

Estrategia integral de comunicaciones como apoyo central a la gestión de los proyectos

Transporte a escala humana: La experiencia del Ministerio de Transportes de Colombia Proyecto Nacional de Transporte Urbano

El presente documento consolida las principales generalidades en cuanto a Política Nacional de Transporte Urbano Masivo adelantada por el Gobierno Nacional Colombiano, así como los principales logros, beneficios y avances que se han obtenido en materia de comunicaciones en la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) que se vienen desarrollando en ocho ciudades de Colombia de forma simultánea.

1. LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO DE COLOMBIA (SITM): EL MARCO DE REFERENCIA

a) Política Nacional de Transporte Urbano

La Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo surgió como una respuesta del Gobierno Nacional a los problemas en la operación y los impactos adversos sobre el medio ambiente urbano, identificados en diferentes estudios de diagnóstico sobre el transporte público tradicional.

Esta política propuso el desarrollo de dos estrategias para solucionar la problemática del transporte urbano. La primera estrategia se aplicaría a ciudades con una población superior a 600.000 habitantes, para las cuales se trabajaría en el desarrollo de sistemas de transporte masivo, basados en la experiencia (exitosa) del SITM Transmilenio que inició operación en Bogotá en diciembre de 2000. La estrategia para las ciudades con menos de 600.000 habitantes, consistiría en reorganizar el funcionamiento del transporte público y en implantar medidas de gestión de tráfico.

De otra parte, el Plan Nacional de Desarrollo del Gobierno Nacional aprobado mediante la ley 812 de 2003, estableció que la Nación cofinanciará el desarrollo de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en el país e igualmente determinó las ciudades en las cuales se realizarían dichos proyectos, Cartagena, Soacha, Bogotá (Corredor troncal Norte Quito Sur - NQS) y Áreas Metropolitanas de Barranquilla, Centro Occidente, Bucaramanga, Valle de Aburrá y Santiago de Cali.

b) El Proyecto Nacional de Transporte Urbano

En este sentido, y con el fin de garantizar los aportes de la Nación en la cofinanciación, el Gobierno Nacional definió como alternativa adelantar operaciones de crédito con organismos multilaterales. En desarrollo de lo anterior, la Nación representada por el Ministro de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación suscribió



los contratos de Empréstito No. 1659/OC-CO suscrito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 7231-CO suscrito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y sus respectivos adicionales No. 7457-CO y No. 7739-CO.

El sistema integrado de transporte masivo de Bogotá inició la construcción de la infraestructura aproximadamente en el año de 1997, posteriormente en el año 2004 se inició la construcción en las ciudades de Pereira, Cali, Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena y Valle de Aburrá. Por último en el año 2009 se iniciaron obras en Soacha. Se espera culminar la infraestructura requerida en los proyectos aproximadamente a finales del año 2012. La entrada en operación de los proyectos ha sido de forma paulatina, fue así como a principios del año 2000 inicio operación el SITM de Bogotá, luego en agosto de 2006 entra a operar el SITM de Pereira y en el año 2008 entra en servicio el SITM de Cali. Para el presente año se espera que en el mes de diciembre entre a operar Bucaramanga, en el segundo trimestre del año 2010 operará el SITM de Barranquilla y el de Soacha, seguido en el tercer trimestre por el SITM de Valle de Aburrá y finalmente a finales del año 2010 operará el SITM de Cartagena.

Los **objetivos** del proyecto Nacional de Transporte Urbano son:

- Desarrollar Sistemas Integrales de Transporte Masivo (SITM) de alta calidad y sostenibles en las grandes y medianas ciudades seleccionadas para mejorar la movilidad en sus principales corredores de tránsito masivo.
- Mejorar la accesibilidad de la población mediante la implementación de rutas alimentadoras y rutas integradas.
- Fortalecer la capacidad institucional a nivel nacional para formular políticas integradas de transporte urbano, y a nivel local para mejorar la planeación y gestión de operación del transporte público urbano.

Para apoyar la etapa de implementación de los sistemas integrados de transporte masivo y de acuerdo con lo señalado en el crédito de Empréstito 7231-CO suscrito específicamente con el Banco Mundial, se conformó un grupo interno de trabajo para apoyar los proyectos SITM del país cofinanciados por la Nación, el cual está adscrito al despacho del Viceministro de Transporte. Este grupo realiza seguimiento y apoyo a los procesos de implementación de los masivos en las siguientes áreas:

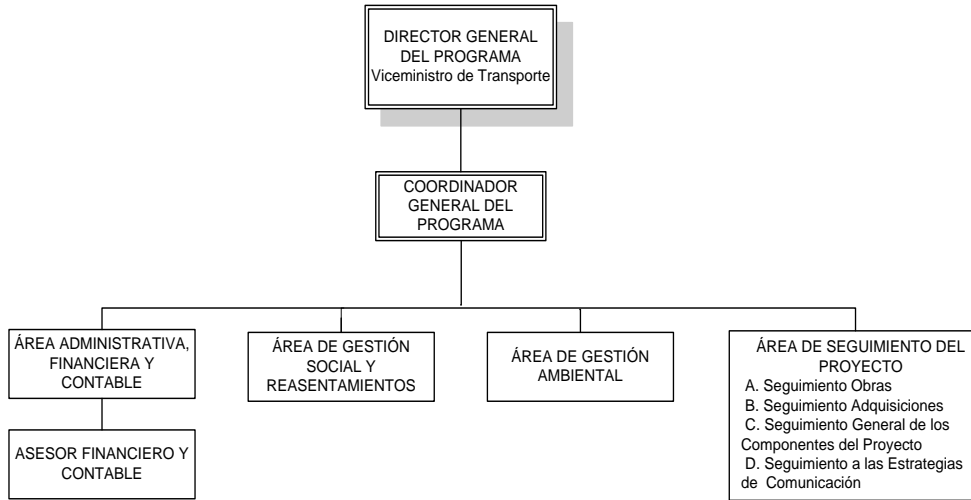
- Área administrativa, financiera y contable
- Área de obras y adquisiciones.
- Área de gestión social en reasentamientos.
- Área de comunicaciones.
- Área de gestión ambiental.
- Área de seguimiento del proyecto.

Este seguimiento, se realiza con el objeto de que las entidades gestoras, empresas industriales y comerciales del orden público constituidas en cada ciudad que tiene la importante tarea de implantar, planear, y controlar el SITM en



el área determinada, realicen las actividades contractuales cumpliendo con las exigencias de la Banca Multilateral incentivando la generación de capacidades institucionales para su sostenibilidad y operación.

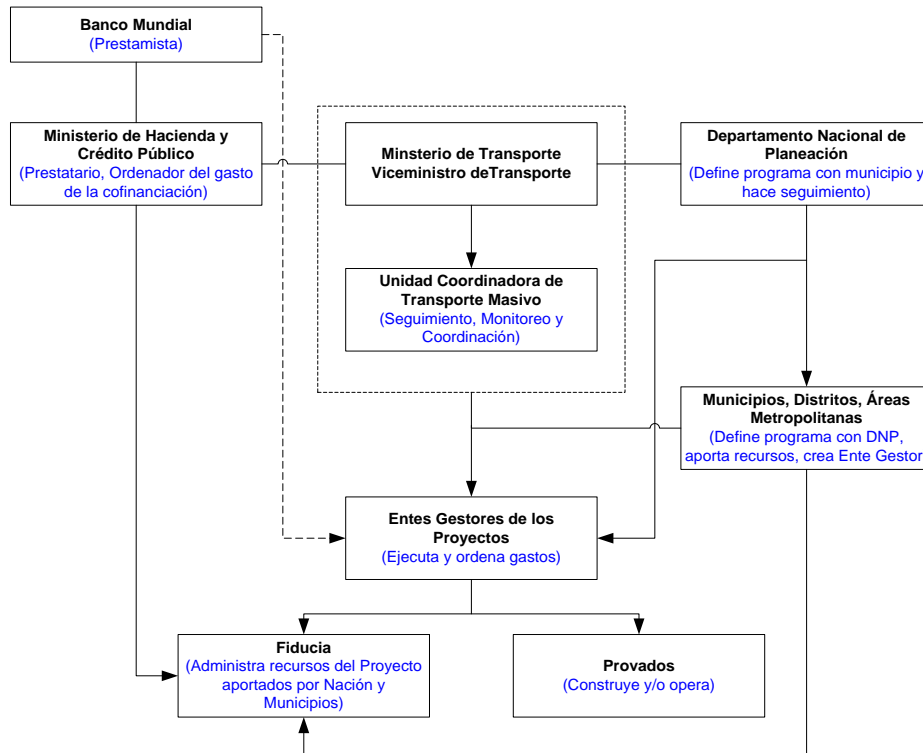
A continuación se indica el organigrama de dicho grupo interno de trabajo:



Fuente: Ministerio de Transporte.

c) Institucionalidad, características y complejidades en la implementación de los SITM

A continuación se indica las relaciones interinstitucionales generadas en desarrollo de la política nacional de transporte urbano:



Fuente: Ministerio de Transporte.



Uno de los actores principales del proceso son los Entes Gestores (o entidades gestoras) de los SITM, se definen en el documento de política CONPES¹ 3260 de 2003, como los organismos encargados de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación de los SITM en cada municipio, distrito o área metropolitana, así como de asegurar un excelente servicio de transporte masivo al usuario. El ente gestor es una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del municipio para ejercer la titularidad sobre el sistema integrado de transporte masivo de pasajeros SITM en su área de influencia.

Entre las principales **funciones del ente gestor** se encuentran:

- Construir, operar, administrar y mantener el sistema integrado de transporte masivo de pasajeros en su municipio ó área metropolitana.
- Velar por el eficiente y correcto desarrollo del SITM.
- Garantizar el cumplimiento de las políticas de reasentamiento, medio ambiente, protección del patrimonio cultural y de habitantes naturales establecidas por el Banco Mundial, acogiéndose al marco de las políticas de reasentamiento y de medio ambiente.
- Establecer los mecanismos de ajuste y control económico necesarios para mantener en todo momento la viabilidad y sostenibilidad de los proyectos incluyendo su entrada en operación.
- Dar a conocer a la comunidad los respectivos SITM desde la etapa de diseño y estructuración de los mismos, con el propósito de realizar los ajustes y correctivos necesarios.
- Diseñar e implementar junto con operadores privados y contando con el apoyo de la Nación, programas de evaluación de la calidad del servicio, de atención y protección al usuario y de mejoramiento continuo del sistema.
- Constituir el encargo fiduciario que manejará los dineros del proyecto.
- Licitación y suscribir convenios y/o contratos de planificación, construcción operación mantenimiento y control del SITM.

En la actualidad, se viene desarrollando 8 proyectos de Transporte Masivo simultáneamente en las principales ciudades del país, es importante tener en cuenta que en todas las ciudades se vienen desarrollando proyectos de la misma naturaleza con intervenciones que se realizan en toda la sección vial, es decir, de paramento a paramento y con variables del entorno urbano, técnicas (infraestructura y operación) similares, que de manera muy general se describen a continuación:

- Sistema de buses de alta capacidad y de tecnología más limpia, para atender rutas troncales.
- Sistemas de buses de media y baja capacidad para atender rutas pretroncales y alimentadoras.
- Infraestructura especializada (carriles exclusivos y preferenciales, estaciones de parada, estaciones intermedias, patios-talleres, portales y/o terminales).
- Rutas y frecuencias ajustadas según la demanda.
- Sistema de recaudo y control.

¹ Conpes – Consejo Nacional de Política Económica y Social.



d) Problemática que enfrentan los entes gestores

Las complejidades en la ejecución de estos proyectos SITM son homogéneas en todas las ciudades, se resaltan las que desde nuestro punto de vista se consideran más relevantes:

- Intervención en zonas céntricas de las ciudades.
- Alta densidad de redes que hace que los trabajos de intervención sean más complejos.
- Redes obsoletas, no inventariadas y en algunos casos de difíciles condiciones de intervención.
- Presencia de predios que afectan la continuidad de las obras.
- Presencia de ocupantes en espacios públicos.
- Construcción de puentes vehiculares en zonas de alta densidad poblacional.
- Modificaciones al diseño de espacio público por desarrollos urbanísticos y permisos de accesos.
- Integración modal con otros sistemas de transporte (intermunicipal, complementario, bicicletas, entre otros).
- Modificaciones a los diseños de pavimentos por ajustes en los diseños operacionales.

e) Inversión y ejecución presupuestal de los sistemas integrados de transporte masivo

La inversión de los sistemas integrados de transporte masivo asciende a la suma de US\$ 5.052 millones de dólares de los cuales la Nación coloca alrededor del 70% que equivale a US\$3.061 millones de dólares y los entes territoriales aportan aproximadamente US\$1.990 millones de dólares.

De este total de recursos se informa que a la fecha se han ejecutado recursos por valor de US\$2.294 que corresponde al 45% del total de la inversión.

2. LA ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN UN COMPONENTE CENTRAL PARA LOS SISTEMAS NTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO

a) Antecedentes

Los sistemas integrados de transporte masivo, son las obras de transformación urbana más importantes de la historia de Colombia en los últimos años, no sólo porque benefician a cerca del 40% de la población colombiana, sino porque significan desarrollo, modernidad y competitividad para 16 ciudades y áreas metropolitanas del país.

El desarrollo e implementación de los proyectos de transporte masivo promueven cambios en las costumbres de los ciudadanos y una transformación en los hábitos de los usuarios/as que utilizan el transporte público colectivo actual pues se reestructuran rutas, paraderos, el plan de movilidad urbana y el sistema contará con conductores capacitados para una operación segura y eficiente. Lo anterior, forjará un sentido de pertenencia de las ciudadanos con su sistema y la infraestructura



urbana de la ciudad, así sucedió en la ciudad de Bogotá a partir de la entrada en operación de Transmilenio, así como en Pereira con la puesta en marcha de

Megabús y hoy vemos que está pasando en Santiago de Cali a raíz de la entrada en operación temprana del MIO. Próximamente en Bucaramanga con Metrolínea, en Barranquilla con Transmetro, en Medellín con Metroplús, Soacha con extensión Transmilenio y Cartagena con Transcaribe.

El impacto de las obras sobre la movilidad vehicular y peatonal en estas ciudades genera al Ministerio de Transporte, como director de la Política Nacional de Transporte Masivo, la necesidad de pensar en una estrategia de comunicación integral de orden nacional y regional, con diferentes audiencias y una mezcla comunicacional apropiada, que ayude a comunicar de manera eficiente y efectiva los beneficios de la implementación de los Sistemas de Transporte Masivo y de esta manera se generen condiciones favorables para hacer viable la implantación, desarrollo y sostenibilidad de los mismos.

La estrategia, al mismo tiempo, tiene el reto de fortalecer la capacidad institucional de cada entidad gestora para buscar los mecanismos más apropiados que brinden no sólo una información oportuna y eficaz a los ciudadanos que se sientan afectados durante las fases de construcción de estos sistemas y su posterior implementación y entrada en servicio, sino también para generar espacios de diálogo con ellos.

b) Objetivos

Desde el año 2006 se inició el desarrollo de la estrategia de comunicación para la implementación de los SITM, la cual ha sido ejecutada a través de una empresa prestadora de estos servicios y supervisada por el Ministerio de Transporte. Actualmente se están desarrollando e implementando las estrategias en cada una de las ciudades donde se están ejecutando los proyectos de transporte masivo.

Esta estrategia se diseñó a través de una firma consultora, se aprobó por el Ministerio de Transporte y se replicó en las ciudades donde se desarrollan los proyectos. Se busca con la misma dar a conocer a la ciudadanía como están estructurados los proyectos, como se van desarrollando los mismos y como se darán al servicio, de tal forma que se logre cubrir las etapas previas, durante y después de la implementación de estos proyectos.

En este sentido, la estrategia busca:

- Neutralizar debilidades: aceptar atrasos e inconvenientes y mover la discusión hacia soluciones y cronogramas de trabajo.
- Redefinir el debate nacional: crear un entorno de opinión pública que facilite el buen desarrollo de los proyectos. Se pretende pasar de ser percibidos como problemas a soluciones y cambiar de un lenguaje técnico a uno de desarrollo y bienestar.
- Mostrar el entorno de transparencia en el cual se ejecutan los proyectos.
- Hacer pedagogía y cultura ciudadana en cada fase del proyecto.
- Buscar un equilibrio en la información sobre inconvenientes y beneficios.
- Establecer detractores mejor informados y presencia de defensores.
- Consolidar los proyectos por fuera de la pugna política.



- Mostrar avances y resultados en la implementación de estos proyectos.
- Posicionar a las ciudades más competitivas.
- Lograr que la ciudadanía se apropia del proyecto y lo defienda.

En general la estrategia está orientada a construir una percepción colectiva para los SITM como la obra de infraestructura y transformación de ciudad que de forma más importante impactará la calidad de vida de los habitantes en cada una de las ciudades.

Dicha estrategia dirige toda ejecución táctica desde las acciones de comunicación: manejo de relaciones con los medios de comunicación y la búsqueda de oportunidades de free press, hasta acciones dirigidas a líderes de opinión, gobierno, academia y opinión pública en general.

c) Acciones de comunicación implementadas:

A continuación se listan las acciones de comunicación que se desarrollaron en el marco de la estrategia para el logro de los objetivos señalados y apoyar el proceso de implementación de los SITM en Colombia:

- **Gira por cada una de las ciudades en donde se desarrollan los proyectos**, a la que se ha invitado al Alcalde de cada ciudad, las veedurías, contratistas, interventores, gremios, líderes comunitarios y medios de comunicación. En dichos encuentros, se realiza un balance sobre el estado de cada sistema, se reconocieron inconvenientes, se plantearon soluciones y tanto los proyectos, como los gobiernos local y nacional se comprometieron con los cronogramas de obras de cada sistema. Estas reuniones son conocidas como “Obras Visibles”.
- **Visitas a medios Regionales y Nacionales:** Se han realizado rondas de medios en todas las ciudades en las cuales se están construyendo los diferentes sistemas, al igual que en la ciudad de Bogotá con los medios de comunicación de cobertura Nacional. Las personas que dan las entrevistas son los encargados de la ejecución de los proyectos, es decir, en representación de los entes gestores los gerentes y en representación del gobierno nacional el Ministro y el Viceministro de Transporte.
- A través de este ejercicio se ha logrado dos propósitos. Primero, un registro de medios en el cual se difundió el mensaje propuesto en la estrategia y segundo, contextualizar a los diferentes periodistas acerca de la realidad y propósitos de los SITM, en cada una de las ciudades donde se desarrollan estos proyectos.
- **Reuniones con columnistas:** Se ha realizado encuentros con columnistas en distintas ciudades. A través de estas reuniones se ha sensibilizado y se ha informado los avances de los distintos proyectos. Este es un ejercicio que se recomienda desarrollar en todas las ciudades donde se llevan a cabo obras de SITM, con el fin de tener generadores de opinión mejor informados.
- **Lanzamiento de los SITM que van entrando a operación:** Se ha coordinado con las oficina de comunicaciones de los entes gestores de Megabús y Metrocali, el manejo de los mensaje alrededor de la puesta en funcionamiento de la primera fase de estos proyectos, estos mensajes consisten en dar a



conocer a los usuarios potenciales los beneficios y ventajas que ofrece el sistema.

- **Monitoreo de medios:** se ha realizado seguimiento a prensa, radio, televisión e Internet, con una periodicidad diaria, a las noticias generadas sobre transporte masivo, igualmente se ha realizado el análisis cuantitativo y cualitativo, y se retroalimenta la información con los entes gestores. Lo anterior sirve para detectar diariamente como los medios están registrando los SITM y a su vez tomar medidas inmediatas cuando hay noticias negativas o se presenta una crisis.
- **Entrenamiento en medios para lo gerentes, voceros y equipo de comunicaciones de cada uno de los SITM:** El objetivo fue el de brindarles herramientas para una mejor transmisión del mensaje ante las diferentes audiencias. Se busca generar una línea de mensaje unificada que comience desde el gobierno nacional y sea replicado por los gerentes en sus regiones para finalmente ser reforzada a través de los comunicados de prensa emitidos por los jefes de comunicaciones. Para este año 2009 la línea de mensaje trabajada es mostrar los sistemas de transporte masivo como una mega obra del gobierno nacional y local, y no como obras independientes.
- **Cuñas radiales:** durante la vigencia 2009 se estructuró un proyecto para posicionar los SITM en todo el país, en medios nacionales y locales. La estrategia consiste en que las cuñas locales suenen en todas las ciudades convirtiendo estas a su vez en cuñas nacionales.
- **Identificación de temas de mayor relevancia para la opinión pública,** después de realizar el monitoreo y análisis de las noticias que se manejan en los medios se ha logrado obtener los temas de mayor relevancia para la opinión pública, los cuales se relacionan a continuación:
 - Transparencia en el manejo de dineros y contratación.
 - Cumplimiento en el cronograma de obras.
 - Impacto de las obras sobre la movilidad tanto vehicular como peatonal de los ciudadanos.
 - Costos de las obras y certeza en que los recursos para las obras están asegurados.
 - Combustible que utilizarán en los sistemas integrados de transporte masivo.

En un principio, los medios a nivel nacional estaban registrando información negativa o descontextualizada que polarizó el debate sobre los sistemas. A partir de la estrategia de comunicación implementada y la difusión del mensaje de reconocimiento de inconvenientes, presentación de soluciones y cronogramas de trabajos con compromisos de cara a la comunidad, el debate inició un proceso de equilibrio, con un incremento de noticias informativas o neutras frente a una disminución de las positivas y negativas.

- **Rendición de cuentas:** Para mostrar los avances de las obras de los sistemas integrados de transporte masivo a nivel nacional, se organizaron rendiciones de cuentas del Ministro de Transporte, así como de los gerentes de los distintos entes gestores.



- **Desarrollo de agenda temática:** Se ha entregado a las comunicadoras de cada uno de los entes gestores propuestas de artículos para desarrollar una agenda temática en las ciudades que posicione las bondades de los sistemas y permita a los sistemas ser proactivos con la información que envían a los medios.
- **Columnas de opinión:** Se han realizado columnas de opinión para promover en los medios de comunicación sobre temas coyunturales y también que contribuyeran al desarrollo de la estrategia. Fue así, como se han escrito notas de transformación urbana, el tema de los sobrecostos y los nuevos recursos que fueron otorgadas por el Gobierno para la culminación de las obras requeridas para la puesta en marcha de todos los sistemas de transporte masivo.
- **Elaboración de comunicados:** Para apoyar momentos coyunturales y de crisis, se han escrito comunicados de prensa y se han enviado a todos los medios de comunicación Nacionales.
- **Taller de comunicaciones:** Se han realizado talleres de comunicaciones para analizar los avances en la materia con las distintas comunicadoras y gerentes de cada ente gestor. En este escenario también se complementa la acción realizando ruedas de prensa donde se anuncian los nuevos retos a los que se ven enfrentados los proyectos.
- **Videos institucionales o códigos cívicos:** se ha realizado la producción códigos cívicos que se han utilizado para la difusión masiva de la Política Nacional de Transporte Urbano Masivo en medios nacionales. Estos videos pretenden mostrar al público en general los avances de los sistemas.

d) Inversión

El Gobierno Nacional ha invertido alrededor de US\$300.000 dólares para la implementación de la estrategia de comunicaciones de los SITM. De igual forma, se informa que cada entidad gestora tiene un rubro de comunicaciones y publicidad en su presupuesto, lo que permite contar con recursos locales para el desarrollo de este componente.

e) Aprendizajes significativos

- El mayor aprendizaje que se puede obtener del trabajo realizado y la experiencia que se ha recogido en tres años, es un cambio en las creencias, tradiciones, costumbres de la forma como los ciudadanos se movilizan y la transformación urbana, social y ambiental que estos proyectos generan, para lo cual se requiere de un trabajo proactivo en materia de comunicaciones antes, durante y después de las etapas de construcción e implementación de estos proyectos.
- A pesar de las experiencias exitosas obtenidas en las ciudades de Bogotá, Cali y Pereira donde los proyectos ya están en operación, todavía hay mucho por aprender en la implementación de un sistema de transporte masivo, existen barreras físicas (infraestructura), políticas, económicas y sociales que hay que superar para lograr su exitosa implementación. El desarrollo de este tipo de proyectos debe contemplar cierta flexibilidad en los planes de trabajo y en las



decisiones que se tomen, pues, de lo contrario, hasta el menor inconveniente podría poner en peligro el éxito de los mismos.

- Lograr la implementación de estos proyectos de transporte masivo, no ha sido tarea fácil, dado que se requiere de un esfuerzo continuo y permanente de la Nación, de los entes territoriales y de los entes gestores, constituidos para el desarrollo de estos proyectos, quienes tienen la importante tarea de implementar, planear, gobernar y controlar los sistemas integrados de transporte masivo, de modo que garanticen su sostenibilidad en el tiempo.
- Los proyectos de transporte masivo, son obras de infraestructura que dinamizan la economía de las ciudades, existe una estrecha relación entre los índices de desarrollo urbano e inversión en infraestructura y operación del transporte.
- El reto de las ciudades colombianas para la implantación de un SITM, es destinar sus recursos y esfuerzos a la promoción eficiente del transporte público, al mejoramiento de la seguridad vial, a la promoción del transporte no motorizado, y a la reducción y desestimulo del uso ineficiente del automóvil particular.
- Las autoridades locales tienen a su cargo la importante tarea de desarrollar medidas necesarias para articular la implementación del SITM con los planes de ordenamiento territorial, identificar los impactos del proyecto SITM en la ciudad en materia de recuperación del espacio público y modernización de ciudad a través de un plan de renovación urbana asociado al uso del suelo. Las autoridades locales no pueden ser ajenas a las grandes oportunidades de desarrollo inmobiliario que generarán la implementación y entrada en operación de estos proyectos

f) Recomendaciones

El Ministerio de Transporte después de realizar permanente seguimiento a la ejecución e implantación de estos proyectos, considera que hay algunas lecciones que se han aprendido, las cuales deben ser el marco de acción a futuro para proyectos de transporte urbano.

- El desarrollo de los proyectos no puede pensarse como un proceso lineal ni abstracto de la realidad de cada ciudad, cada una de estas es única y tiene variables y factores que se deben tener en cuenta en el desarrollo de estos proyectos.
- Si bien, hay unos montos limitados de inversión y unos alcances que deben cumplirse, los entes gestores deben gozar de autonomía para lograr consistencia entre el diseño operacional y los requerimientos de infraestructura.
- Se deben realizar los estudios y diseños requeridos para el desarrollo de estos proyectos de transporte, integrando como actores principales a los Entes Territoriales.
- Se debe procurar fortalecer la capacidad institucional de los Entes Gestores y de las Autoridades de Transporte, ya que en manos de ellos está la importante tarea de planificar, gestionar y controlar el servicio de transporte urbano, asegurando la sostenibilidad del sistema y la calidad del mismo.



- Necesidad de estructurar un análisis de medición de riesgos para las concesiones de operación y recaudo, las cuales permitan facilitar la ejecución de los contratos con la entrada en operación del sistema.
- Se deben cuantificar y evaluar los impactos que puede causar la implementación de los sistemas de transporte masivo, teniendo en cuenta las condiciones intrínsecas del entorno en cada ciudad.

3. LOGROS Y RETOS DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO

a) Logros

- Actualmente se está adelantando la construcción de obras en las ciudades de Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena, Soacha y Valle de Aburrá. En tres ciudades del país ya están operando los SITM estas son: Bogotá, Pereira y Cali.
- Estos proyectos tienen una inversión cercana a los \$10,1 billones de pesos, de los cuales le corresponde a la Nación \$6,1 billones de pesos y a los Entes Territoriales \$3,9 billones de pesos.
- Se ha logrado construir 323 kilómetros de corredores troncales y pretroncales, 2,3 millones de metros cuadrados de espacio público, 1.315 kilómetros de redes de servicios públicos, se ha adquirido más del 67% de los predios requeridos, se han sembrado cerca de 36.900 árboles y se han generado 155.000 empleos entre directos e indirectos.
- Con el apoyo del Gobierno Nacional y los gobiernos locales se ha logrado constituir:
 - Entes Gestores.
 - Documento de Política, denominados Conpes (Consejo Nacional de Política Económica y Social).
 - Convenios de Cofinanciación, mediante los cuales se oficializa la inversión de los proyectos.
 - Convenios de Usufructo.
 - Salvaguardas ambientales y de reasentamientos según la Banca Multilateral.
 - Alianzas público – privada.
 - Participación de la Nación en la cofinanciación de los proyectos hasta el 70% del valor del proyecto.

b) Retos

- Poner en funcionamiento los SITM actualmente en construcción, así: Barranquilla, Bucaramanga en diciembre de 2009, Valle de Aburrá, Soacha y Cartagena en el año 2010.
- Terminar al finalizar el año 2009 con la infraestructura mínima requerida para la entrada en operación de los SITM de Bucaramanga y Barranquilla.
- En el transcurso del año 2010 culminar la infraestructura requerida para la puesta en marcha de los SITM de Valle de Aburrá, Cartagena y Soacha.
- Lograr la integración del transporte público urbano para buscar mayores beneficios en la prestación del servicio.