



## Corredor Tren de Cercanías del Valle (TCV).

Contacto.	Eje temático / Subsector	Entidades Relacionadas.	ODS.
Ventanilla Única de Inversión. <b>Ministerio de Transporte.</b> <a href="mailto:contactovui@mincit.gov.co">contactovui@mincit.gov.co</a>	Transporte Férreo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gobernación del Valle del Cauca,</li> <li>- Alcaldía de Santiago de Cali.</li> <li>- Alcaldía de Jamundí.</li> <li>- Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).</li> <li>- Ministerio de Transporte.</li> </ul>	  

Plan Nacional de Desarrollo (PND). Transformación / Estrategia.	
- Seguridad Humana y Justicia Social.	Mejorar la accesibilidad regional a través de sistemas de transporte público urbano y regional para aprovechar las aglomeraciones urbanas.
- Transformación Productiva, Internacionalización y Acción Climática.	Ascenso tecnológico del sector transporte gracias al uso de material rodante eléctrico.

Consideraciones ESG.	
<b>Ambientales:</b>	- Mitigación del Cambio Climático y la reducción de la contaminación. Esto se logra mediante la elección estratégica de material rodante eléctrico, que minimiza las emisiones y la contaminación acústica.
<b>Sociales:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generación de empleo local durante las fases de construcción y operación. Mejora de la calidad de vida y reducción de costos logísticos para las comunidades.</li> <li>- Mejora en las condiciones de la población del área de influencia del proyecto ferroviario por la puesta en producción.</li> </ul>
<b>Gobernanza:</b>	- Transparencia y Rendición de Cuentas. El proyecto se somete a la regulación pública y a las metodologías de riesgo y mitigación.

Generales del Negocio.	
<b>Objetivos.</b>	<p>Estructurar y operar un sistema de transporte masivo férreo regional que no solo genere rentabilidad financiera, sino que se consolide como el nuevo eje de desarrollo (Corredor Verde), capturando la valorización urbana de la zona de influencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Asegurar la ejecución y puesta en marcha de la inversión de 1.19 billones de COP en los términos establecidos para el proyecto.</li> <li>- Establecer un modelo que permita un flujo de ingresos robusto que maximice los rendimientos esperados.</li> <li>- Establecer los mecanismos público-privados que faciliten el desarrollo del proyecto en los parámetros establecidos.</li> </ul>

Generales del Negocio.	
Alcance.	<p><b>Este proyecto incluye:</b></p> <p>Construcción de la infraestructura férrea y la adquisición del material rodante eléctrico para la primera fase entre Cali y Jamundí, recuperando la antigua vía férrea.</p> <p>Es crucial entender que, la inversión cubre el CAPEX.</p> <p><b>El proyecto no incluye:</b></p> <p>La gestión predial y los reasentamientos son responsabilidad del Ente Gestor.</p> <p>Asimismo, otros componentes urbanos del "Corredor Verde" que no sean la infraestructura principal, podrían no estar cubiertos por esta cifra de inversión.</p>
Metas del proyecto.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La meta principal es alcanzar el Inicio de la Operación Comercial (IOC) en 66 meses y lograr el Payback esperado en 15 años.</li> </ul>
Oportunidad en el mercado.	<p><b>Crecimiento de la Demanda.</b></p> <p>Las Condiciones Excepcionalmente Favorables para la inversión radican en:</p> <p>Integración Urbana Estratégica: El TCV está posicionado como un proyecto urbano integral y el nuevo eje de desarrollo del Valle, facilitando la captura de valor a través de la renovación urbana (Corredor Verde) más allá de la tarifa.</p> <p>Bajo Riesgo Político: La madurez avanzada de la estructuración mitiga los riesgos regulatorios y políticos.</p> <p>Transferencia de Riesgos al Experto: El modelo de concesión traslada al privado el manejo de los riesgos de costos de mantenimiento y operación, donde el inversionista experto tiene una ventaja competitiva.</p> <p><b>Modelo de Negocio.</b></p> <p>El modelo de negocio se basa en la Propuesta de Valor de ofrecer conectividad masiva, rápida y sostenible en las zonas densamente pobladas, funcionando como un catalizador para el desarrollo.</p> <p>Los Flujos de Ingresos provienen de una combinación de tarifas de transporte y de la explotación comercial asociada a la valorización del área de influencia. Esto se complementa con los aportes gubernamentales de la Nación y las entidades territoriales, asegurando la viabilidad.</p> <p>Los Recursos Clave son el capital privado (el CAPEX de 1.19 billones de COP), la concesión de la vía férrea y la tecnología eléctrica.</p>

Modelo de Negocio.				
<div>Socios Clave</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Federación Nacional de Departamentos (FND).</li><li>- Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).</li><li>- Gobernación del Valle del Cauca.</li><li>- Alcaldía de Cali.</li><li>- Alcaldía de Jamundí.</li><li>- SITREN GV S.A.S (Ente Gestor):</li></ul></div>	<div>Actividades Clave</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Construcción y Desarrollo: Ejecución eficiente del CAPEX</li><li>- Operación Férrea Masiva: Operación diaria del sistema</li><li>- Mantenimiento de Infraestructura y Material Rodante.</li><li>- Explotación Comercial: Desarrollo y gestión de ingresos no tarifarios derivados de la infraestructura y el entorno urbano.</li></ul></div>	<div>Propuesta de valor</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Movilidad Regional Sostenible: Conexión masiva, rápida y eficiente entre la aglomeración Cali-Jamundí mediante transporte eléctrico, alineado con las tendencias ESG.</li><li>- Eje de Desarrollo Urbano: nuevo eje de desarrollo de la ciudad y parte integral del proyecto "Corredor Verde", ofreciendo la posibilidad de capturar valor por encima de la tarifa de transporte.</li></ul></div>	<div>Relaciones con el cliente</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Servicio Público Masivo: Relación transaccional y constante de prestación de un servicio esencial de transporte público urbano y regional.</li></ul></div>	<div>Segmentos de cliente</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Población Urbana: Residentes y trabajadores que se desplazan diariamente entre Santiago de Cali y Jamundí, aprovechando la necesidad de movilidad en grandes concentraciones urbanas.</li><li>- Usuarios de Transporte Público: La población que requiere una alternativa eficiente a los sistemas de transporte masivo actuales.</li></ul></div>
	<div>Recursos Clave</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Vía Férrea Concedida</li><li>- Material Rodante Eléctrico</li><li>- Aportes de Entidades Públicas: Los flujos de financiación asegurados por el Gobierno Nacional y las entidades territoriales.</li></ul></div>		<div>Canales</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Infraestructura Férrea Operacional.</li><li>- Red de Transporte Integrado: Articulación con otros sistemas de transporte para maximizar la cobertura del servicio.</li></ul></div>	
<div>Estructura de costos</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Costo de la financiación de la Inversión Inicial (CAPEX).</li><li>- Costos de Mantenimiento y Operación (OPEX): Los costos variables y fijos de la operación férrea, cuya gestión es clave para la rentabilidad del concesionario.</li></ul></div>			<div>Flujo de Ingresos</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>- Tarifas de Transporte: Ingresos primarios generados por el uso del servicio por parte del segmento de clientes.</li><li>- Explotación Comercial: Ingresos no tarifarios (publicidad, arrendamientos en estaciones, etc.) apalancados por la renovación urbana asociada al proyecto.</li><li>- Aportes de Cofinanciación Gubernamental: Los flujos de aportes de la Nación y Entidades Territoriales que cubren una porción significativa del CAPEX..</li></ul></div>	



El TCV basa en la convergencia sinérgica de tres pilares: infraestructura rentable, sostenibilidad total y madurez institucional.

La Propuesta es la creación de un nuevo eje de desarrollo urbano y regional mediante un servicio de transporte masivo eléctrico y sostenible.

## FICHA DE PROYECTO.

Cronograma del proyecto				
Fase	Inicio	Fin	Predecesor	Hito
<b>I. Factibilidad y Licencias.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudios Técnicos de Factibilidad, Geología e Ingeniería de Valor.</li> <li>- Elaboración y radicación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA).</li> </ul>	N.A.	+ 12 meses	Estudios de prefactibilidad.	Estudios de factibilidad. Licencias.
<b>II. Estructuración y Cierre Financiero.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estructuración legal y financiera (Modelación P-P, Garantías).</li> <li>- Proceso de Cierre Financiero y Sindicación de Fondos.</li> </ul>	12 meses.	+ 12 meses	Estudios de factibilidad.	Aprobación de la Estructura de Riesgos. Cierre Financiero.
<b>III. Construcción y Ejecución.</b>	24 meses.	+ 48 meses	Definición del proyecto.	Puesta en producción.
<b>IV. Operación y Largo Plazo.</b>	72 meses.	Duración de la concesión.	Puesta en producción.	Inicio de operaciones.

4

Parámetros Financieros – Flujo de Caja.	
Parámetros de Ingresos	Parámetros de Egresos
Parámetro (Un)	Parámetro (Un)
Tarifas de transporte y de la explotación comercial asociada a la valorización del área de influencia.	Mantenimiento Pesado: Conservación de la infraestructura, esencial para la seguridad y la vida útil de la concesión. Costos de Personal: Nómina especializada para la operación férrea. Costos de Energía: Consumo energético para el sistema. Egresos Financieros. Servicio de la Deuda: Pago de capital e intereses del financiamiento obtenido para el CAPEX.
Ingresos por disponibilidad (APP).	



Plan de riesgos.					
Evento	Probabilidad	Impacto	Calificación	Mitigación	Contingencia
Socio-Ambiental. Efectos causados en el ambiente y/o las comunidades.	Bajo	Medio	Bajo	Diseño de ingeniería responsable para la protección ecológica.	Planes de Compensación robustos y seguros ambientales.
Retraso en Cierre Financiero.	Medio	Alto	Alto	Asegurar la participación conjunta del sector privado y público para el desarrollo eficiente del negocio.	Búsqueda de garantías basadas en compromisos estatales.
Estabilidad y viabilidad de negocio.	Baja	Alto	Medio	Suscripción de contratos de concesión de largo plazo y promoción del uso de los servicios desde el Estado mismo.	Establecimiento de mecanismos de salvamento.

**FIN DEL DOCUMENTO.**