



# TREN DE CERCANÍAS

## PROYECTO TREN DE CERCANÍAS DEL VALLE DEL CAUCA

Impulsor de la reactivación y el cambio en la región



Estos son nuestros avances  
Informe ejecutivo  
Septiembre 2021

Sistematizamos nuestra experiencia para  
compartir, aprender y transformarnos





## PROYECTO TREN DE CERCANÍAS DEL VALLE DEL CAUCA INFORME DE AVANCE SEPTIEMBRE 2021

### Entidades territoriales

Clara Luz Roldan González  
Gobernación del Valle del Cauca

Jorge Iván Ospina Gómez  
Alcaldía Distrital de Santiago de Cali

Andrés Felipe Ramírez Restrepo  
Alcaldía de Jamundí

Oscar Eduardo Escobar García  
Alcaldía de Palmira

Jhon Jairo Santamaría Perdomo  
Alcaldía de Yumbo

### Equipos técnicos

Gobernación del Valle del Cauca

Alcaldía de Santiago de Cali

Alcaldía de Jamundí

Alcaldía de Palmira

Alcaldía de Yumbo

ProPacífico

Financiera de Desarrollo Nacional - FDN



# PROYECTO TREN DE CERCANÍAS DEL VALLE DEL CAUCA INFORME DE AVANCE SEPTIEMBRE 2021

## Introducción

El proyecto Tren de Cercanías del Valle – TCV, hace parte de la iniciativa de “Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Masivo - DOT”, en el ámbito metropolitano funcional, integrado por el Distrito Especial de Cali, y los municipios de Palmira, Yumbo y Jamundí; y se espera integre a futuro los municipios de Candelaria, Florida, Pradera, Vijes, La Cumbre y Dagua, como Aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca.

En este informe, que ese elabora en el marco de la sistematización de la experiencia del proyecto<sup>1</sup>, se presenta un panorama general del proyecto, los principales momentos de las etapas que se han ejecutado a la fecha, los actores, la financiación, las orientaciones y perspectivas, así como otros aspectos centrales que permiten comprender su trayectoria.

Se espera que este documento sea un referente sobre el proyecto que aporte a su socialización y apropiación por parte de las instituciones y la comunidad en general.

<sup>1</sup> Debido a la importancia económica, social y de articulación interinstitucional del proyecto TCV, la Gobernación del Valle del Cauca lidera el proceso de sistematización de la experiencia, que tiene como objetivo identificar los principales aspectos del proceso de formulación del proyecto, las transformaciones que ha tenido y los saberes generados en la práctica que permiten la comprensión sobre su incidencia en el desarrollo de la región. En este proceso se parte de hacer una reconstrucción de lo sucedido y un ordenamiento de

Un insumo para propiciar reflexiones sobre el proceso que se ha liderado en los últimos cuatro años, especialmente sobre la experiencia del departamento y los municipios pioneros, pensando en posteriores ampliaciones y alcances del TCV. Además, que motive análisis que conlleven a la producción de conocimiento y fundamentalmente que contribuya al fortalecimiento de la institucionalidad que ha participado en el proyecto y aquella que desea sumarse a esta iniciativa.

## 1. El proyecto en el contexto regional

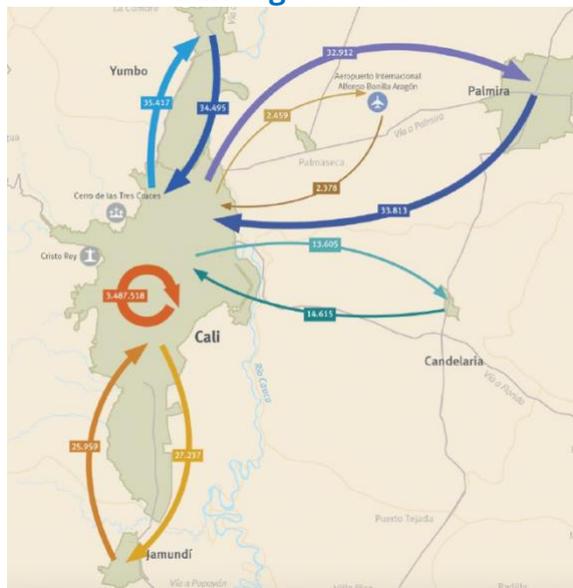
La ubicación geográfica, económica y social estratégica del Valle del Cauca en el sur occidente del país implica una infraestructura vial regional no solo en excelentes condiciones, sino suficiente para los desafíos actuales. Según datos de la Encuesta de Movilidad de Cali de 2015<sup>2</sup> se realizan más de 300 mil viajes diarios entre municipios (desde y hacia Cali desde Jamundí, Palmira y Yumbo), y pueden demorarse entre dos y tres horas diarias, que incluye, en ocasiones no solo el

los distintos elementos objetivos subjetivos que han intervenido en el proyecto, para comprenderlo, interpretarlo y así aprender de la propia práctica. Jara, O. (2011) Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias, en: <http://centroderecursos.alboan.org/sistematizacion/es/registros/6793-orientaciones-teorico-practicas-para-la>

<sup>2</sup> La Encuesta de Movilidad consideró como universo de referencia los hogares de Cali y cuatro municipios de su área de influencia: Candelaria, Jamundí, Palmira y Yumbo (2015).

transbordo de un medio de transporte a otro, sino mayores costos para sus desplazamientos.

**Figura 1. Viajes al día, desde y hacia Santiago de Cali**



Fuente: Encuesta de Movilidad de Cali de 2015

Ante los retos de movilidad, la aglomeración urbana en Cali, ciudad que concentra la mayor cantidad de personas en tránsito o movilización, la conexión e interacción entre los municipios cercanos que va en aumento, la Gobernación del Valle del Cauca, en conjunto con diversos actores, han promovido al menos desde hace una década la iniciativa de un Tren de Cercanías<sup>3</sup>, aprovechando la infraestructura del transporte ferroviario, que pueda responder a las necesidades de movilidad; a los requerimientos de los ciudadanos, entre ellos los costos; que impacte positivamente el ambiente,

<sup>3</sup> En la década del 2000 se impulsaron algunas propuestas relacionadas con un Tren de Cercanías, que fueron referente para la inclusión a los Planes de Ordenamiento Territorial (departamental y locales) y a los planes de desarrollo. Entre ellos: Estructuración Trenes de Cercanías, Cal y Mayor Asociados, Unión Temporal (2008). Algunas de las propuestas consideraron estudios técnicos, acorde al contexto, que fueron socializados en diversos espacios de trabajo interinstitucionales.

busque la competitividad; además de considerar la inclusión social como un principio para su puesta en marcha.

Desde la formulación de los contenidos técnicos del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental POTD<sup>4</sup> se señala precisamente que la movilidad es un tema transversal al ordenamiento del territorio, por cuanto es el sistema que sirve para dar soporte a todas las actividades de los habitantes con diferentes propósitos de viaje.

De esta manera, se deben generar modos de transporte seguros para los ciudadanos, garantizando su acceso con calidad y eficiencia afectando de manera positiva los tiempos de desplazamiento, en este caso entre los municipios vecinos, con la idea de un sistema intermodal, en condiciones mínimas de bienestar, en sintonía con la preservación del ambiente (POTD 2016).

Identificado como un proyecto importante en el POTD (2016) el Tren de Cercanías del Valle del Cauca aportaría a la regionalización y conectividad del transporte público, con la capacidad para responder al aumento de la demanda de pasajeros, aminorando la dependencia del modo carretero de transporte, los riesgos de la seguridad vial, los costos de viaje y los traslados entre un medio y otro.

De esta manera, la Gobernación del Valle

<sup>4</sup> Datos referenciados del informe de "Formulación de los contenidos técnicos del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental POTD" (2016), el cual es un documento interno de trabajo de la Gobernación del Valle del Cauca, considerado como insumo para la formalización del POTD, que se logró a través de la Ordenanza 513 del 06 de agosto de 2019.

del Cauca, retoma e insiste, junto con otros actores, en el año 2016, entre ellos las alcaldías de Cali, Jamundí, Palmira y Yumbo, con el apoyo de ProPacífico<sup>5</sup>, el Tren de Cercanías del Valle<sup>6</sup> como un proyecto estratégico. Se incluye en el Plan de Desarrollo Departamental 2016 – 2019, y en el año 2017 se envió la primera comunicación oficial para la solicitud de apoyo al Servicio Económico de la Embajada de Francia para el acompañamiento técnico y la financiación de los estudios de prefactibilidad.

Dada la respuesta afirmativa de la Embajada de Francia para la etapa de prefactibilidad, el proyecto TCV inicia formalmente el 24 abril de 2018 con la firma del Protocolo de acuerdo de intención para ejecutar actividades específicas entre el departamento del Valle del Cauca, la empresa francesa Systra S.A y la Embajada de la República Francesa, en el marco del desarrollo de los estudios de Prefactibilidad Avanzada del Sistema de Transporte Férreo Intermunicipal para Cali-Palmira-Yumbo - Jamundí, los cuales eran financiados por el Ministerio Francés de Finanzas y Economía a través del Fondo FASEP (Fonds d'études et d'Aide au secteur Privé), el cual se proyectó en el corredor férreo existente entre los cuatro municipios mencionados.

El estudio de prefactibilidad fue socializado por la consultora en el mes de diciembre de 2019, y fue revisado por el equipo de coordinación técnica del proyecto en la región. Los resultados se

<sup>5</sup> Informe ejecutivo sobre los resultados de la prefactibilidad del proyecto Tren de Cercanías, Resumen ejecutivo estudio de prefactibilidad técnica avanzada del proyecto Tren de Cercanías del Valle - SYSTRA 2020.

<sup>6</sup> La propuesta de sistematización de la experiencia y su ejecución toma como base diversos documentos construidos en el marco del Proyecto: informes internos y

socializaron a finales en el mes de mayo de 2020.

El TCV constituirá un elemento clave para la política de desarrollo armonioso y equilibrado de la aglomeración urbana de Santiago de Cali. Tal como lo señala el Plan de Ordenamiento Territorial Departamental, el TCV podrá dar solución a diversos desafíos que tiene el departamento, entre ellos a la acelerada expansión, que se conjuga con el lento desarrollo de la infraestructura y de los sistemas de transporte que motivan el alto uso del transporte individual, pasando por problemas de seguridad vial, la informalidad y el incremento del costo de los viajes.

Estas situaciones, en parte, ponen de relieve que el TCV no solamente se trata de un proyecto de movilidad, sino también, de una oportunidad para articular las políticas de desarrollo territorial alrededor de una espina dorsal estructurante del sistema de movilidad urbana e interurbana para sostener las dinámicas territoriales, económicas y demográficas de la aglomeración urbana de Santiago de Cali, en relación con los municipios vecinos.

A continuación, se presentan los principales aspectos del proyecto relacionados con su propósito y apuestas para su estructuración y futura puesta en marcha.

externos; presentaciones temáticas, estudios técnicos y/o jurídicos y/o financieros; términos de referencia; entre otros. Lo que se busca es potenciar al máximo los insumos generados desde el proyecto para la sistematización.

## 2. Principales aspectos del proyecto TCV

**Propósito: mejorar la calidad de vida y la movilidad**, mediante el uso de tecnologías limpias, seguras, de bajas emisiones, con integración física y tarifaria para beneficiar el territorio, a través de un **Sistema Integrado de Transporte Regional SITR**. Tiene apuestas ambientales, sociales y económicas, como tres de las dimensiones centrales del desarrollo sostenible, inclusivo y con visión de largo plazo, en coherencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

### 2.1. Componente ambiental

Según estudios ambientales Colombia es el responsable del 0,46% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero – GEI a nivel global (ABC, de los compromisos de Colombia para la COP 2015, Ministerio de Ambiente, WWF, Fundación Natura, 2010).

Precisamente para mitigar estos impactos, el gobierno de Colombia en diciembre del año 2020 ratificó el Acuerdo de París, comprometiéndose a disminuir al 2030 un 51% de emisiones GEI. (Estrategia climática de largo plazo de Colombia para cumplir con el acuerdo de París, 2021).

Según análisis realizados por el Ministerio de Ambiente y WWF<sup>7</sup> el proyecto TCV contribuirá a la disminución de las emisiones de gases efecto invernadero CO<sub>2</sub>; a la descarbonización del Sector Transporte; y con ello a la mitigación de los efectos del Cambio Climático.

Gracias a estos aportes que tendrá, fue

<sup>7</sup> (ABC, de los compromisos de Colombia para la COP 2015, Ministerio de Ambiente, WWF, Fundación Natura)

incluido como uno de los proyectos presentados por Colombia, como Contribución Nacional Determinada – NDC (por sus siglas en inglés), para cumplir los compromisos del Acuerdo de París, en temas de ambiente y cambio climático, acuerdo ratificado por Colombia a finales del año 2020. Sin duda, un reto y reconocimiento de valor para el proyecto y la región.

Se estiman al menos dos aportes ambientales adicionales del proyecto. Primero, se evaluó que la acumulación de ahorros de emisiones de gases efecto invernadero entre 2025 y 2055 será de cerca de 2,5 millones tCO<sub>2</sub>eq (Systra 2020), se espera que el proyecto aporte a una reducción anual promedia de cerca de 12% de GEI, un avance importante con su puesta en marcha.

Segundo, fomentará el uso eficiente de los recursos y la eficiencia energética, infraestructuras sostenibles y busca facilitar el acceso a los servicios básicos, y en general una mejor calidad de vida para todos (ODS 12)

### 2.2. Componente social

El proyecto TCV tiene una perspectiva de desarrollo sostenible, inclusivo y con visión de largo plazo, lo que lo convierte en un proceso clave para el desarrollo urbano y territorial. Atenderá los desafíos de movilidad actuales y futuros, buscando convertirse en la espina dorsal del sistema de transporte regional del sur del Valle.

Entre los aspectos de incidencia socio económica se destacan, por un lado, su apuesta por aportar a la disminución de

brechas, promoviendo la inclusión social y la igualdad de género, posibilitando el acceso a un sistema de transporte seguro, asequible, resiliente, accesible y sostenible, para los ciudadanos.

Por otro lado, el mejoramiento de la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas, las mujeres, los niños, las personas en situación de discapacidad, los adultos mayores, entre otros en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS (figura 2), contribuyendo al propósito de ciudades y comunidades incluyentes, sostenibles e inteligentes.

Se proyecta que la inversión de recursos tenga una alta incidencia en la generación de empleo en la región, y en la reactivación de la economía en un contexto de pandemia, causada por la COVID-19

**Figura 2. Aportes del proyecto TCV a los ODS**



Fuente: ODS. Ajuste equipo proyecto TCV.

<sup>8</sup> El ámbito territorial de la ASOVAC cubre los municipios de Cali, Palmira, Yumbo, Jamundí, Candelaria, Florida, Pradera, Dagua, La Cumbre y Vijes, se organizan para

### 2.3. Componente institucional

El proyecto considera este componente desde su gestación, debido al fortalecimiento de la arquitectura institucional que se requiere, a la articulación interinstitucional e intersectorial que demanda, desde la convocatoria y reconocimiento de los actores claves, la concertación de agendas en los diferentes niveles territoriales, hasta la toma de decisiones conjuntas, que tienen implicaciones en la gestión pública, propendiendo por la sostenibilidad del TCV.

Lo que se espera finalmente es lograr un **Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR**, en coherencia con todos los proyectos regionales; integración física, tarifaria y operacional de los sistemas de transporte, en este caso masivo y férreo; reestructurando las rutas de transportes intermunicipales para garantizar la alimentación y el éxito comercial de los sistemas masivos; además de garantizar la cobertura y la accesibilidad del transporte público.

Medidas de mejoramiento y priorización del transporte público intermunicipal para, por un lado, mejorar la velocidad comercial de los servicios; y por otro, mejorar la rentabilidad de los servicios.

En este sentido, el proyecto se basa en la articulación interinstitucional como apuesta del transporte regional, por lo cual desde la Gobernación del Valle del Cauca y la Aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca (ASOVAC)<sup>8</sup>,

ofrecer soluciones eficientes a la población de su territorio, para la mejora de la movilidad generada por las relaciones cotidianas entre los municipios. Gobernación del Valle (2019) DVDH & GSD+ (2019) Formulación de la

se viene trabajando de manera consistente en la creación de una Autoridad Regional de Transporte (**ART**) y en la constitución de un Ente Gestor Regional (**EGR**), que en conjunto permitirán dar una coherencia a la movilidad de la región, construir y poner en marcha el TCV, así como asegurar su integración con el sistema Masivo MIO y los otros modos de transporte actuales y futuros.

Para este proceso, en el marco del proceso de Cooperación Internacional entre la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y el Departamento del Valle del Cauca, a través del fondo FEXTE, el consorcio franco-colombiano [Des Villes et Des Hommes](#) (DVDH y GSD+), se formuló en noviembre de 2019 una estructuración técnica y financiera para crear una ART y un EGR, así como los términos de referencia para los estudios SITR.

### **2.3.1. Autoridad Regional de Transporte - ART.**

En el POTD (2016) se reconoce que el marco para la estructuración de competencias para el ordenamiento del territorio, la regionalización y el desempeño efectivo del orden físico que superan los límites municipales, quedó estipulado en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT). El Plan Nacional de Desarrollo, basado en dicha función, incluye en su artículo 183 la creación de esquemas asociativos de transporte.

Las Autoridades Regionales de Transporte

---

propuesta de ART-ASOVC y ente gestor del sistema férreo. Para el caso del proyecto TCV, como se ha mencionado, están participando inicialmente los municipios de Palmira, Jamundí, Yumbo, el Distrito de Cali, y la Gobernación del

se definen en dicho artículo como una “Autoridad Única de Transporte en las aglomeraciones urbanas o en aquellos municipios cuya movilidad urbana se desarrolle más allá de sus propios límites jurisdiccionales”.

Para esto, se deben crear, concertar y diseñar mecanismos de coordinación interinstitucional entre los distintos ámbitos espaciales: el urbano, metropolitano y el regional, con la participación de las entidades que lideran la planeación de los municipios y los encargados de formular, y ejecutar proyectos de movilidad y transporte, caso del proyecto TCV.

La ART tendrá entre sus funciones principales:

- Regular el servicio de transporte público de pasajeros, otorgar permisos y habilitaciones
- Integrar operacional y tarifariamente los diferentes modos
- Garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada una de las ciudades, así como los incluidos en sus instrumentos de planeación territorial que influyan en la organización de la movilidad y el transporte.

La conectividad regional presenta un reto de trabajo conjunto para su materialización, de tal manera que pueda responder a la demanda y necesidades de transporte, siendo Santiago de Cali el territorio de mayor concentración de la

Valle. Cada uno se integrará según los avances del proyecto.

movilidad con una fuerte interacción entre municipios vecinos, tal como se comentó anteriormente; territorios que están, por lo que se propone aprovechar esta infraestructura de transporte ferroviaria para la implementación de un sistema de transporte de gran capacidad intermunicipal y regional.

La propuesta de una ART se ocupa de estas interacciones con los municipios con un esquema que se integre al Ente Gestor Regional.

### **2.3.2. Ente Gestor Regional – EGR.**

El EGR será el encargado de la gestión y ejecución del Sistema de Transporte Férreo en el Sur del Valle del Cauca en su etapa inicial; de la gestión, organización, planeación, construcción y operación (directa o a través de terceros) del sistema de transporte de su competencia.

En síntesis es el brazo técnico de la planificación y de la implementación de la transporte público regional. El EGR es requisito para la cofinanciación de sistemas de transporte en el país, por lo cual es fundamental su conformación para la gestión de recursos del nivel nacional.

En el marco de la formulación de la propuesta de ART-ASOVC y EGR del

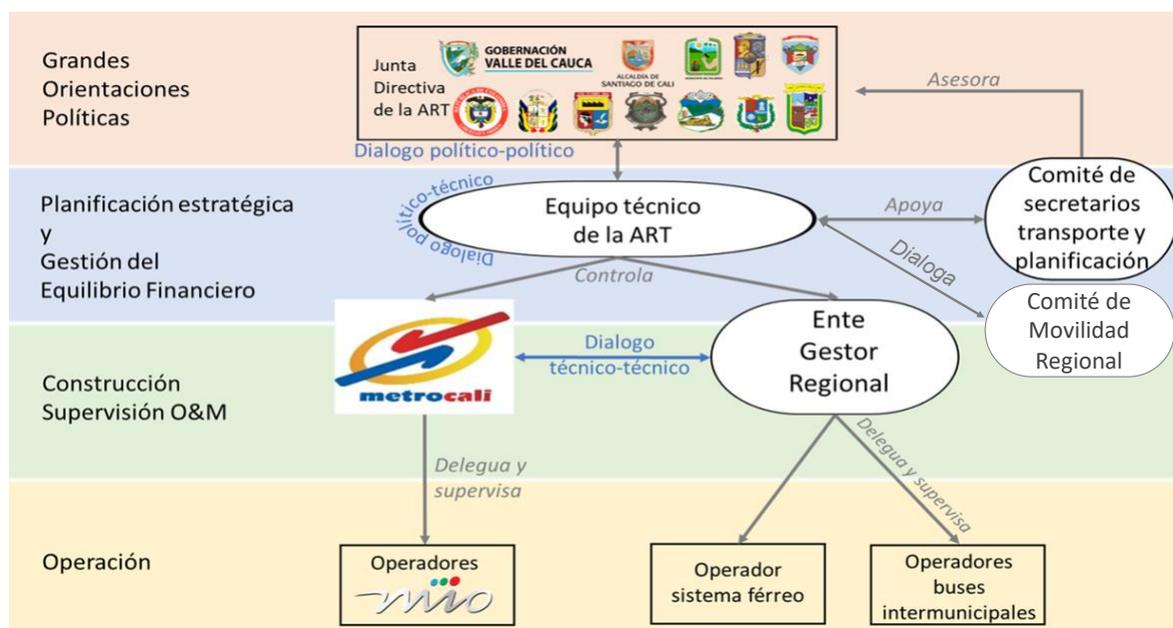
sistema férreo y de la red integrada regional (DVHDDH & GSD+, 2019) se presentaron dos escenarios de conformación del EGR.

Un escenario donde esta instancia nace de la evolución de MetroCali, y el segundo, que fue el seleccionado por los actores participantes, crear un EGR nuevo, diferente a MetroCali, que tendría a cargo, tanto la construcción y la puesta en operación del sistema férreo, como la reestructuración de la red de buses intermunicipales, por acuerdo entre las partes.

De esta manera, el Equipo Técnico de la ART sería reforzado para asegurar la coordinación entre los dos entes gestores. El EGR estará habilitado sobre todos los modos de transporte que constituyan el SITR.

El SITR se refiere a las extensiones del Masivo Integrado de Occidente (MIO) a otros municipios, a los sistemas férreos de pasajeros y a los buses intermunicipales. Se especificará que sus competencias podrán ser extendidas paulatinamente sobre los modos existentes (por ejemplo, los buses municipales y las gualas) y futuros (por ejemplo, rutas fluviales por el río Cauca, sistema de bicicletas públicas), mediante aprobación de la ART.

**Figura 3. Esquema ART y EGR**



Organización institucional regional. Fuente: DVDH-GSD+

Fuente: DVDH & GSD+ (2019) Informes técnicos proyecto TCV.

### 2.3.3. Avances creación entidades

Con el fin de coordinar las actividades de las entidades territoriales, la gobernadora del Valle del Cauca, el alcalde de Santiago de Cali D.E., los alcaldes de Palmira, Yumbo y Jamundí suscribieron un convenio<sup>9</sup> para la gestión del proyecto TCV y del SITR, así como para conformar el **Esquema Asociativo Territorial** con el fin de obtener las aprobaciones requeridas para la creación de la **ART** y el **EGR**; adelantar los estudios necesarios para soportar las mencionadas autorizaciones; y en general coordinar el avance de los participantes.

Este proceso requiere de revisiones y ajustes al modelo institucional existente, lo cual implica continuar el trabajo de construcción colectiva de una red de

transporte y una institucionalidad que permita la operación eficiente de un sistema regional.

A partir del convenio se creó el Comité de Gerencia Transitoria – CG asumiendo la gerencia del proyecto, hasta tanto se culmine la creación de la ART y el EGR y el mismo entre en funcionamiento. La Gerencia Transitoria cuenta con cuatro (4) mesas de coordinación: i) técnica, ii) jurídica, iii) financiera y iv) de relacionamiento y difusión.

El Comité de Gerencia cuenta con una Secretaría Operativa, actualmente ejercida por ProPacífico y una Presidencia del CG liderada por la Gobernación del Valle del Cauca.

En esta primera etapa se ha trabajado en el contenido de los documentos legales

desarrollo una meta orientada a la conformación de la ART y EGR.

<sup>9</sup> El convenio No. 1.370-59.2-0090 se suscribió el 17 de noviembre de 2020. A partir de este convenio, cada una de las entidades territoriales incorporaron en sus planes de

para la conformación de las entidades completando los componentes jurídicos, técnicos y financieros necesarios para lograr las autorizaciones primero ante las corporaciones (Asamblea y Concejos) y posteriormente ante el Ministerio de Transporte, con la conformación de un

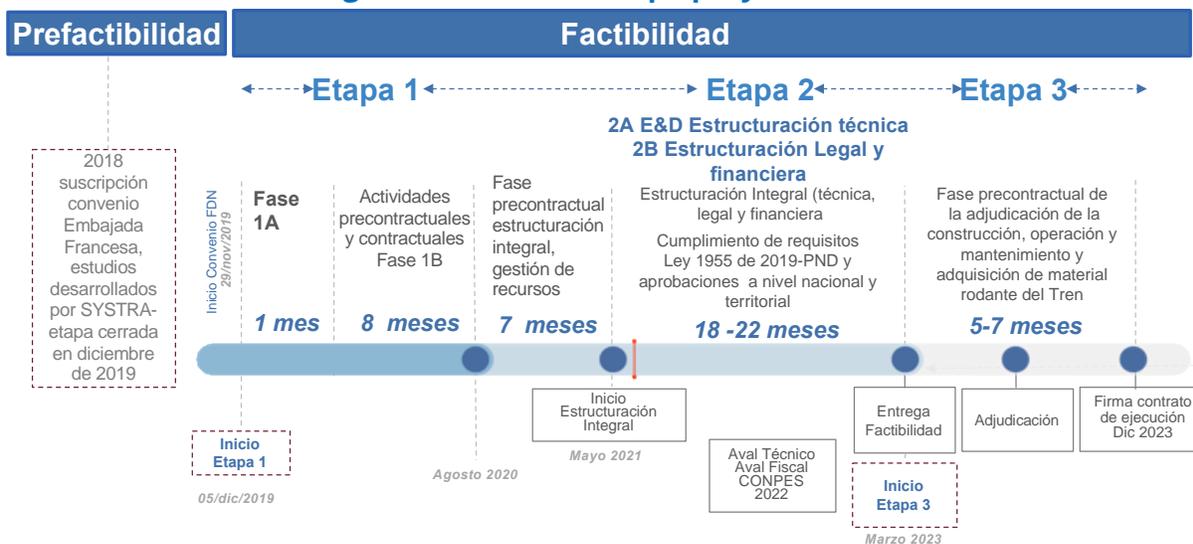
### 3. Avances del proyecto TCV

El proyecto Tren de Cercanías, desde el año 2016, ha implicado una serie de acciones, especialmente de gestión, para iniciar de manera formal con prefactibilidad en el año 2018, de la cual resultaron estudios técnicos de viabilidad, que, en términos técnicos, permitieron

Esquema Asociativo Territorial que permite la creación de la ART creando una entidad administrativa de derecho público, con personería jurídica y patrimonio propio e independiente de los entes que la conforman. Esta etapa de autorizaciones y aprobaciones se espera surtir en el último trimestre del año 2021.

identificar la oportunidad, pertinencia y beneficios del proyecto. Con dichos resultados, se pasa a la gestión de la factibilidad, que cuenta con tres etapas, tal como se puede observar en el siguiente esquema:

Figura 4. Línea de tiempo proyecto TCV



Fuente: FDN. Informes técnicos del proyecto TCV.

La prefactibilidad<sup>10</sup>, liderada por la firma francesa SYTRA S.A, tuvo como resultado la definición de las condiciones y los indicadores de viabilidad del proyecto, así como una lista de condicionantes para su implementación (SYSTRA, 2020)<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Gobernación del Valle (2020). Informes técnicos sobre estudios de prefactibilidad proyecto Tren de Cercanías del Valle del Cauca. Subsecretaría de Macroproyectos de la Secretaría Infraestructura.

En los resultados se consideran conclusiones sobre:

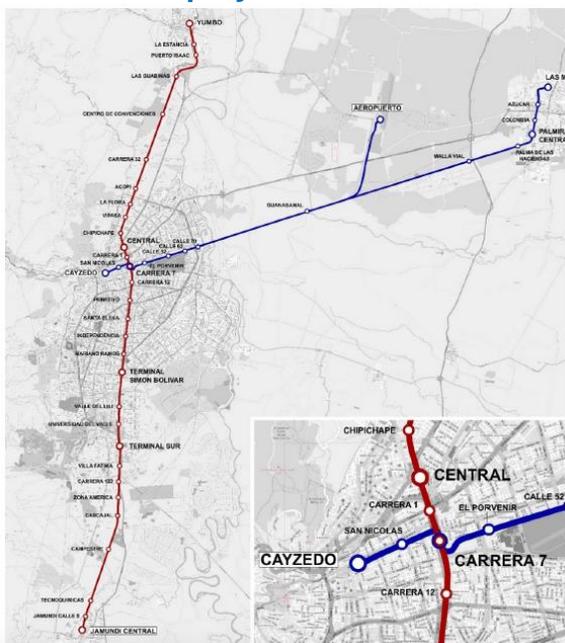
- Sistema de transporte; trazado; infraestructura.
- Inserción física, operación; y sistemas.
- Costos de inversión y costos operativos.

<sup>11</sup> Systra Consultores (2020). Resumen ejecutivo de los estudios de prefactibilidad técnica avanzada para el proyecto Tren de Cercanías del Valle del Cauca.

- Evaluación socioeconómica, financiera y ambiental.
- Esquema institucional y financiero.

Se advierte la necesidad de valorar todo el proceso de estructuración del proyecto relacionado con el proceso de desarrollo del estudio entre el consultor y el equipo de coordinación interinstitucional del estudio.

**Figura 5. Mapa de la Red Completa del proyecto TCV.**



Fuente: SYSTRA, 2020.

Respecto al desarrollo de la factibilidad consideró su desarrollo por etapas, para lo cual se suscribió el Convenio Interadministrativo Marco de Cooperación No. 012019 del 20 de noviembre de 2019 entre la Gobernación del Valle del Cauca y la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN como aliado estratégico de la región, en este convenio se estableció que para alcanzar el objetivo del proyecto este se realizaría por etapas:

<sup>12</sup> Informe de análisis preliminar de las diferentes fuentes de pago que viabilicen el proyecto y el informe de preparación de la estructuración integral en lo referente al

- Etapa 1. Análisis preliminar de fuentes de pago y preparación para la factibilidad.
- Etapa 2. Diseño de la transacción y estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad del proyecto TCV.
- Etapa 3. Acompañamiento en las actividades precontractuales para la licitación y adjudicación del proyecto.

El desarrollo de la etapa 1 se realizó de la siguiente manera:

En la 1A se elaboró un informe de análisis preliminar de las diferentes fuentes de pago que viabilicen el proyecto y el informe de preparación de la estructuración integral en lo referente al esquema de alta gerencia transitoria que permita una coordinación y gestión apropiada del proyecto previo a la creación del ente gestor<sup>12</sup>

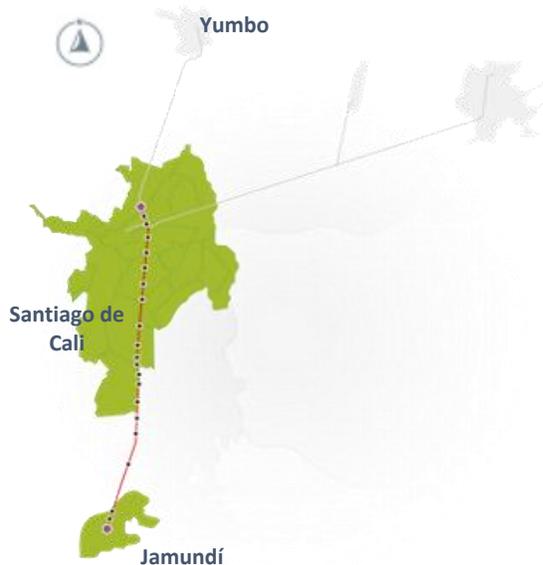
La 1B tuvo como uno de los principales resultados la elección del tramo priorizado a partir de una serie de criterios técnicos, ambientales, sociales entre otros, dando como resultado el tramo entre Santiago de Cali y Jamundí que corresponde a 23,6 kilómetros. Contará con 21 estaciones (a nivel de prefactibilidad), 18 trenes y un patio taller principal.

Además de la construcción de las especificaciones técnicas para la contratación de los estudios y diseños a nivel de factibilidad del tramo priorizado y el costeo, los cuales se estimaron en

esquema de la gerencia transitoria que permita una coordinación y gestión apropiada del proyecto previo a la creación del ente gestor - FDN, 2019.

alrededor de Cop \$ 34.349,9 millones<sup>13</sup>

**Figura 6. Primer tramo priorizado TCV**



Fuente: Proyecto TCV. Elaboración propia.

En el desarrollo de la etapa 2 del proyecto TCV, se adhirió al Convenio Marco los siguientes actores:

- Alcaldía de Santiago de Cali: Otrosí # 1
- Alcaldía de Jamundí: otrosí # 2
- Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (FONDES) Otrosí # 3

En el año 2020, se logró la financiación de los estudios de factibilidad Cop \$ 34.349,9 Millones, los cuales se presentaron de la siguiente manera:

- Gobernación del Valle del Cauca: Cop \$ 2.000 Millones
- Alcaldía de Santiago de Cali: Cop \$ 2.000 Millones
- Alcaldía de Jamundí: Cop \$ 1.000 Millones
- FONDES hasta: Cop \$29.349.220.160 Millones.

<sup>13</sup> Informe final de actividades, contrato interadministrativo no. 1.310.02-59.2.2828 de 2020, etapa 1b fdn - 2020

Actualmente está en ejecución la etapa 2A, en la que se desarrollarán los estudios y diseños técnicos a nivel de factibilidad del tramo priorizado. Para esto la FDN contrató una empresa asesora y un revisor técnico que garantizará la calidad de los productos, además se conformarán comisiones técnicas con profesionales de la región para el seguimiento y apoyo en el proceso de revisión.

Por otro lado, se está discutiendo la minuta contractual para el desarrollo de la etapa 2B y 3 en donde se realizará la estructuración integral del proyecto TCV, en el tramo priorizado, así como el acompañamiento en las actividades precontractuales para la licitación y adjudicación del proyecto en su etapa de construcción.

#### 4. Financiación

El proyecto TCV y el proyecto de Corredor Verde de Santiago de Cali están financiados con recursos de:

- Organismos de cooperación internacional como: AFD Agencia Francesa de Desarrollo y Embajada de Francia. Embajada Británica
- Gobernación del Valle del Cauca.
- Alcaldías de Cali, Palmira y Jamundí
- Gobierno Nacional a través del FONDES

#### 5. Actores participantes

**Promotores:** Gobernación del Valle del Cauca y alcaldías de Cali, Palmira, Yumbo y Jamundí.

**Apoyan:** Departamento Nacional de

Planeación, DNP; Agencia Nacional de Infraestructura, ANI; Ministerio de Transporte de Colombia; organismos de cooperación internacional, como Embajada de Francia y la Agencia Francesa de Desarrollo; la academia a través de la Universidad del Valle y sector privado.

**Figura 7. Actores Proyecto TCV**



Fuente: Proyecto TCV. Elaboración propia.

Para garantizar el seguimiento y monitoreo del proyecto TCV se cuenta con un Comité de Coordinación<sup>14</sup> y un Comité Técnico<sup>15</sup> integrado por los supervisores designados por parte del ordenador del gasto correspondiente y que tiene entre sus principales funciones: Discutir las estrategias y planes de acción para la ejecución de los convenios; y realizar el seguimiento y verificación del cumplimiento de los compromisos asumidos por cada una de las entidades participantes.

<sup>14</sup> Cláusula Quinta, Convenio Interadministrativo Marco de Cooperación No. 012019 de 2019

<sup>15</sup> Clausula X Comité Técnico, Contrato Interadministrativo Derivado No. 1.310.02.20-0173 de 2021, etapa 2A

<sup>16</sup> Aprobó y revisó: Ingeniero Luis Fernando Libreros R,

## 6. A manera de conclusión

Las apuestas del proyecto TCV se resumen en:

- Busca introducir un sistema de transporte moderno, multimodal e integrado, en el ámbito metropolitano funcional, con una visión de desarrollo orientado al transporte, como columna vertebral del SITR.
- Propiciará el cambio modal hacia sistemas más sostenibles; aportará a la disminución de emisiones GEI.
- Aprovechará la disponibilidad del suelo del corredor férrea existente (aproximadamente 66.9 km) para su primer tramo. Posterior potenciar esta infraestructura ferroviaria para la implementación de un sistema de transporte de gran capacidad intermunicipal y regional.
- Impulsará el desarrollo y la renovación urbana orientada por el transporte "DOT", apostándole a la expansión organizada de las ciudades.
- Atenderá la creciente demanda de transporte municipal e intermunicipal, en el Ámbito Metropolitano funcional.
- Planeación coherente del transporte que permita maximizar la demanda.
- Disminución en la congestión vial en los corredores principales de Cali en conexión con los municipios vecinos<sup>16</sup>.

Subsecretario de Planeación y Macroproyectos de Infraestructura del Transporte, Supervisor Gobernación. Elaboró: Ángela Ojeda, Carolina Charton y Giovanna Brand, Contratistas Gobernación del Valle del Cauca. Archívese en: Carpeta proyecto TCV.