futura S.A.S.

FORTALEZAS Y RETOS

Fortalezas

- Proyecto de importancia estratégica para el país y la región.

- Respaldo del Gobierno Nacional y Municipal para la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para la implementación y operación del sistema.
- Constitución de un encargo fiduciario para la administración de aportes establecidos en el convenio de cofinanciación y los recursos pretendidos a través de deuda financiera.
- Implementación, seguimiento y control de los indicadores de calidad de desempeño, para las empresas de transporte público colectivo que actualmente opera en el municipio, lo que permite garantizar su idoneidad y preparación como futuros operadores del SETPC.
- Endeudamiento pretendido garantizado por el convenio de cofinanciación que establece el plan de aportes de la Nación y el Municipio.

Retos

- Continuar con la ejecución de las inversiones en infraestructura para implementar oportunamente el SETPC y contribuir a mejorar la movilidad en el Municipio.
- Optimizar continuamente los mecanismos de planeación, seguimiento y control con el fin de cumplir con la implementación del sistema en los tiempos establecidos y garantizar la optimización de los recursos.
- Establecer una estructura con prelación de pagos que dé prioridad al cumplimiento del servicio de la deuda en los términos establecidos.
- Mantener en continuo fortalecimiento los procesos presupuestales y de reportes de información, con el fin de que estos se ajusten a la realidad de la operación.
- Fortalecer los procesos de defensa judicial, con el fin de reducir los sobrecostos de la ejecución del proyecto y así contribuir con la implementación oportuna del sistema.

SITUACIÓN FINANCIERA

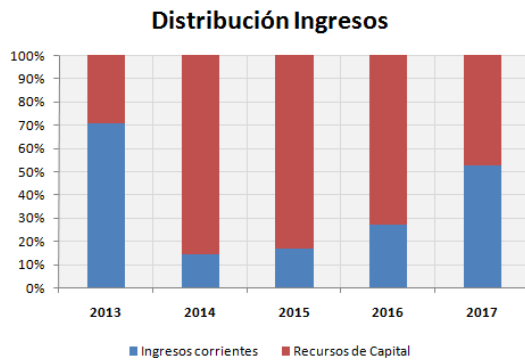
La estructura presupuestal de Movilidad Futura está compuesta por los ingresos y gastos asociados a la implementación del SETPC, así como aquellos necesarios para su funcionamiento.

Ingresos: Los ingresos presupuestales de Ente Gestor hacen referencia a los establecidos en el acuerdo de cofinanciación, así como las transferencias del Municipio, asociadas a los gastos



de funcionamiento y los convenios relacionados con obras adicionales para el sistema.

Teniendo en cuenta la redefinición del perfil de los aportes de la Nación, dados los bajos niveles de ejecución de los recursos en los primeros años de implementación del proyecto, en 2014 y 2015 se evidencia una menor participación de los ingresos corrientes.



Fuente: Movilidad Futura S.A.S.
Cálculos: Value and Risk Rating S.A.

Al cierre de 2017, el presupuesto de ingresos establecido para Movilidad Futura ascendió a \$59.131 millones, los cuales fueron ejecutados en un 100%. De estos, el 52% corresponde a los ingresos por transferencias de la Nación y el Municipio, mientras que el restante hace referencia a los ingresos de capital, relacionados con los ingresos comprometidos de vigencias anteriores, que están pendientes de giro.

Es de anotar que la apropiación de los ingresos de 2017, es superior a la evidenciada en 2016, toda vez que los aportes de la Nación y el Municipio correspondientes a dicha vigencia fueron registrados presupuestalmente en 2017 como recursos del balance.

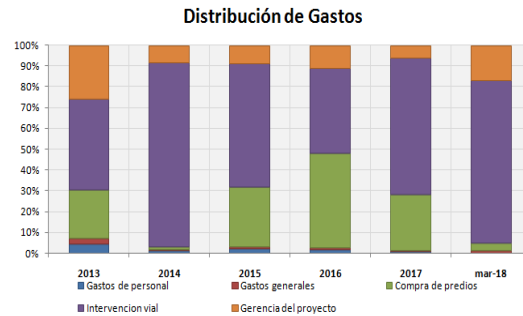
En este sentido, *Value and Risk* evidencia oportunidades de mejora en los procedimientos de registro presupuestal y de reportes de información, con el propósito de que estos reflejen la realidad de los aportes del proyecto

Para 2018, el presupuesto de ingresos asciende a \$33.864 millones, de los cuales a marzo se han recaudado del 20,1%, correspondiente en su totalidad a ingresos del balance, teniendo en cuenta que los aportes de la Nación y el Municipio se

realizan en el transcurso de la anualidad y acorde a las solicitudes del Ente Gestor.

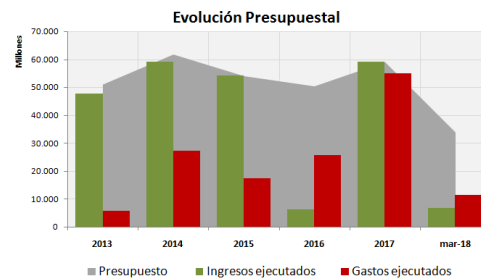
Gastos: Al cierre de 2017, la Entidad comprometió en gastos del 92,83% del presupuesto, impulsados por los de inversión (92,95%) que representaron el 98,79% del total ejecutado y cuyos recursos estuvieron enfocados a la compra de predios, proyectos de intervención vial y la gerencia del proyecto (incluye los gastos de funcionamiento del personal contratado por prestación de servicios).

Por su parte, los gastos de funcionamiento ascendieron a \$663 millones, con una ejecución del 84,56%, y están constituidos por los gastos del personal de planta y los gastos generales del Ente Gestor.



Fuente: Movilidad Futura S.A.S.
Cálculos: Value and Risk Rating S.A.

Para la vigencia 2018, el presupuesto inicial asignado ascendió a \$33.868 millones, de los cuales al primer trimestre se evidenció una apropiación del 34,01%, concentrados en un 98% en los de inversión, principalmente proyectos de intervención vial.



Fuente: Movilidad Futura S.A.S.
Cálculos: Value and Risk Rating S.A.

EJECUCIONES PRESUPUESTALES MOVILIDAD FUTURA S.A.S. DE 2013 A MARZO DE 2018
 (CIFRAS EN MILES DE PESOS)

	2014P	2014	%	2015P	2015	%	2016P	2016	%	Mar-17P	Mar-17	%	2017P	2017	%	Mar-18P	Mar-18	%
TOTAL INGRESOS	61.829.607	59.191.331	96%	54.068.566	54.068.566	100%	50.418.872	23.091.224	46%	44.533.770	130.746	0,29%	59.131.005	59.131.005	100%	33.868.576	6.808.363	20,10%
INGRESOS CORRIENTES	10.973.095	8.334.819	76%	8.974.823	8.974.823	100%	33.573.840	6.246.192	19%	30.981.107	130.746	0,4%	30.981.217	30.981.217	100,0%	26.757.065	0	0,0%
Nación			N.A.			N.A.	25.000.000		0%	19.278.366		0,0%	19.278.366	19.278.366	100,0%	17.147.000		0,0%
Municipio	10.973.095	8.334.819	76%	8.974.823	8.974.823	100%	8.573.840	6.246.192	73%	11.702.741	130.746	1,1%	11.702.851	11.702.851	100,0%	9.610.065		0,0%
RECURSOS DE CAPITAL	50.856.512	50.856.512	100%	45.093.743	45.093.743	100%	16.845.032	16.845.032	100%	13.552.663	0	0,0%	28.149.788	28.149.788	100,0%	7.111.511	6.808.363	95,7%
Recursos de Balance	50.856.512	50.856.512	100%	45.093.743	45.093.743	100%	16.845.032	16.845.032	100%	13.552.663		0,0%	28.149.788	28.149.788	100,0%	7.111.511	6.808.363	95,7%
DISPONIBILIDAD INICIAL			N.A.			N.A.			N.A.			N.A.			N.A.			N.A.
GASTOS	61.829.607	27.118.118	44%	54.068.566	17.493.438	32%	50.418.872	25.544.967	51%	44.533.770	32.899.729	73,9%	59.131.005	54.894.168	92,83%	33.868.576	11.518.296	34,01%
GASTOS OPERATIVOS ASOCIADOS AL PROYECTO	634.293	413.782	65%	3.189.214	535.580	17%	680.390	599.060	88%	746.828	209.863	28,1%	784.597	663.430	84,6%	855.698	228.874	26,7%
Gastos de personal	349.659	306.329	88%	384.964	356.586	93%	389.798	376.947	97%	438.341	86.643	19,8%	429.388	392.414	91,4%	451.241	79.232	17,6%
Gastos generales	284.634	107.454	38%	2.804.250	178.994	6%	290.592	222.113	76%	308.487	123.220	39,9%	355.209	271.016	76,3%	404.457	149.642	37,0%
GASTOS DE INVERSIÓN	61.195.314	26.704.335	44%	50.879.352	16.957.857	33%	49.738.482	24.945.907	50%	43.786.941	32.689.866	74,7%	58.346.407	54.230.738	92,95%	33.012.878	11.289.422	34,2%
Infraestructura	56.716.346	24.483.392	43%	49.362.802	15.441.308	31%	45.372.290	22.179.215	49%	39.695.741	31.210.269	78,6%	53.605.245	50.977.496	95,1%	25.096.132	9.373.207	37,3%
Compra de predios	10.629.268	410.325	4%	15.451.935	4.994.559	32%	19.538.324	11.616.843	59%	5.566.240	640.544	11,5%	16.297.578	14.791.331	90,8%	9.683.131	386.672	4,0%
Intervencion vial	35.404.666	24.073.067	68%	33.910.867	10.446.749	31%	25.833.966	10.562.372	41%	34.129.501	30.569.726	89,6%	37.307.667	36.186.164	97,0%	15.413.001	8.986.535	58,3%
Sistemas de control	10.682.412	-	0%			N.A.			N.A.			N.A.			N.A.			N.A.
Gerencia del proyecto	4.478.968	2.220.943	50%	1.516.550	1.516.550	100%	4.366.193	2.766.692	63%	4.091.200	1.479.597	36,2%	4.741.162	3.253.242	68,6%	7.916.746	1.916.215	24,2%
SUPERÁVIT O DÉFICIT TOTAL	-	32.073.213		-	36.575.128		-	-2.453.743		-	-32.768.983		-	4.236.837		-	-4.709.933	

Una calificación de riesgo emitida por Value and Risk Rating S.A. Sociedad Calificadora de Valores, es un opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello la calificadora no asume responsabilidad por errores, omisiones o por resultados derivados del uso de esta información. Las hojas de vida de los miembros del Comité Técnico de Calificación se encuentran disponibles en la página web de la Calificadora www.vriskr.com.