



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

PLAN ESTRATÉGICO MEDIANO PLAZO DE LA REGIÓN DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - AUTORIDAD REGIONAL DE TRANSPORTE DE LA AGLOMERACIÓN SUROCCIDENTAL DE COLOMBIA EN EL VALLE DEL CAUCA, RPG-ART-ASOVC (Versión Preliminar)

Contenido

Abreviaciones y siglas

<u>TÍTULO I</u>	6
<u>ARTÍCULO 1. ADOPCIÓN</u>	6
<u>ARTÍCULO 2. FINALIDAD</u>	7
<u>ARTÍCULO 3. NATURALEZA JURÍDICA</u>	7
<u>ARTÍCULO 4. JURISDICCIÓN Y DOMICILIO</u>	7
<u>ARTÍCULO 5. PRINCIPIOS RECTORES</u>	7
<u>TÍTULO II</u>	9
<u>ARTÍCULO 6. CONTEXTO TERRITORIAL</u>	9
<u>Dimensión contextual del entorno metropolitano</u>	9
<u>Dimensión económico-financiera</u>	30
<u>Dimensión empresarial del transporte intermunicipal</u>	37
<u>Dimensión técnica y operacional del transporte intermunicipal</u>	49
<u>Institucionalidad Existente</u>	57
<u>ARTÍCULO 7. HECHOS INTERJURISDICCIONALES</u>	61
<u>Infraestructura férrea existente con conexiones directas entre los municipios y el Distrito de Cali</u>	61
<u>Congestión vehicular</u>	62
<u>Altos niveles de contaminación derivado del tráfico vehicular</u>	62
<u>Aumento del transporte ilegal</u>	63
<u>Desarticulación entre los diferentes sistemas de transporte intermunicipal</u>	64
<u>Interdependencias entre los diferentes actores institucionales</u>	64



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

<u>ARTÍCULO 8. NECESIDADES DE ART</u>	65
<u>ARTÍCULO 9. POTENCIALIDADES ENTRE ENTIDADES TERRITORIALES VINCULADAS</u>	68
<u>ARTÍCULO 10. INTERESES EN COMÚN ENTRE LOS ASOCIADOS</u>	69
<u>TÍTULO III</u>	79
<u>ARTÍCULO 11. VISIÓN</u>	79
<u>ARTÍCULO 12. OBJETIVOS</u>	79
<u>ARTÍCULO 13. EJES ESTRATÉGICOS</u>	80
Eje 1. Gobernabilidad y administración de la movilidad.....	80
Eje 2. Planeación y gestión de la movilidad subregional.....	80
<u>TÍTULO IV</u>	81
<u>ARTÍCULO 14. PROGRAMAS Y PROYECTOS</u>	81
<u>ARTÍCULO 15. FUENTES DE FINANCIACIÓN Y/O APORTES</u>	83

Ilustraciones y Tablas

<u>Ilustración 1. Mapa de los 10 municipios incluidos en el territorio de estudio de estructuración de la ART-ASOVC</u>	10
<u>Ilustración 2. Interacciones</u>	13
<u>Ilustración 3. Congestión de la Red Vial Nacional para el 2035</u>	14
<u>Ilustración 4. Repartición de población por municipios</u>	19
<u>Ilustración 5. Visión sintética de la región</u>	20
<u>Ilustración 6. Tasa de desplazamientos</u>	21
<u>Ilustración 7. Desplazamientos carreteros por tipo</u>	22
<u>Ilustración 8. Tasa de motorización carros y motos</u>	23
<u>Ilustración 9. Evolución del número de desplazamientos</u>	24
<u>Ilustración 10. Flujos de pasajeros diarios en el MIO (azul oscuro), en otros transportes colectivos (azul claro), en auto (rosado) y en moto (rosados claros)</u>	25
<u>Ilustración 11. Estimación de las emisiones de CO2 por año vinculadas con el transporte de pasajeros en la ASOVC</u>	26
<u>Ilustración 12. Distribución de los viajes diarios según modo de transporte 2015</u>	28
<u>Ilustración 13. Distribución de los viajes diarios según modo de transporte 2015</u>	29
<u>Ilustración 14. Demanda anual del MIO (viajes/año)</u>	31
<u>Ilustración 15. Partición modal en 2015 (pasajeros/año)</u>	31



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Ilustración 16. Estructura del financiamiento de la operación del MIO según el acuerdo 0452/2018	33
Ilustración 17. Estimación del costo anual del transporte	37
Ilustración 18. Capacidad transportadora máxima en número de pasajeros y rutas por empresa que operan en municipios ASOVC	39
Ilustración 19. Tipología bus, buseta y microbús	40
Ilustración 20. Tipología vehículo, camioneta y campero	41
Ilustración 21. Nivel de Servicio de Rutas de Transporte con Destinos en ASOVC	42
Ilustración 22. Distribución de rutas por empresa según destino	43
Ilustración 23. Despachos de servicios tipología bus, buseta o microbús con destino municipios ASOVC	44
Ilustración 24. Capacidad transportadora máxima y rutas por empresas que operan en municipios ASOVC	45
Ilustración 25. % Sillas Ofertadas por Empresa para cada Ruta Intermunicipal	47
Ilustración 26. % Tipos de Vehículo para Cada Ruta Intermunicipal	47
Ilustración 27. % Promedio de Ocupación por Ruta Intermunicipal	48
Ilustración 28. % Promedio de Ocupación por Trayecto	49
Ilustración 29. Aforos de los flujos utilizando el TPC entre Yumbo y Cali	51
Ilustración 30. Aforos de los flujos utilizando el TPC en la cuenca de Palmira y Cali	52
Ilustración 31. Aforos de flujos utilizando el TPC entre Jamundí y Cali	53
Ilustración 32. Oferta y demanda de las líneas intermunicipales	56
Ilustración 33. Institucionalidad regional	72
Tabla 1. Ingresos tarifarios y costos operacionales anuales	32
Tabla 2. Proyección conservadora de las Nuevas Rentas previstas por el acuerdo municipal de Cali 0452/2018	34
Tabla 3. Indicadores de operación de los transportes colectivos (estimación para el año 2015)	34
Tabla 4. Oferta y demanda de las líneas intermunicipales	55
Tabla 5. Eje 1. Gobernabilidad y administración de la movilidad	81
Tabla 6. Eje 2. Planeación y gestión de la movilidad subregional	82
Tabla 7. Componentes de contribución	83
Tabla 8. Categoría Municipios	84
Tabla 9. Porcentaje de Participación ART para cada Ente territorial	85
Tabla 10. Costo discriminando OPEX y CAPEX - ART	85
Tabla 11. Plan Financiero 2022-2032	87

A



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Abreviaciones y siglas

AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
ART	Autoridad Regional de Transporte
ASOVC	Aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca
EGR	Ente Gestor Regional
FESDE	Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda
IPK	Índice de Pasajeros por Km recorrido
IPB	Índice de Pasajeros diarios por Bus
OMS	Organización Mundial de la Salud
PIMU	Plan Integral de Movilidad Urbana
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
POTD	Plan de Ordenamiento Territorial Departamental
RPG	Regiones de Planeación y Gestión
SITM-MIO	Sistema Integrado de Transporte Masivo - Masivo Integrado de Occidente

A



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

ACUERDO CONSEJO DIRECTIVO No. 002 DE 2022 (18 de octubre de 2022)

“Por el cual se adopta el Plan Estratégico de Mediano Plazo de la Región de Planeación y Gestión de la Autoridad Regional de Transporte de la Aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca denominado “CONFORMACIÓN RPG-ART-ASOVC” en el período 2022 – 2029”

EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA REGIÓN DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - AUTORIDAD REGIONAL DE TRANSPORTE DE LA AGLOMERACIÓN SUROCCIDENTAL DE COLOMBIA EN EL VALLE DEL CAUCA, RPG-ART-ASOVC.

En ejercicio de sus facultades constitucionales, legales y estatutarias, en especial las que le confiere el artículo 285 de la constitución política, el artículo 26 de la Ley 152 de 1994, los artículos 19 y 29 de Ley 1454 de 2011, el Decreto 1033 de 2021 y el artículo 71 de la Ley 489 de 1998 y por la Ordenanza 572 de 2021 expedida por la Asamblea Departamental, el Acuerdo 0512 de 2021 expedido por el Concejo del Distrito de Cali, el Acuerdo 019 de 2021 expedido por el Concejo del Municipio de Yumbo, el Acuerdo 018 de 2021 expedido por el Concejo de Jamundí y el acuerdo 027 de 2021 expedido por el Concejo de Palmira. y

CONSIDERANDO

Que conforme al Departamento Nacional de Planeación (DNP) la asociatividad territorial “es un principio del ordenamiento territorial que se materializa en la formación de asociaciones entre las entidades territoriales e instancias de integración territorial con el fin de producir economías de escala, generar sinergias y alianzas competitivas para la consecución de objetivos de desarrollo económico y territorial comunes”¹.

¹ Departamento Nacional de Planeación. Comité Especial Interinstitucional. Comité Técnico Intersectorial de Asociatividad Territorial. Definición Legal y Funcional de los Esquemas Asociativos de Entidades Territoriales en Colombia. 2012.



Los EAT son “instrumentos para la construcción de alianzas entre entidades territoriales de manera eficientemente, logrando economías de escala, articulación del territorio y un aprovechamiento colectivo de las fortalezas individuales”².

La Ley 1454 de 2011, “Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones”, regula en su artículo 10 de la Ley 1454 de 2011 los esquemas asociativos regionales en los siguientes términos: “Esquemas asociativos territoriales. Constituirán esquemas asociativos territoriales las regionales administrativas y de planificación, las regiones de planeación y gestión, las asociaciones de departamentos, las áreas metropolitanas, las asociaciones de distritos especiales, las provincias administrativas y de planificación, y las asociaciones de municipios.”

En el contexto de la misma Ley la asociatividad territorial es “una herramienta que permite abordar de manera mancomunada, el diseño, implementación y ejecución de políticas, programas, proyectos y acciones de desarrollo de interés común, tanto a las autoridades territoriales como las nacionales, aplicando los principios de coordinación, concurrencia, subsidiariedad y complementariedad para contribuir en el desarrollo sostenible, equitativo, competitivo y de gobernabilidad de los territorios”³.

El artículo 19 de la misma Ley dispone que la Región de Planeación y Gestión, es un Esquema Asociativo Territorial conformado por dos o más entidades territoriales, crea una entidad administrativa de derecho público, con personería jurídica y patrimonio propio e independiente de los entes que la conforman, y, por lo tanto, su naturaleza es conformar una entidad pública, para promover y aplicar de manera armónica y

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/DEFINICI%C3%93N%20LEGAL%20Y%20FUNCION%20AL%20DE%20LOS%20ESQUEMAS%20ASOCIATIVOS%20DE%20ENTIDADES%20TERRITORIALES%20EN%20COLOMBIA.pdf>

² Federación Colombiana de Municipios. Red de Iniciativas para la Gobernabilidad, la Democracia y el Desarrollo Territorial RINDE. Los Esquemas Asociativos Territoriales y su papel en el desarrollo local. Agenda Estratégica para los Gobiernos Locales 2020 -2024. Disponible en línea en: <http://www.colombialider.org/wp-content/uploads/2020/04/Cartilla-Esquemas-Asociativos-Territoriales.pdf>

³ Ídem.



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

sostenible los principios de complementariedad, concurrencia y subsidiariedad en el desarrollo y ejecución de las competencias asignadas a las entidades territoriales por la Constitución y la ley y para actuar como bancos de proyectos de inversión estratégicos de impacto regional durante el tiempo de desarrollo y ejecución de los mismos.

Así mismo, el artículo 249 de la Ley 1955 reza "la conformación y registro de las asociaciones de departamentos, distritos, municipios; regiones de planificación y gestión de qué trata la Ley 1454 de 2011, se adelantará conforme al siguiente procedimiento: i) Expedición de la ordenanza departamental, acuerdo municipal y/o distrital de cada una de las entidades territoriales interesadas, autorizando al gobernador o alcalde para conformar el correspondiente Esquema Asociativo Territorial (EAT); ii) Suscripción del convenio interadministrativo con las entidades territoriales por medio del cual se conforma el respectivo EAT; iii) Documento de los estatutos que regularán la conformación y funcionamiento del EAT de acuerdo con la ley 1551 de 2012, incluyendo la descripción del patrimonio y aportes de las entidades que conforman el respectivo EAT; iv) **Adopción de un plan estratégico de mediano plazo que contenga los objetivos, metas y líneas de acción para el cual se conforma el EAT.** Una vez conformado, el EAT deberá registrar el convenio de conformación y sus estatutos en el Registro de Esquemas Asociativos Territoriales que para el efecto ponga en funcionamiento el Gobierno Nacional, quien podrá definir los requisitos, condiciones y procedimiento para el suministro de la información a que haya lugar. (...)" (Negrilla fuera de texto)

Que en desarrollo de la anterior normatividad, se expidió el Decreto 1033 de septiembre 1º de 2021, por el cual se adiciona el Título 5 denominado "Esquemas Asociativos Territoriales" a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1066 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Interior, con el fin de reglamentar el funcionamiento de los Esquemas Asociativos Territoriales – EAT. Dentro de las disposiciones de esta normatividad se destaca el artículo 2.2.5.1.2. para la conformación de los Esquemas Asociativos Territoriales, se establece que se deberá adoptar un Plan Estratégico de Mediano Plazo que contenga los objetivos, metas y líneas de acción del EAT, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2.2.5.5.1. y 2.2.5.5.2



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Conforme a las autorizaciones conferidas en la Ordenanza 572 de 2021 expedida por la Asamblea Departamental, el Acuerdo 0512 de 2021 expedido por el Concejo del Distrito de Cali, el Acuerdo 019 de 2021 expedido por el Concejo del Municipio de Yumbo, el Acuerdo 018 de 2021 expedido por el Concejo del Municipio de Jamundí y el Acuerdo 027 de 2021 expedido por el Concejo del Municipio de Palmira se conforma mediante el convenio interadministrativo número 1.310.02.20-0566 del 12 de noviembre de 2021 y el Otrosí No.1 de 2022, suscrito entre el Departamento del Valle del Cauca, el Distrito especial de Santiago de Cali, los Municipios de Yumbo, Jamundí y Palmira, la **Región de Planeación y Gestión** (en adelante RPG-ART-ASOVC) que actuará como **Autoridad Regional de Transporte** y cuyos Estatutos fueron adoptados por el consejo directivo en 2022.

Que de conformidad con el PND 2018-2022 se debe además complementar este proceso con la formulación del Plan Estratégico de Mediano Plazo mencionado y el registro de la RPG en el REAT en el Ministerio del Interior.

Que el Plan Estratégico de mediano plazo que se adopta por el presente acuerdo surge de la necesidad de tener en la Región una **Autoridad Regional de Transporte**, que permita dar una coherencia al conjunto de la movilidad urbana de la región, la construcción y puesta en marcha de un megaproyecto férreo, para el caso en concreto el proyecto Tren de Cercanías del Valle, esta entidad pública es necesaria para obtener la cofinanciación en sistemas de transporte por la Nación⁴, ya que la Nación para cofinanciar el Tren de cercanías del Valle solicitará visto bueno del Ministerio de Transporte quien verificará en conjunto con el DNP que la Región cuente con una **Autoridad Regional de Transporte** (en adelante RPG-ART-ASOVC), entre otros requisitos. También es evidente la necesidad de integrar y poner en coherencia los diferentes modos férreos y carreteros regionales para la adecuada sostenibilidad financiera de los diferentes modos de transporte, que permita enfrentar con éxito los desafíos actuales que tiene la Región en materia de movilidad, medio ambiente, integración y competitividad, así como el cierre de brechas sociales, que mediante la RPG harán de la región un territorio más competitivo para el beneficio de los ciudadanos mejorando su calidad de vida.

⁴ Artículo 100 de Ley 1955/2019 (PND), modifica el artículo 2 de la Ley 310 de 1996.



Que teniendo en cuenta que para el funcionamiento de las Autoridades Regionales de Transporte (ART) se debe constituir con antelación un esquema asociativo territorial (en adelante EAT), a continuación, se indican las disposiciones aplicables en materia de ART:

El artículo 183 de la Ley 1753 de 2015 “por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un nuevo país” establece que: *“El Gobierno Nacional, a solicitud de las entidades territoriales, podrá crear y fortalecer Autoridades Regionales de Transporte en las aglomeraciones urbanas o en aquellos municipios cuya movilidad urbana se desarrolle más allá de sus propios límites jurisdiccionales. Para tal efecto, las entidades territoriales interesadas deberán constituir previamente esquemas asociativos territoriales, en concordancia con el artículo 10 de la Ley 1454 de 2011. La Autoridad Regional de Transporte, será la encargada de regular el servicio de transporte público de pasajeros, otorgar permisos y habilitaciones, integrar operacional y tarifariamente los diferentes modos y modalidades, y garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada uno de los municipios, así como los incluidos en sus instrumentos de planeación territorial que influyan en la organización de la movilidad y el transporte, de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte.”*

Es de anotar que, el artículo 336 de la Ley 1955 de 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto Por Colombia, Pacto por la Equidad” establece que:

“(…) los artículos de las Leyes 812 de 2003, 1151 de 2007, 1450 de 2011, y 1753 de 2015 no derogados expresamente en el siguiente inciso o por otras leyes continuarán vigentes hasta que sean derogados o modificados por norma posterior”.

Por lo tanto, al no derogarse expresamente el artículo 183 de la Ley 1753 de 2015, el mismo continúa vigente.

Que conforme a la Ordenanza número 513 de 2019 “Por medio de la cual se adopta el plan de ordenamiento territorial departamental del Valle del Cauca” se encuentran la



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

misión, visión y objetivos de la Autoridad Regional de Transporte, haciendo hincapié en la necesidad de su estructuración para la movilidad de la región. Su misión es proveer un sistema de movilidad eficiente, accesible a todos y que mejore la calidad de vida de los habitantes del ámbito territorial bajo su responsabilidad. Este sistema de movilidad se apoya, entre otros, en un sistema de transporte colectivo integrado a nivel regional con infraestructura adecuada. Como visión se propuso en esta instancia “ser la primera Autoridad Regional de Transporte del país que no se apoye sobre un área metropolitana que logra implementar un sistema integrado de movilidad a escala regional, eficiente, accesible económicamente para toda la población, que logre revertir la tendencia creciente del uso del vehículo privado y que contribuya en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Que, en virtud de los anteriores considerandos, se

ACUERDA

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. ADOPCIÓN. Adoptar el Plan Estratégico de Mediano Plazo denominado “CONFORMACIÓN RPG-ART-ASOVC” para el período 2022 – 2029, versión preliminar de este plan contiene los siguientes aspectos:

1. Diagnóstico general del territorio, que identifique los Hechos interjurisdiccionales entre entidades territoriales, así como de las necesidades, potencialidades e intereses en común entre los asociados.
2. Identificación preliminar de la visión, objetivos y ejes estratégicos que desarrollarían los Hechos interjurisdiccionales entre entidades territoriales.
3. Identificación de programas y proyectos a desarrollar en el corto y mediano plazo por el EAT, relacionados con los puntos a) y b) del presente artículo, así como las posibles fuentes de financiación y/o aportes de las entidades territoriales que conforman el EAT.

✍



4. Identificación de los Hechos interjurisdiccionales entre entidades territoriales. Para la formulación preliminar y definitiva del Plan Estratégico de Mediano Plazo.

ARTÍCULO 2. FINALIDAD. La Región de Planeación y Gestión tendrá como finalidad promover, aplicar y garantizar de manera articulada los principios de complementariedad, concurrencia y subsidiaridad en la formulación y ejecución de políticas públicas, planes, programas y proyectos de movilidad regional, así como la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo, promoviendo el desarrollo armónico, la equidad, el cierre de brechas entre los territorios y la ejecución de obras de interés regional en desarrollo y ejecución de las competencias asignadas a las entidades territoriales por la Constitución y la ley.

ARTÍCULO 3. NATURALEZA JURÍDICA. Será una persona jurídica de derecho público, cuya naturaleza jurídica será la de una Región de Planeación y Gestión, será la de un Esquema Asociativo Territorial del tipo Región de Planeación y Gestión contemplado en el artículo 19 de la Ley 1454 de 2011, como entidad encargada de atender funciones administrativas y de prestar servicios públicos conforme a las normas de derecho público, con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio propio e independiente de los entes que la conforman. Los actos que expida esta entidad serán actos administrativos y sus contratos se regirán por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

ARTÍCULO 4. JURISDICCIÓN Y DOMICILIO. En lo relacionado con los temas objeto de su competencia, la jurisdicción de la RPG-ART-ASOVC corresponde al Distrito especial de Santiago de Cali y los Municipios de Yumbo, Jamundí y Palmira. El domicilio será el de la ciudad Núcleo, es decir, Santiago de Cali D.E.

ARTÍCULO 5. PRINCIPIOS RECTORES. Son principios que rigen el funcionamiento de la Región de Planeación y Gestión, la igualdad, moralidad, eficacia, celeridad, imparcialidad, publicidad y transparencia. Así como los siguientes:

1. **Autonomía territorial.** Las entidades territoriales que conforman la Región de Planeación y Gestión mantendrán su autonomía territorial. Las competencias



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

municipales, departamentales y distrital de Cali se respetarán bajo las autoridades político-administrativas de cada entidad territorial.

2. **Descentralización.** Mediante la aplicación de este principio constitucional, las funciones y recursos que en materia de transporte actualmente cumple y ejecuta la nación y el departamento en los municipios que conforman el conglomerado Región de Planeación y Gestión y RPG-ART-ASOVC, pasan por delegación de descentralización, a esta última entidad.
3. **Convergencia socioeconómica.** La Región de Planeación y Gestión contribuirá al equilibrio entre las entidades territoriales y al reconocimiento de las oportunidades de desarrollo que tienen todos los municipios que la conforman independientemente de su tamaño y categoría. El enfoque de desarrollo equilibrado del territorio tendrá en consideración las necesidades, características y particularidades económicas, culturales, sociales y ambientales, fomentando el fortalecimiento de los entes territoriales que la conforman.
4. **Pluralidad.** Se reconocerán las diferencias geográficas, institucionales, económicas, sociales, étnicas y culturales de las entidades territoriales que conforman la Región de Planeación y Gestión, como fundamento de la convivencia pacífica y la dignidad humana.
5. **Economía y buen gobierno.** La Región de Planeación y Gestión promoverá la auto sostenibilidad económica, el saneamiento fiscal, racionalización, la optimización del gasto público y el buen gobierno en su conformación y funcionamiento
6. **Especialidad.** La Región de Planeación y Gestión sólo puede intervenir en los temas objeto de su competencia, que le han sido transferidos, delegados u otorgados por la ley, de tal manera que no puede intervenir en las competencias exclusivas de los municipios, del distrito especial o del departamento.
7. **Participación.** La Región de Planeación y Gestión garantizará la participación, concertación y cooperación de los ciudadanos en la construcción colectiva de



políticas públicas, planes, programas, proyectos y la prestación de servicios a su cargo, para lo cual establecerá los mecanismos para hacerlo. Promoverá el control social y la transparencia en la gestión pública.

8. **Coordinación.** Santiago de Cali D.E. y los municipios asociados a la región de Planeación y Gestión (Yumbo, Jamundí y Palmira), deben garantizar el ejercicio armónico de sus respectivas funciones con el fin de lograr sus fines y cometidos, en concordancia con el artículo 113 de la Constitución. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir u obstaculizar su cumplimiento.
9. **Concurrencia.** Obligatoriedad de concurrir a la financiación, prestación efectiva de los propósitos territoriales, por los que el Departamento, el distrito, y el municipio se han asociado a la región de planeación y gestión. Lo anterior, sin vulnerar la autonomía política, administrativa, fiscal y normativa de cada una de las entidades territoriales.
10. **Complementariedad.** La región de Planeación y Gestión deberá acudir complementariamente a la prestación de bienes y servicios a cargo de las entidades territoriales asociadas.

TÍTULO II

DIAGNÓSTICO GENERAL DEL TERRITORIO

ARTÍCULO 6. CONTEXTO TERRITORIAL

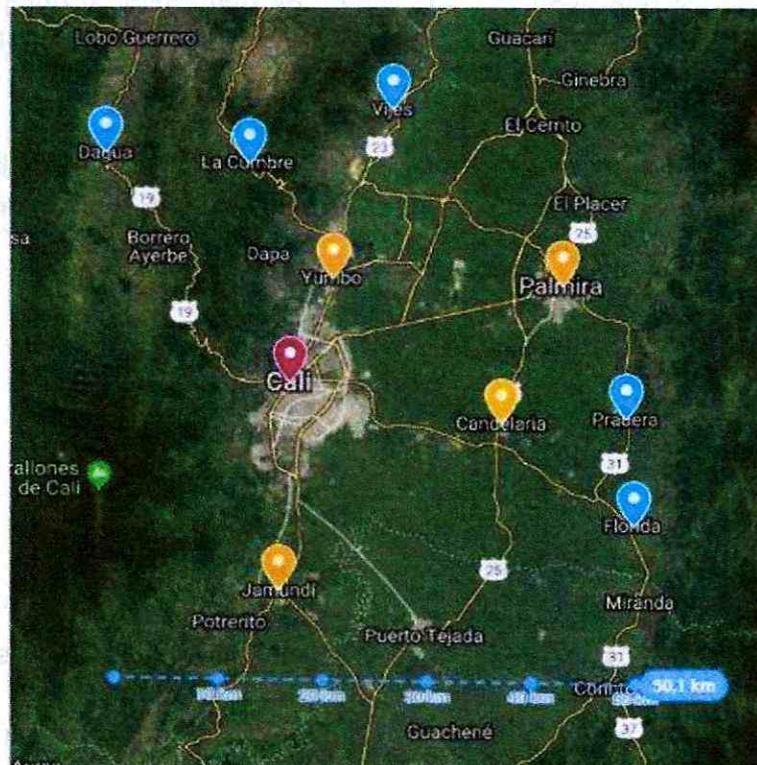
Dimensión contextual del entorno metropolitano

El ámbito territorial de la RPG-ART-ASOVC, que para efectos del estudio denominado: "Estructuración técnica y financiera de una Autoridad Regional de Transporte para la aglomeración suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca y de una empresa o ente gestor inicial del sistema férreo", realizado por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), incluyeron diez (10) municipios distribuidos de la siguiente manera: D



- Siete (7) incluidos en la Aglomeración de Cali en el Valle del Cauca (Cali, Yumbo, Jamundí, Candelaria, Florida, Pradera y Vijes) según la Misión del Sistema de Ciudades (DNP, 2012).
- El municipio de Palmira, clasificado como Ciudad Uninodal por la Misión del Sistema de Ciudades (DNP, 2012).
- Los municipios de Dagua y la Cumbre, por ser colindantes a la conurbación Cali-Yumbo, ser municipios de segunda residencia para Cali y tener dinámicas asociadas al entorno metropolitano, según la clasificación de territorios homogéneos del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental (POTD).

Ilustración 1. Mapa de los 10 municipios incluidos en el territorio de estudio de estructuración de la ART-ASOVC



Fuente: Adaptado de Google Maps.





ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

En el ámbito funcional, los municipios de Santiago de Cali, Yumbo, Jamundí y Palmira, hacen parte de la apuesta estratégica de la región hacia un modelo de desarrollo territorial sostenible basado en un modo de transporte bajo en emisiones de gases de efecto invernadero e insertado en una visión de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Masivo que se ha planteado en: El Plan Nacional de Desarrollo, Planes de Ordenamiento Territorial Municipales (POT) y Departamental (POTD). Para lo cual se propone aprovechar la infraestructura de transporte ferroviaria existente para la implementación de un sistema de transporte intermunicipal de mediana – gran capacidad que permitirá atender la demanda de transporte a largo plazo y estructurar los desplazamientos entre los municipios.

o **Yumbo**

Dentro del área de estudio del proyecto, uno de los municipios con mayor influencia es Yumbo por tener en su territorio la tercera Zona Industrial del país, en la cual hay asentadas alrededor de 461 grandes empresas, entre las que se encuentran: Ecopetrol, Mobil, Eternit, Johnson & Johnson, Bavaria, Postobón, EPSA, Rimax, Carvajal S.A, entre otras. El municipio es el objeto de una voluntad de desarrollo importante, tanto a nivel económico con la ampliación de su zona industrial, como a nivel social por la envergadura de los proyectos urbanos, que ha fortalecido su posición como centro industrial.

A 2018 el municipio cuenta con 107.334 habitantes, de los cuales el 86,3% están residiendo en la cabecera municipal y el restante 13,7% en los centros poblados y zonas rurales dispersas. En éstas últimas se localizan 14.704 personas. En términos de cambio en la importancia relativa en la zona metropolitana, solo las ciudades de Jamundí y Yumbo muestran cambios ascendentes en sus participaciones en los últimos 20 años: Jamundí escala su valor dentro de las zonas urbanas pasando del 3,6% en el año 2005 al 4,6% para 2018, en tanto que la población urbana del municipio de Yumbo pasó de representar un 3,2% en el primer periodo a un 3,4% para el último año analizado. Para el año 2018 la zona urbana de Yumbo incrementó su población en 11.644 nuevos residentes. No obstante, si se tiene en cuenta que el censo es anterior al desarrollo de Ciudad Guabinas en Yumbo, que introdujo nuevas dinámicas de



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

crecimiento urbano, la representatividad de esta cabecera en el entorno metropolitano podría ser mayor para el año 2021.

Como aspecto importante a resaltar, se identifica una pérdida de representatividad de la zona urbana frente a la rural, disminuyendo en la participación porcentual cerca de un punto en la primera y en esa misma magnitud gana la zona rural. Esto no quiere decir que la zona urbana haya perdido habitantes, sino que hay veredas con centros poblados periurbanos de rápido crecimiento, como El Pedregal, que crece a una tasa del 5,6%, más de cinco veces el crecimiento de la zona urbana, la cual crece solo al 1%. Los entornos rurales crecen a un ritmo promedio anual del 1,6%, superior a la zona urbana de Yumbo y a la ciudad de Cali y, fuera de la cabecera de Jamundí, muy superior a las otras zonas urbanas del entorno metropolitano.

Según datos del DANE, Yumbo, después de Cali, es el municipio de mayor contribución a la riqueza económica a nivel departamental, con una participación del 8,9% en 2019. Acorde con datos de la Cámara de Comercio de Cali con corte a 2021, el municipio, y en especial su zona industrial, generan empleo para 70 mil personas, aportando el 11% del empleo generado en el conglomerado de influencia de Cali, compuesto por los municipios de Cali, Jamundí, Dagua, Vijes y La Cumbre.

La vivienda suburbana y de parcelaciones campestres fue uno de los fenómenos asociados con la Aglomeración Metropolitana alrededor de Cali de acuerdo con los análisis de vivienda del POTD del Valle del Cauca. Por otra parte, la informalidad en el desarrollo urbano de Yumbo ha estado presente desde la llegada de la industrial al territorio, desde la llegada de Cementos del Valle a finales de los años 30 es visible como en la cartografía histórica y desde las evidencias documentales se inicia el poblamiento del Sector de las Américas proceso que sea intensificado con el proceso de consolidación misma de la Zona Industrial Acopi-Arroyohondo.

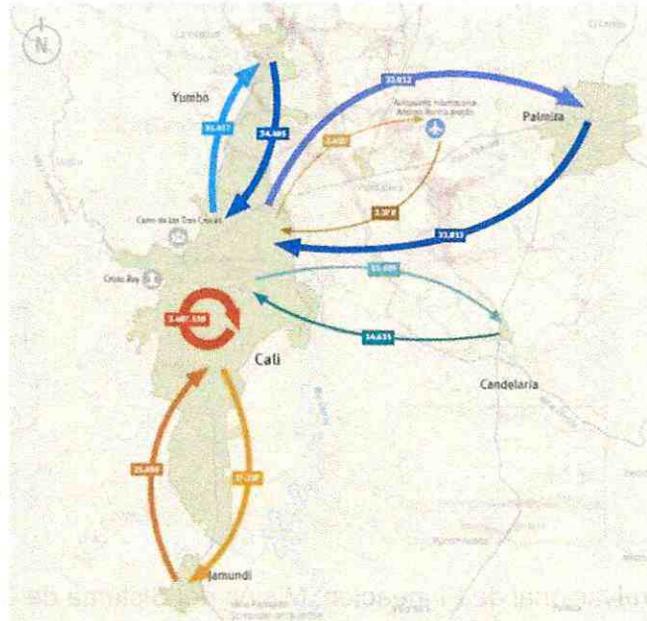
En Yumbo se han desarrollado equipamientos como los Colegios Privados ubicados entre la Carretera Vieja Cali-Yumbo y el entorno del Río Arroyohondo, que están al servicio principalmente de población residente en la vía a Dapa y en Cali, generando un polo atractor de movilidad y un espacio que progresivamente se ha ido especializando. Situación similar ocurre con el Centro de Convenciones Valle del Pacífico, que presta servicios con mayor intensidad a actividades promovidas desde



Cali que desde Yumbo, constituyéndose, en conjunto con la Zona Industrial Acopi - Arroyohondo, en un sector de alta atraktividad para el Distrito de Cali y los municipios vecinos.

De la Encuesta de Movilidad 2015 por la Alcaldía de Santiago de Cali, a través de Metro Cali S.A., (Steer Davies Gleave y el Centro Nacional de Consultoría, Alcaldía de Cali, 2015), el número estimado de hogares en el área de estudio fue de 830.957, en el casco urbano de Yumbo es 15.988. El tamaño del hogar del municipio de Yumbo es 3.51. Se evidencia la importancia que tiene el centro de la ciudad de Cali, el 84,4% de los viajes entre municipios del área de estudio inician o terminan en Cali. En el municipio de Yumbo, en particular en la zona industrial, el número de personas con limitaciones físicas que tienen dificultad para movilizarse supera las 40 personas en la muestra de estudio, la tasa de motorización es menor a 120 vehículos/1000 habitantes. Se observa que las interacciones entre Cali Yumbo alcanzan los 69.912 viajes diarios[P1] [P2] , le sigue Palmira con 66.725 viajes y el aeropuerto con 4.837 viajes.

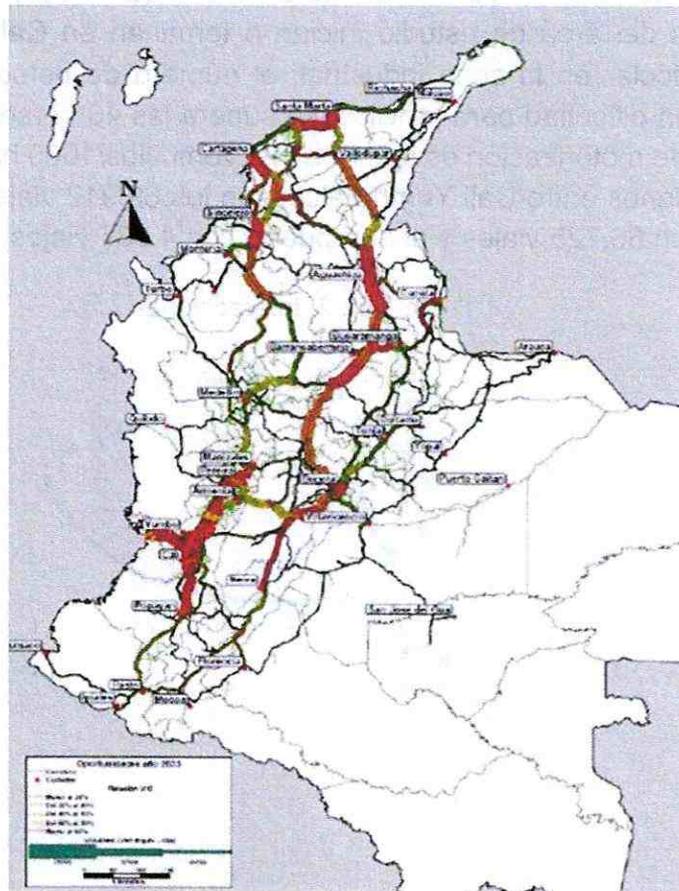
Ilustración 2. Interacciones



Fuente: Encuesta OD Metro Cali S.A. 2015

El estudio de Misión del Sistema de Ciudades, indica que la congestión se concentra en las zonas metropolitanas mostrando niveles de servicio más bajos. Para el año 2036, la zona metropolitana de Cali, Yumbo, Palmira, Jamundí, Candelaria, presenta niveles preocupantes, si se continúa con las mismas tendencias y dinámicas, a pesar de los esfuerzos de mejorar la malla vial, éstos deben estar acompañados por medidas de gestión de tráfico.

Ilustración 3. Congestión de la Red Vial Nacional para el 2035



Fuente: Dirección Nacional de Planeación. Misión del Sistema de Ciudades. Conectividad Interurbana. Pablo Roda. Bogotá, Colombia. Diciembre de 2007, simulación de los autores basado en IGAC, ANI e INVIAS.



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Los informes de la Cámara de Comercio muestran que entre 2017 y 2013 Yumbo ganó 692 empresas, un promedio año de 173 por año, entre los años 2018 y 2021 (datos a julio), gana 104. Este incremento no es tan positivo comparado con otros municipios de la aglomeración, principalmente porque, hay problemas de infraestructura para la competitividad, se observa debilidad en las infraestructuras viales, las cuales no pueden absorber con criterios de tiempo y oportunidad todos los vehículos que transitan por Yumbo.

En el municipio de Yumbo se registraban 3.900 empresas correspondientes a los sectores mencionados, las cuales se distribuyen de la siguiente manera: 2.644 en la cabecera urbana, que equivalen al 67,8%; seguida por 1.051 en la zona industrial, que hace parte de la zona rural, equivalentes al 26,9%; y las restantes 205 en las veredas y centros poblados rurales, que representan un 5,3%.

Con base en el registro de empresas con domicilio en Yumbo a julio del año 2021 suministrado por la Cámara de Comercio de Cali (CCC), se estima que el municipio concentra un total de 70.431 trabajadores formales, lo cual en contraste con su talla poblacional que apenas supera los 100 mil habitantes, muestra la importancia del Yumbo en la economía regional. De igual modo, si se tiene en cuenta el alto nivel de conmutación entre Cali y Yumbo, y los altos niveles de tráfico sobre la Autopista Cali-Yumbo, puede inferirse que la oferta laboral de las empresas del municipio es atendida principalmente por población residente en Cali, lo cual refleja el rol de Yumbo en la conurbación metropolitana.

En particular, la Autopista Cali – Yumbo, es la de mayor congestión en la zona metropolitana seguida de la Recta Cali – Palmira y de la vía Jamundí – Crucero Pance. En cuanto a las vías que irrigan únicamente el municipio de Yumbo, la vía Antigua cobra una especial importancia, sobre todo, en el modo Carga, dando soporte a las operaciones de la Autopista Cali – Yumbo. En este sentido, se estima que el 80% del tráfico que circula sobre la Autopista Cali – Yumbo y la Antigua Vía a Yumbo, es un tráfico local metropolitano y regional.



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

o Palmira

El municipio de Palmira se distingue por concentrar parte de los equipamientos de escala regional, desempeñando el papel de triángulo industrial y logístico. Por su ubicación general, la presencia del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón y la evolución de su red vial, el municipio se ha convertido en un punto estratégico de movilidad en la región del Valle del Cauca, pues allí convergen las vías principales de la región y por tanto el tráfico de rutas de transporte. Como respuesta a su importante expansión y crecimiento, el municipio es hoy en día el objeto de varios proyectos urbanos y de movilidad. Muchos de los cuales tienen que ver con los modos de desplazamientos “activos”: desarrollo de una red de ciclorrutas, implementación de un sistema de bicicletas públicas, implantación de una ciclovía en el Parque Lineal.

En este sentido, es evidente la alta demanda de servicios de transporte público dada la situación denominada conmutación laboral, frecuente en entornos metropolitanos, en la cual un alto número de personas trabajan fuera de la ciudad donde residen. Así lo demuestra el estudio de viajes elaborado por Systra, en el cual Palmira es polo de 66.725 viajes diarios desde y hacia Cali; lo anterior caracteriza a la ciudad como una fuente de empleo dada la localización, según registros de la Cámara de Comercio al 2021, de 8759 empresas distribuidas en un 3% sector primario, 16% sector secundario y 81% sector terciario, las cuales emplean cerca de 161 mil personas concentradas igualmente en este último sector, por lo tanto, es posible señalar que Palmira atiende aproximadamente el 41% de población empleada con residencia en las ciudades de la región, en mayor medida en la ciudad de Cali.

El grueso de empresas se emplaza al occidente del municipio, observándose concentraciones en la Zona Franca del Pacífico del corregimiento Matapalo, en la Zona Franca de Palmaseca, ubicada entre los corregimientos de Obando y La Herradura; y en el Parque Industrial de La Dolores. Por tamaño, las empresas más grandes se encuentran en las zonas francas aludidas y de manera puntual en el corregimiento Palmaseca, alrededor del eje estructurante de la vía a Cali; y en Amaime en zona correspondiente al Ingenio Manuelita. Las de menor tamaño, por su parte, están asociadas a los centros poblados de los corregimientos Juanchito, Palmaseca,

A



Guanabanal, Bolo San Isidro, La Torre, Rozo, Amaime, Boyacá, Barrancas, Potrerillo, Aguacalara y Ayacucho.

○ **Jamundí**

El municipio de Jamundí se ubica al sur de la ciudad de Santiago de Cali, tiene una baja industrialización con respecto a otras ciudades intermedias del Valle de Cauca. En la última década, la tasa de crecimiento poblacional observada está por encima del 2% (Alcaldía de Santiago de Cali, 2019) y se manifiesta en el crecimiento físico del casco urbano: la oferta de proyectos habitacionales crece de manera importante y atrae a caleños que prefieren residir en Jamundí por su menor costo en impuesto predial y de servicios públicos. De hecho, la ciudad posee hoy en día una vocación de ciudad dormitorio por tener pocas actividades económicas. Es importante enfatizar que parte de la población que vive en Jamundí y se desplaza diariamente hacia Cali, es de estrato medio y alto, que han encontrado en Jamundí una opción de menor costo y más valor ambiental para su vivienda.

También la dinámica de expansión habitacional acelerada, dispersa y con poco análisis en cuanto a sus impactos sobre el sistema de movilidad en la zona urbana del municipio ha generado mayor flujo diario de personas, transformado al municipio en uno de los mayores promotores de viajes, el cual solo desde y hacia la ciudad de Cali registra más de 50.000 viajes al día, que se realizan en su gran mayoría por razones laborales o de estudio, lo cual produce una demanda de servicios de transporte y movilidad no satisfecha, que afecta de manera directa la calidad de vida de los ciudadanos. Además, se presentan problemas de movilidad y de seguridad vial, principalmente en horas de máxima demanda, debido a una malla vial saturada, específicamente en las vías que conectan a Jamundí con Cali y con el norte del departamento del Cauca.

Por otro lado, los precios que se pagan por el transporte inter-municipal conllevan a una pérdida de eficiencia y bienestar de las personas, puesto que se incrementan los costos de transporte en más del 100%. Por ejemplo, realizar un viaje (ida y vuelta) a Cali tiene un costo total de \$7.000 pesos diarios, lo cual corresponde a 140.000 al mes si se tiene en cuenta 20 días hábiles mensuales, esto a su vez corresponde al 49,3 % de la línea de pobreza per cápita de 2018, lo cual significa que una persona que esté ligeramente



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

por encima de la línea de pobreza gastaría la mitad de su ingreso mensual en transporte a Cali para ir a trabajar o estudiar, esto sin contar costo en el que debe incurrir si requiere tomar otro transporte dentro de la ciudad de Cali.

Lo anterior, representa el gasto de una persona que se moviliza en el sistema de transporte formal, pero muchas personas se ven obligadas a moverse en el sistema de transporte informal, el cual presenta una participación modal superior al 9% de los viajes en transporte público, de acuerdo con la encuesta de Movilidad, desencadenado por la insuficiencia en la oferta de servicio de transporte público intermunicipal.

La movilidad interna del municipio también es inadecuada. En el centro urbano del municipio se observa un desmedido uso de vehículos motorizados, que hacen mal uso del espacio público violando las normas de tránsito, generando no solo incomodidad, sino también poniendo en riesgo tanto a usuarios como transeúntes, reflejado en un alto número de siniestros en vías de baja velocidad como la carrera 10, la cual para el año 2017 registró 121 siniestros; dichos elementos atentan el bienestar general en favor de un particular y, son reflejo de la ineficiencia como operan los servicios de transporte actuales, que implican no solo la oferta del mismo sino los mecanismos de control como señalización, agentes reguladores, entre otros. Por su parte la principal empresa de transporte público es Transunidos, quien cuenta con rutas que conectan barrios como Alférez Real, Portal de Jamundí y Alfaguara, pasando por la zona central del municipio, no obstante, para los nuevos barrios periféricos como Terranova y Bonanza, se evidencia que el principal oferente de servicios de transporte es el servicio informal de "piratas" y "moto-taxis" lo cual incrementa los costos y riesgos del desplazamiento interno en el municipio.

- **Contexto poblacional y demográfico**

La población de la ASOVC en 2018 según el censo nacionales de 3,1 millones de habitantes⁵, de los cuales 71,5% (es decir 2,2 millones) viven en Cali y 29% (890 812 habitantes) viven en los nueve municipios⁶. El peso de Cali es alto en relación con los

⁵ Censo Nacional de Población y Vivienda - CNPV 2018. Fuente DANE.

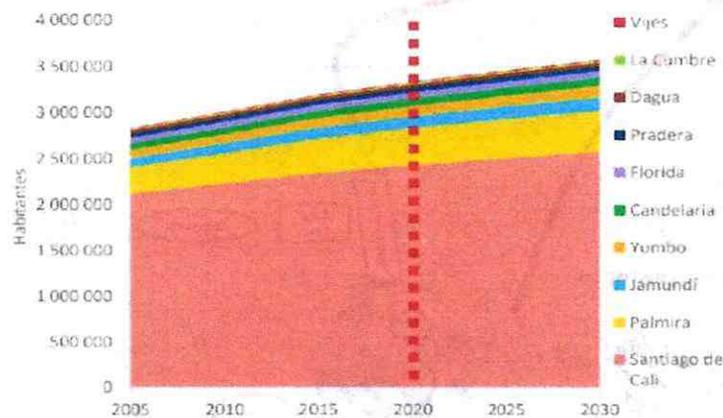
⁶ Jamundí, Palmira, Yumbo, Candelaria, Dagua, La Cumbre, Vijes, Pradera, Florida.



demás, pero está disminuyendo paulatinamente, mientras los municipios del primer y segundo anillo de la ciudad núcleo están incrementando su importancia.

La tabla y la gráfica siguientes muestran la evolución de la población en los 10 municipios de la ASOVC.

Ilustración 4. Repartición de población por municipios



Fuente: Systra, 2019.

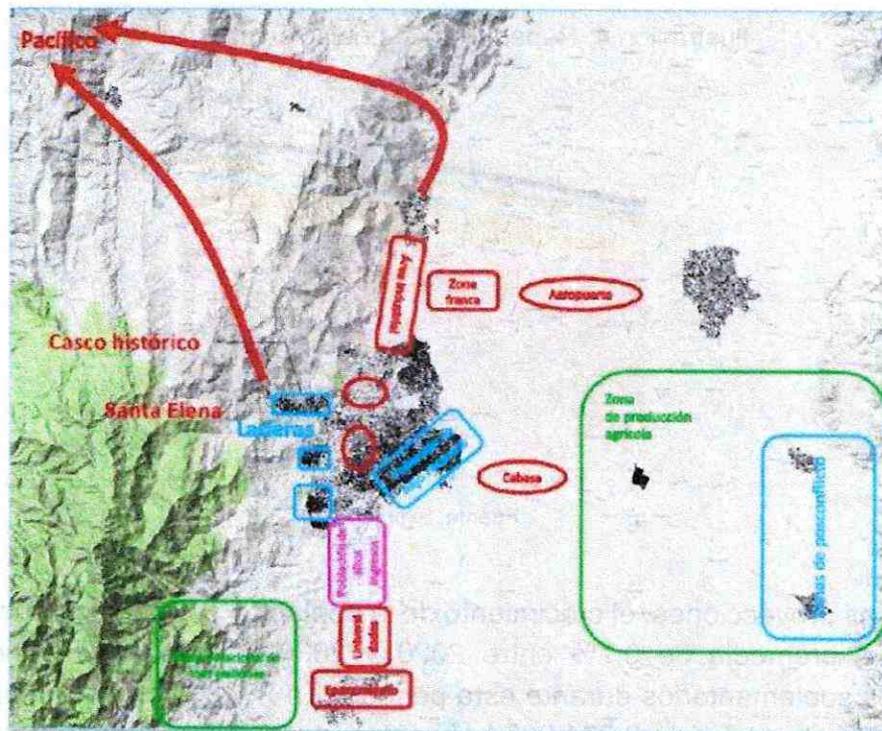
Según esas proyecciones, el crecimiento de la población podría ser moderado, con una tasa anual promedio de 0,7% entre 2020 y 2030, lo que corresponde a 250.000 habitantes suplementarios durante este periodo. En 2022 la proyección para Santiago de Cali esta alrededor de 2.281.907 habitantes, para Jamundí de 169.280 habitantes, para Palmira de 358.806 habitantes y para Yumbo de 111.474 habitantes.

Si bien Cali concentra todavía la mayoría de los polos de actividades (empleos, equipamientos públicos, hospitales, universidades, mercado mayorista Santa Elena, etc.) y de zonas de alto reto social (población de bajo recursos en las laderas y en la franja oriental, en zonas inundables, etc.), los otros nueve municipios están tomando paulatinamente importancia a nivel de la aglomeración, complementando algunos roles con la ciudad núcleo. Se destaca en particular la zona industrial de Yumbo, la zona franca y el aeropuerto de Palmira, las rutas hacia el Pacífico por Vijes, La Cumbre y Dagua, las zonas de producción agrícola de Pradera y Florida, el mercado Cavasa y



los ingenios de Candelaria, las universidades, los espacios de esparcimiento local y la entrada hacia el Parque Nacional Natural de los Farallones de Cali, desde el municipio de Jamundí. La figura abajo propone una visión territorial sintética de la región.

Ilustración 5. Visión sintética de la región



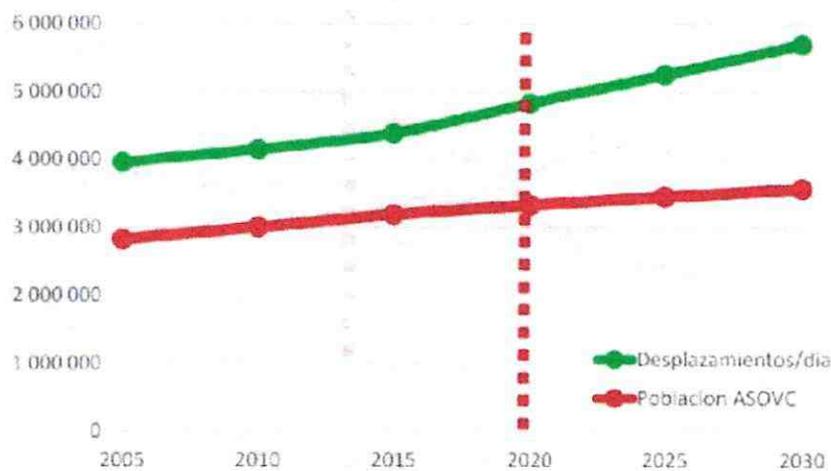
Fuente: Systra, 2019.

- **Contexto de la movilidad**

La tasa de desplazamientos actual en la ASOVC estaba de 1,38 des./hab./día en 2015. Se evalúa que está del orden de 1,45 des./hab./día con el incremento del parque automotor de carros y de motos. Esta tasa, actualmente baja para un área metropolitana de esta magnitud, podría alcanzar fácilmente 1,55-1,60 en 2030. Los desplazamientos que son actualmente de 4 800 000 por día podrían aumentar en casi

900.000 en los próximos 10 años, en comparación con los 700.000 suplementarios entre 2010 y 2020. Es decir que el aumento de desplazamientos diarios se está acelerando.

Ilustración 6. Tasa de desplazamientos



Fuente: Systra, 2019.

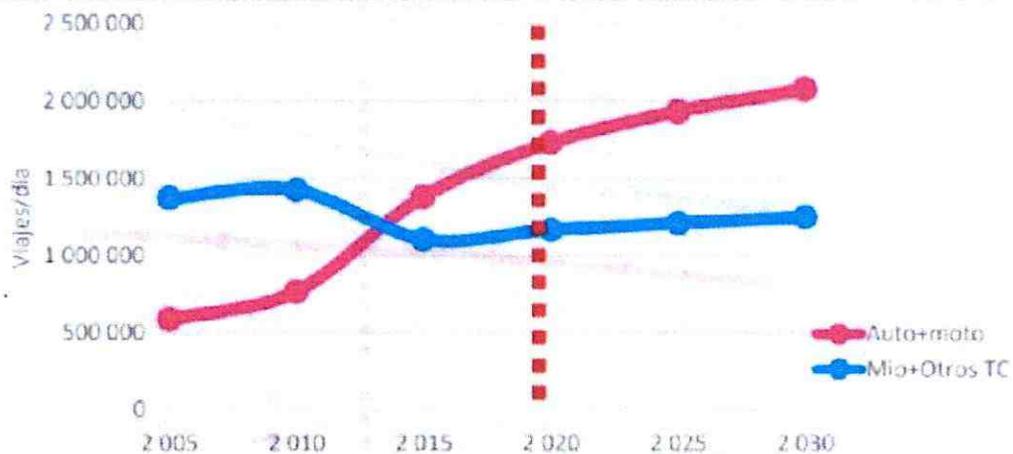
Según los resultados de la encuesta de hogares realizada en 2015, extrapolada a los municipios de Florida, Pradera, Vijes, La Cumbre y Dagua, de los 4,8 millones de desplazamientos cotidianos, 3,5 millones se realizan en el municipio de Cali, 1 millón en la zona periférica y 250 000 en intercambio entre Cali y los otros municipios.

Sumando los desplazamientos en autos y motos, el número de desplazamientos en vehículos privados sobrepasa el número de desplazamientos en transporte colectivo. Se estima que el cruce de las curvas ocurrió entre los años 2010 y 2015. Este fenómeno, comúnmente llamado "efecto tijera", seguirá acentuándose en caso de que no se apliquen medidas ambiciosas para revertirlo.

✍



Ilustración 7. Desplazamientos carreteros por tipo



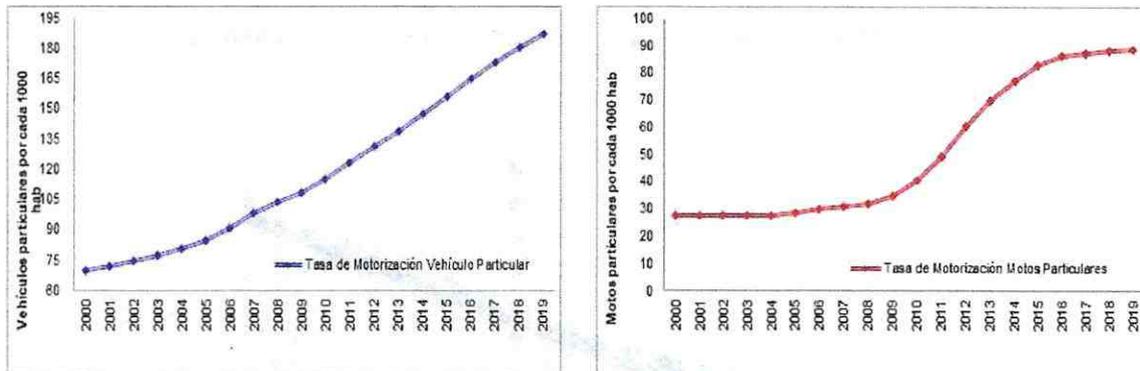
Fuente: Systra, 2019.

En efecto, como muestran los gráficos siguientes, se nota el crecimiento lineal de la tasa de motorización de los carros que alcanza ahora 180 carros por cada 1000 hab. (parque automotor de 500.000 autos). La evolución de la tasa de motorización de las motos es una curva en "S" que alcanza 90 motos por cada 1.000 habitantes (parque automotor de 250.000 motos). Es interesante notar que a pesar de que el parque automotor de autos es superior al parque automotor de las motos, los viajes en moto son más numerosos que los viajes en autos. En promedio, en auto se realizan 1,2 desplazamientos por día mientras que en moto se realizan 3 desplazamientos por día.

A



Ilustración 8. Tasa de motorización carros y motos



Fuente: Systra, 2019.

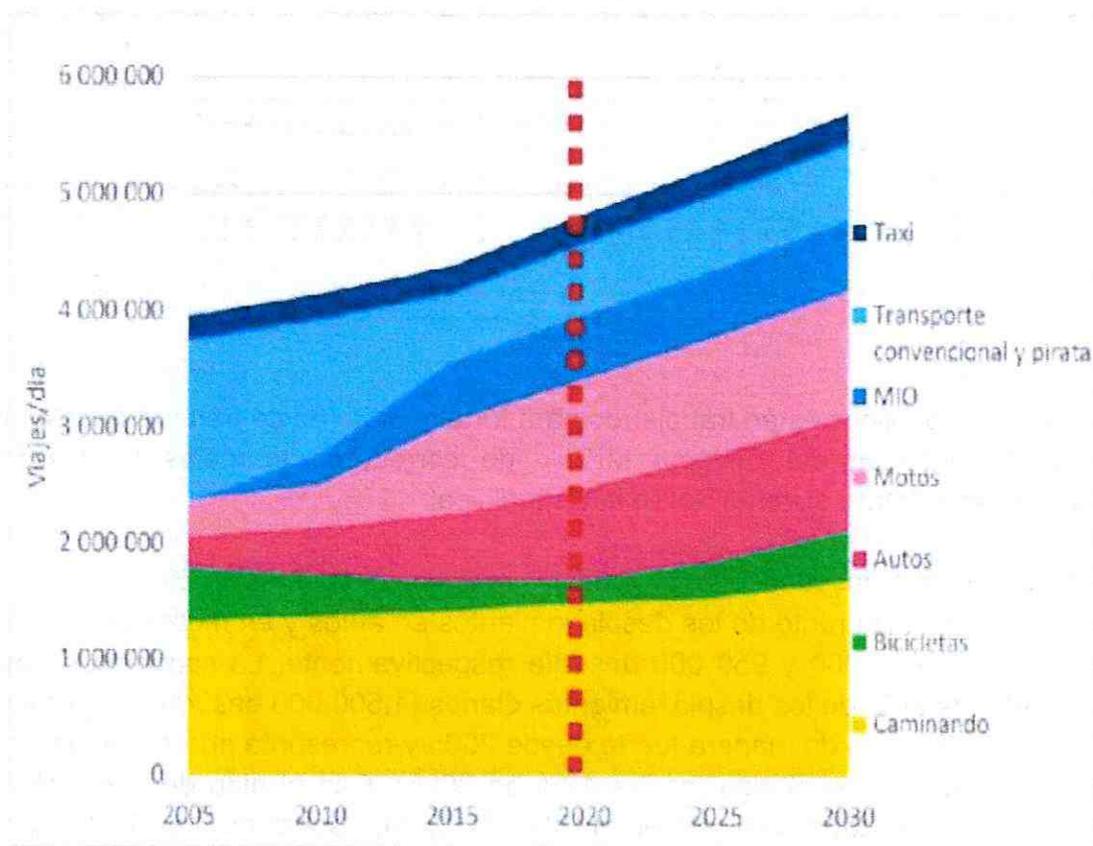
Los actores públicos están trabajando para fortalecer la red de transporte colectivo con la implementación del Sistema MIO y de corredores troncales fuertes y están estudiando el futuro sistema férreo intermunicipal.

Así, comparando las reparticiones modales entre las encuestas de 2005 y 2015, se nota el incremento fulgurante de los desplazamientos en autos y en motos que llegan en la actualidad a 800 000 y 950 000 des./día respectivamente. La caminata se mantuvo alrededor de 30% de los desplazamientos diarios (1.500.000 des./día), mientras el uso de la bicicleta cayó de manera fuerte desde 2005 y representa ahora menos de 4% de los desplazamientos diarios (contra 12% en 2005). Con el plan de desarrollo de los modos no motorizados previsto en el PIMU 2019, se espera que, en 2030, el número de viajes en bicicleta vuelva a ser igual que en 2005 (alrededor de 400 000 des./día). Los transportes colectivos representan cerca de 1.160.000 des./día, que se reparten entre el MIO (560 000) y los otros modos colectivos (600.000). Suponiendo que el rol del transporte colectivo (MIO, TPC, intermunicipales e informales) se mantenga, las motos y autos podrían aumentar entre 350 000 (en caso de que el plan bicicleta del PIMU sea muy exitoso) y 600.000 desplazamientos suplementarios cada día, lo que representaría un aumento del tráfico vehicular entre 20% y 35%, entre 2020 y 2030.





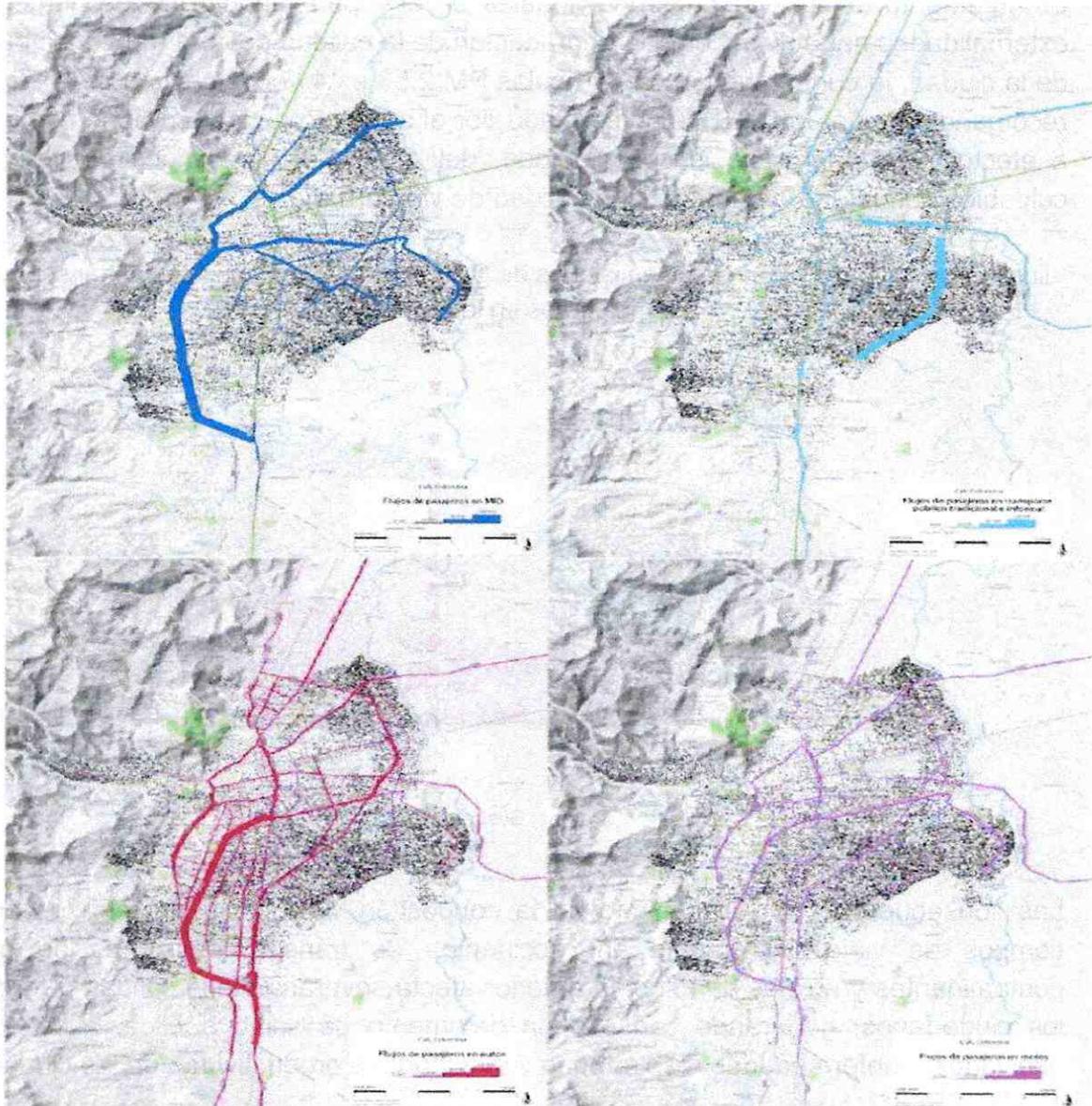
Ilustración 9. Evolución del número de desplazamientos



Fuente: Systra, 2019.



Ilustración 10. Flujos de pasajeros diarios en el MIO (azul oscuro), en otros transportes colectivos (azul claro), en auto (rosado) y en moto (rosados claros)



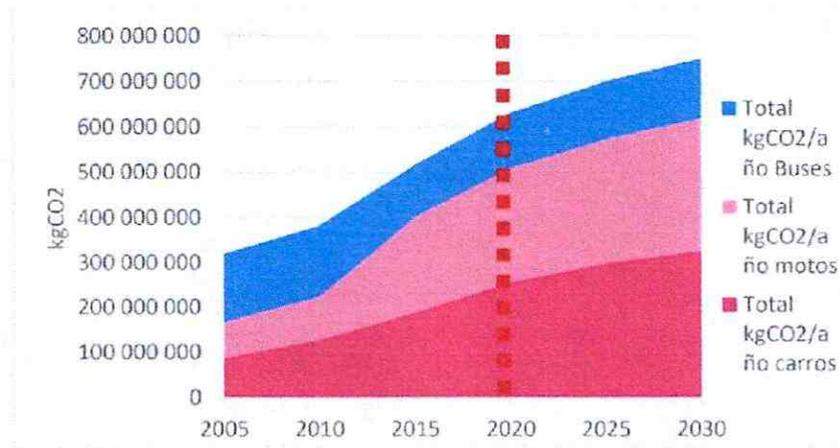
Fuente: Systra, 2019.



● **Incremento de las externalidades negativas de tráfico vehicular**

El incremento de los vehículos individuales en el reparto modal induce numerosas externalidades negativas, como la degradación de la calidad del aire (en varios puntos de la ciudad, la concentración de partículas PM 2.53 es 4 veces encima de los límites recomendados por la OMS), acompañado por el aumento de las emisiones de gases a efecto invernadero, de la siniestralidad, del ruido y de la congestión vehicular, culpables del deterioro general de la calidad de vida urbana.

Ilustración 11. Estimación de las emisiones de CO2 por año vinculadas con el transporte de pasajeros en la ASOVC



Fuente: Systra, 2019.

Las consecuencias en el aumento en la congestión vial ocasionan retrasos en los tiempos de viaje, incremento en: accidentes de tránsito, emisiones de gases contaminantes y niveles de ruido; lo anterior afecta severamente la calidad de vida de los ciudadanos, generando con ello un detrimento de salud pública, altos costos asociados a enfermedades respiratorias y afectando la productividad de las ciudades.

Según cifras del INRIX (2019), Santiago de Cali ocupa el puesto 38 entre 979 ciudades con más horas pérdidas en el tráfico (aproximadamente 94 horas/año), equivalentes



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

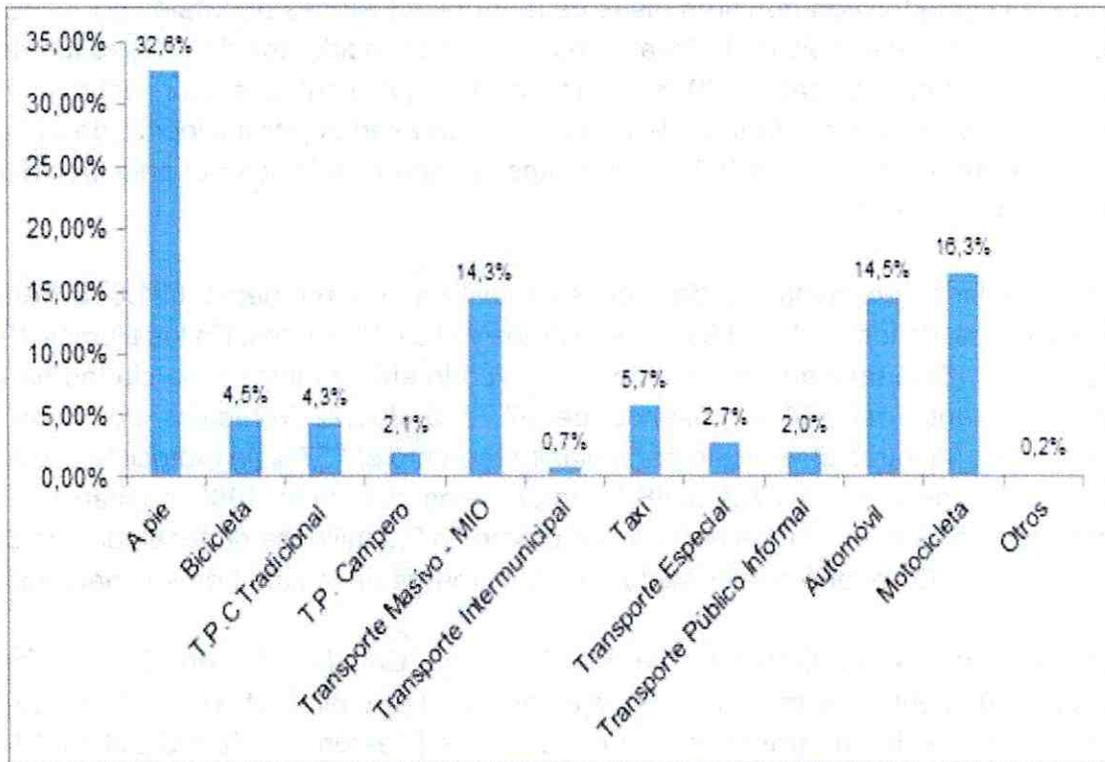
aproximadamente a 4 días al año. Asimismo, Cali ocupa el segundo lugar en Colombia entre las ciudades con mayores tasas de muertes y lesiones no fatales por accidentes de tránsito. En el año 2018, la tasa de mortalidad en incidentes de tránsito fue de 13,6 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes, equivalentes a 332 víctimas fatales anuales. Por otra parte, la tasa de lesionados ingresados por accidente de tráfico fue de 265 heridos por cada 100.000 habitantes, siendo la velocidad el principal factor de riesgo en seguridad vial.

Por otro lado, en Santiago de Cali se movilizan en promedio 691.842 vehículos motorizados, de los cuales el 63.7% son autos y el 31.1% motos. En los últimos 19 años (2000 – 2018) la tasa de motorización (incluyendo auto y moto) en la ciudad ha tenido un crecimiento del 174%, pasando de 97.77 a 268.22 vehículos por cada 1000 habitantes. Mientras el vehículo particular incrementó el 157%, la motocicleta lo hizo en un 217%, pasando de 27.8 a 88.1 motocicletas por cada 1000 habitantes. Como resultado de esto, en Cali se generan en promedio 2,3 millones de toneladas de dióxido de carbono CO₂ al año que impactan negativamente en la salud de sus habitantes.

Según cifras de la Encuesta de Movilidad de Cali (2015), en Cali se realizan aproximadamente 3.6 millones de viajes/día, de los cuales el 37,1% (1.337.972) se realizan en modos de transporte no motorizados (Peatón 32,6% y Bicicleta 4,5%), el 21,4% (772.261) en transporte público colectivo, el 5,7% (205.834) en transporte público individual, el 2,7% (97.769) en transporte especial, el 30,8% (1.110.849) en transporte privado (automóvil 14,5% y Moto 16,3%), el 2% (73.740) en transporte informal y el 0,2% (5.503) restante corresponde a vehículos de tracción animal y otros.



Ilustración 12. Distribución de los viajes diarios según modo de transporte 2015

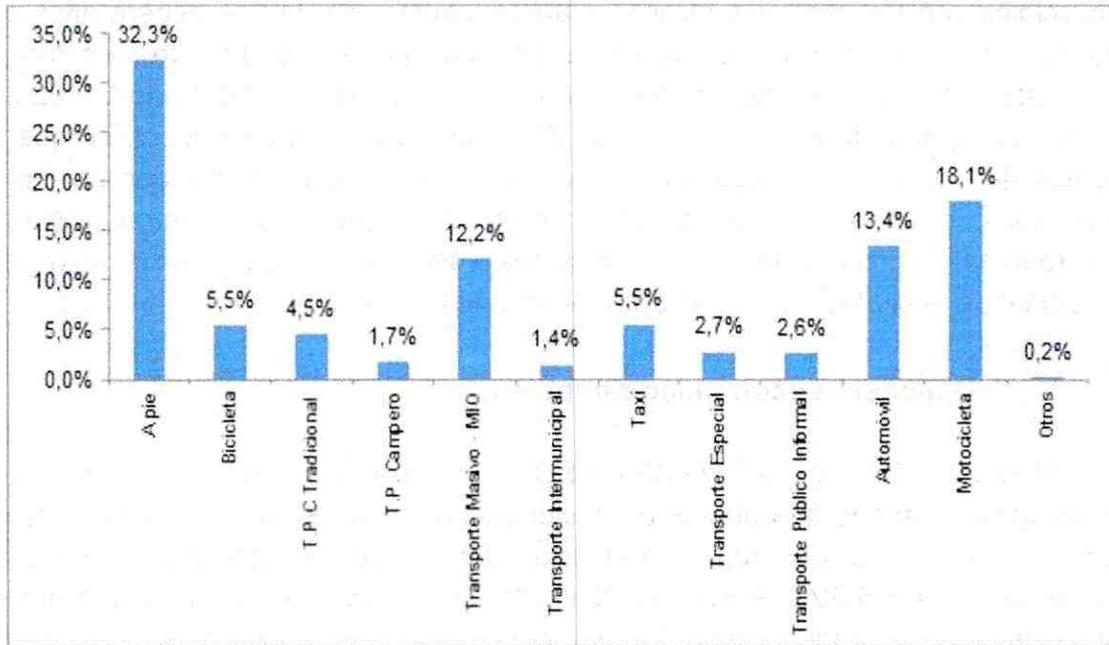


Fuente: Elaborado a partir de Encuesta de Movilidad realizada por la Unión Temporal Centro Nacional de Consultoría y Steer Davies & Gleave.

Los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2015 muestran que en el municipio de Cali y su área de influencia: Candelaria, Jamundí, Palmira y Yumbo (en adelante área de estudio) se realizan 4.396.630 viajes en un día típico. El 37,8% (1.662.067) se realizan en modos de transporte no motorizados (Peatón 32,3% y Bicicleta 5,5%), el 19,8% (870.596) en transporte público colectivo, el 5,5% (241.629) en transporte público individual (taxi), el 2,7% (118.827) en transporte público especial, el 31,4% (1.382.563) en vehículo particular (automóvil 13,4% y Moto 18,1%), el 2,6% (113.921) en transporte público informal y el 0,23% (7.030) restante corresponde a vehículos de tracción animal y otros.



Ilustración 13. Distribución de los viajes diarios según modo de transporte 2015



Fuente: Elaborado a partir de Encuesta de Movilidad realizada por la Unión Temporal Centro Nacional de Consultoría y Steer Davies & Gleave.

Por otro lado, es importante mencionar que los ingresos actuales del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, no son suficientes para cubrir los costos de operación, lo que ha llevado a un deterioro en la prestación del servicio aunado a que algunas de las circunstancias iniciales no se materializaron de acuerdo con los cronogramas inicialmente establecidos, por ejemplo: salida del Transporte Público Colectivo (TPC), infraestructura, entre otros; promoviendo de esta manera el incremento en el transporte informal, en la Encuesta de Movilidad de Cali (2015) indica que un 6,71% de la demanda de transporte público en la ciudad se realiza en transporte informal, también conocido como "transporte pirata". Con el objetivo de subsanar las lagunas del servicio de transporte público – tiempos de viajes, cobertura insuficiente, trasbordos, etc. - el servicio de transporte informal toma varias formas, realizándose en gran parte con vehículos inadecuados e inseguros.



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

En cuanto a la infraestructura vial existente, esta no cuenta con soluciones continuas de tráfico nacional a través de las áreas urbanas que permitan conectar los distintos municipios con los centros logísticos y áreas industriales, lo que genera altos niveles de saturación alrededor de las ciudades funcionales, hecho que sumado a las congestiones propias al interior de las ciudades reducen la competitividad. Para lo cual, el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – PIMU, identificó que en los puntos de acceso a la ciudad se generan embotellamiento producidos por los flujos regionales, para lo cual estableció un programa específico de infraestructura vial centrado en la construcción de intersecciones a desnivel, que permitan la mejor relación funcional de la ciudad con su entorno metropolitano funcional.

Dimensión económico-financiera

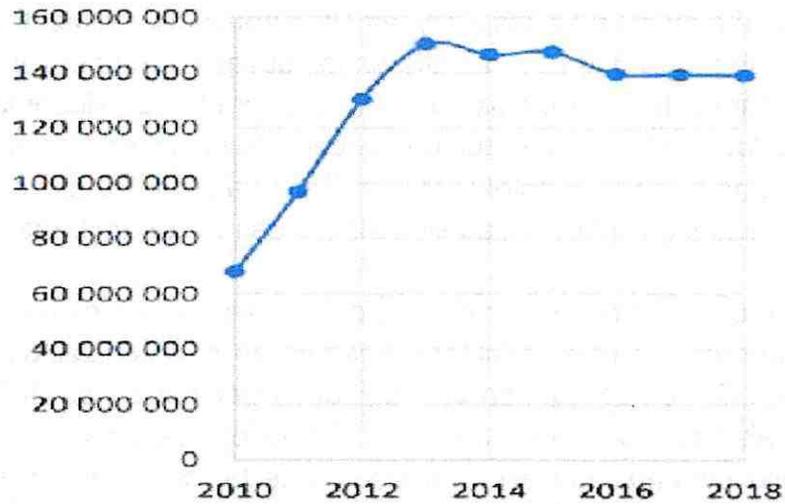
Una tarea importante de la RPG-ART-ASOVC es garantizar la sostenibilidad de una red integrada de transporte a ofrecer a los ciudadanos. Para tener una visión completa de la situación, este párrafo propone una visión global del estado económico-financiero del transporte en la ASOVC. Partiremos del sistema del MIO, para luego centrarnos en los otros sistemas de transporte (TPC, camperos, buses intermunicipales, taxis colectivos) y finalmente aproximar el costo de transportarse para los hogares, bien sea en modos colectivos, en motos o en auto.

- **El sistema MIO**

Con la implementación del sistema de transporte masivo y moderno, los estándares de calidad incrementaron de manera notable: mejores condiciones de trabajo de los choferes, material rodante moderno con aire acondicionado, paraderos y terminales, infraestructura de segregación de las vías de buses, etc. Alrededor de 140 millones de desplazamientos por año se realizan con el MIO. Desde el año 2013, el sistema está en ligera pérdida de usuarios, principalmente a favor de la moto (220 millones des./año) y también con reportes al TPC y otros modos colectivos (160 millones des./año), lo que hace pensar que el sistema masivo tiene margen de mejora de su demanda.

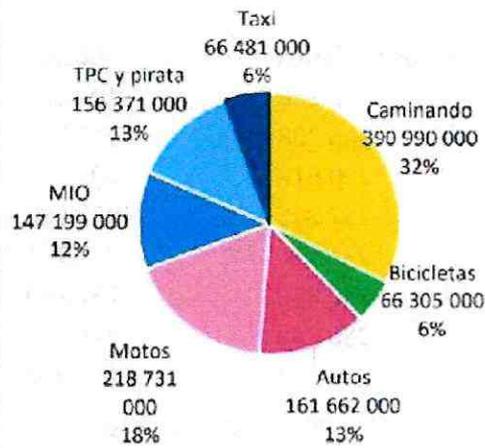


Ilustración 14. Demanda anual del MIO (viajes/año)



Fuente: Systra, 2019.

Ilustración 15. Partición modal en 2015 (pasajeros/año)



Fuente: Systra, 2019.



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Analizando los indicadores de desempeño operacional, se observa un desbalance importante entre las rutas troncales, muy cargadas (IPK de 9 pasajero/km e IPB de 1850 pas./bus/día en los articulados), y las rutas troncales y alimentadoras (IPK inferior a 2 y IPB alrededor de 300 pas./bus/día en los buses padrones y alimentadores). Una pista de mejoramiento a corto plazo podría consistir en reequilibrar la morfología de la red, mallando las rutas troncales con una decena de líneas pretroncales fuertes en vías exclusivas, como ha propuesto el PIMU de Cali, y alargar las alimentadoras para que puedan ser utilizadas sin necesidad sistemática de realizar un transbordo.

El sistema fue concebido con la hipótesis que los ingresos tarifarios podrían cubrir los gastos de operación y mantenimiento, además de la amortización de la compra de nuevos buses. Sin embargo, con una demanda por debajo de 40% de la demanda esperada, el sistema no es autosostenible. Como los operadores fueron pagados solo con el ingreso tarifario, que está por debajo de la tarifa licitada, se encuentran en dificultades financieras y no logran asegurar un mantenimiento adecuado de los buses, ni comprar la flota necesaria para cubrir la demanda real. Por la formulación del contrato, el sistema está al equilibrio, pero al detrimento de los 4 operadores del sistema.

Tabla 1. Ingresos tarifarios y costos operacionales anuales

	Ingresos tarifarios	Costos	Recetas/Costos
2010	102 286	102 277	100%
2011	145 708	146 571	99%
2012	200 618	202 228	99%
2013	237 295	232 680	102%
2014	231 474	227 791	102%
2015	250 886	252 899	99%
2016	250 248	246 229	102%
2017	264 950	255 747	104%

Fuente: Systra, 2019.





Los ingresos tarifarios son alrededor de 260.000 millones COP anuales que cubren el costo del operador de recaudo (porcentaje fijo de 13%), el costo de funcionamiento de MetroCali (porcentaje fijo de 7%), y 3% para los patios y talleres, 3% para contingencias y 3% para el fondo fresa (destinado a la chatarrización de vehículos antiguos). El resto está destinado al pago de los operadores de transporte.

La remuneración de los operadores de transporte estuvo cuestionada durante varios años y era considerada insuficiente. En 2016, se crea el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE) para apoyar el financiamiento de la operación. En 2018, el Concejo de Cali aprobó el acuerdo municipal 0452 “por el cual se establecen, modifican y destinan unas rentas dirigidas al financiamiento integral del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO”. Como se describe en la siguiente ilustración, algunas rentas están dirigidas a alimentar el FESDE (como por ejemplo la Explotación Económica del Estacionamiento en Vía Pública o los Servicios de Patios de Tránsito) mientras la Sobretasa a la Gasolina Motor Corriente y Extra está destinada a financiar la infraestructura del SITM-MIO.

Ilustración 16. Estructura del financiamiento de la operación del MIO según el acuerdo 0452/2018



Fuente: Systra, 2019.





ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Este plan de estabilización para el financiamiento de la operación prevé un aporte suplementario a los ingresos tarifarios de 139.490 millones COP en 2019, como se describe en la tabla a continuación.

Tabla 2. Proyección conservadora de las Nuevas Rentas previstas por el acuerdo municipal de Cali 0452/2018

Fuentes Nuevas, Modificadas, Reorientadas y de Libre Destinación	2019*	2020	2021	2022	2023
Contribución por Estacionamiento	1.123	5.613	5.781	5.954	6.133
Explotación Estacionamiento en Vía Pública	1.198	5.388	6.168	6.353	6.544
Tasa por Congestión	3.500	3.565	3.719	3.825	3.939
Impuesto Circulación y Tránsito "Páidos"	3.904	4.072	4.142	4.266	4.394
Participación Impuesto sobre Vehículos (Rodamiento)	28.700	29.561	30.448	31.362	32.303
Servicios - Licencias de Conducción	1.420	1.463	1.507	1.552	1.600
Servicios - Derechos de Tránsito	5.757	5.930	6.108	6.291	6.480
Servicios - Pisos de Tránsito	2.107	2.171	2.236	2.303	2.372
Ingresos Corrientes de Libre Destinación	78.000	80.340	82.750	77.506	64.756
Balanza Propios	5.281	31.571	358	0	0
Balanza FESOE	4.500	25.000	17.800	0	0
Total	139.490	195.263	161.011	139.412	128.823

Fuente: Systra, 2019.

● Situación financiera de los sistemas de transporte colectivos

Por falta de disponibilidad de datos, este análisis excluye las redes municipales de los municipios de primera y segunda corona. Se reconstituyeron los principales indicadores de operación de cada modo a partir de los datos disponibles (marcados en verde en la tabla abajo) y de las hipótesis siguientes (en rojo en la tabla abajo):

- Los km/vehículos recorridos por los buses del TCP y de los taxis informales son equivalentes a los km/veh de los buses padrones del MIO (50 460 km/veh/año).
- Cada taxi colectivo transporta aproximadamente 100 pasajeros por día. Es un radio observado en otras ciudades como Lima, Perú y Casablanca, Marroco.
- Las gualas recorren un tercio de los kilómetros diarios de un bus o de un taxi colectivo. En caso de que fuera más, el ingreso por km recorrido estaría muy por debajo de los otros modos. Eso puede significar que los camperos operan únicamente en la hora pico o que solo una parte del parque de camperos sale a operar cada día (tiene una tasa de reserva muy alta).
- Los buses intermunicipales recorren aproximadamente 75.000 km/veh/año.



Tabla 3. Indicadores de operación de los transportes colectivos (estimación para el año 2015)

	Ingresos tarifarios (I) Millones COP	Costos de operación (O) Millones COP	Km recorridos (K)	Demanda (V) Pasajeros/año	Tarifa usuario COP	Flota
MIO	264 950	255 747	48 174 642	139 447 500	1 900	718
TCP	103 427	103 427	35 675 018	54 435 246	1 900	707
Camperos	33 072	39 072	16 382 587	20 564 426	1 900	974
Autos informales	29 879	29 879	28 840 851	19 725 738	1 900	572
Buses intermunicipales	93 667	93 667	33 358 500	31 222 458	3 000	445
Sistema global	530 996	521 792	162 556 999	261 395 367		3 415

	R/D	V/K	D/K	R/V	km/veh	pas/veh/día
MIO	104%	2,9	5 309	1 900	67 096	718
TCP	100%	1,5	2 899	1 900	50 460	280
Camperos	100%	1,3	2 385	1 900	16 820	77
Autos informales	100%	0,5	1 036	1 900	50 460	100
Buses intermunicipales	100%	0,9	2 808	3 000	75 000	255
Sistema global	102%	1,6	3 212	2 031	47 559	278

Fuente: Systra, 2019.

También, es importante precisar que, para el TCP, los camperos, los buses intermunicipales y los autos informales, los gastos dados en la tabla de abajo incluyen las utilidades de los transportadores. Es decir que los gastos son iguales a los ingresos tarifarios calculados.

Se ve que los gastos por km, incluyendo ganancias, son bajos, del orden de 2.500 COP/km recorrido, en comparación con la remuneración actual por km de los operadores del MIO (~5300 COP/km). También es bajo en comparación con los estándares internacionales. Deja suponer que las utilidades de los operadores privados son muy bajas. En efecto, el km recorrido se vuelve más costoso en razón al aumento del tráfico vehicular y la caída de la velocidad comercial, en particular en zonas urbanas. También, la demanda está bajando; los usuarios prefieren u optan por modos privados como la moto para sus viajes diarios.

Los usuarios de los transportes públicos de la ASOVC pagan cerca de 530.000 millones de COP cada año para transportarse: el 50% para el MIO, 19% para el TCP y 18% para los intermunicipales. El TCP de Cali y los buses intermunicipales generan 100.000 millones COP cada uno. El presupuesto a gestionar por la RPG-ART-ASOVC sería de este orden además del presupuesto de operación del tren y de los eventuales subsidios percibidos para equilibrar los gastos de operación.



- **Costo del transporte privado para los hogares**

Además de los 530.000 millones gastados por los usuarios del transporte colectivo, una parte creciente de los hogares invierten en un vehículo privado y en gastos de gasolina. A continuación, se presenta una estimación promedio del costo de un viaje en moto y en auto considerando las hipótesis siguientes:

- La distancia promedio de un viaje es de 7 km en zona municipal y de 25 km para un trayecto intermunicipal;
- Para estimar el costo en gasolina para recorrer 1 km se supuso que un auto consume en promedio 7 l/100km y una moto 5 l/100km y que un galón de gasolina cuesta 9514 COP7 ;
- Para estimar el costo de amortización de la compra del vehículo se supuso que el costo de adquisición de un auto es de 36 millones COP, con vida útil de 20 años, recorriendo 12.000 km/año. Por una moto, se supuso un costo de adquisición de 1,8 millón COP, una vida útil de 10 años y un uso de 10.000 km/año. No se consideraron costos de peaje, ni de estacionamiento, ni tasa por congestión, etc.

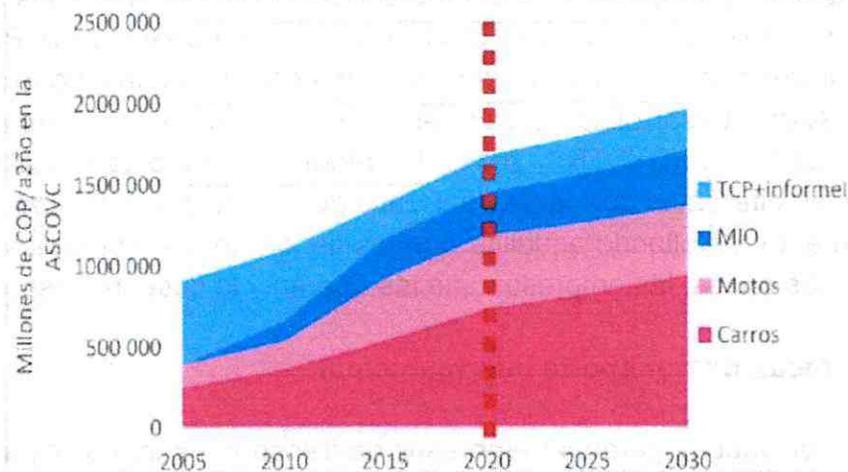
Con las hipótesis mencionadas, el uso de la moto es de 1000 COP para un viaje municipal y de 3600 COP para un viaje intermunicipal, a comparar con los 2.100 COP y 4.000 COP respectivamente en transporte colectivo. Así, sin contar peaje ni costo de parqueo, desplazarse en moto es más barato que desplazarse en transporte público. Los viajes municipales en auto tienen un costo comparable que el transporte público pero un viaje intermunicipal en auto cuesta el doble que en bus, a lo cual se agrega el peaje en el ramal Cali-Palmira.

Municipal en transporte público	2 100
Interurbano en transporte público	4 000
Municipal en moto	1 000
Interurbano en moto	3 600
Municipal en auto	2 300
Interurbano en auto	8 200



El presupuesto anual de los desplazamientos diarios (sin contar viajes excepcionales o de fin de semana) cuestan cada año alrededor de 640.000 millones COP a los automovilistas, 400.000 millones COP a los motociclistas y 530.000 millones COP en transporte público. En total, se estima que el presupuesto anual del transporte para los hogares es de 1.570.000 millones COP, de los cuales casi el 70% para los carros y motos.

Ilustración 17. Estimación del costo anual del transporte



Fuente: Systra, 2019.

Con el aumento vehicular, las autoridades públicas aumentan sus gastos en infraestructura vial (carreteras en doble calzada, construcción de autopistas urbanas, cruces a desnivel, intercambiadores, etc.). Se generan gastos públicos importantes, sin por ello, mejorar las condiciones de tráfico a largo ni mediano tiempo.

Dimensión empresarial del transporte intermunicipal

El diagnóstico empresarial se basa en el Registro Nacional de Transporte del 2014 del Ministerio de Transporte, que corresponde a una base de datos de rutas y empresas operando en el Valle del Cauca, haciendo especial énfasis en aquellas que operan en



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

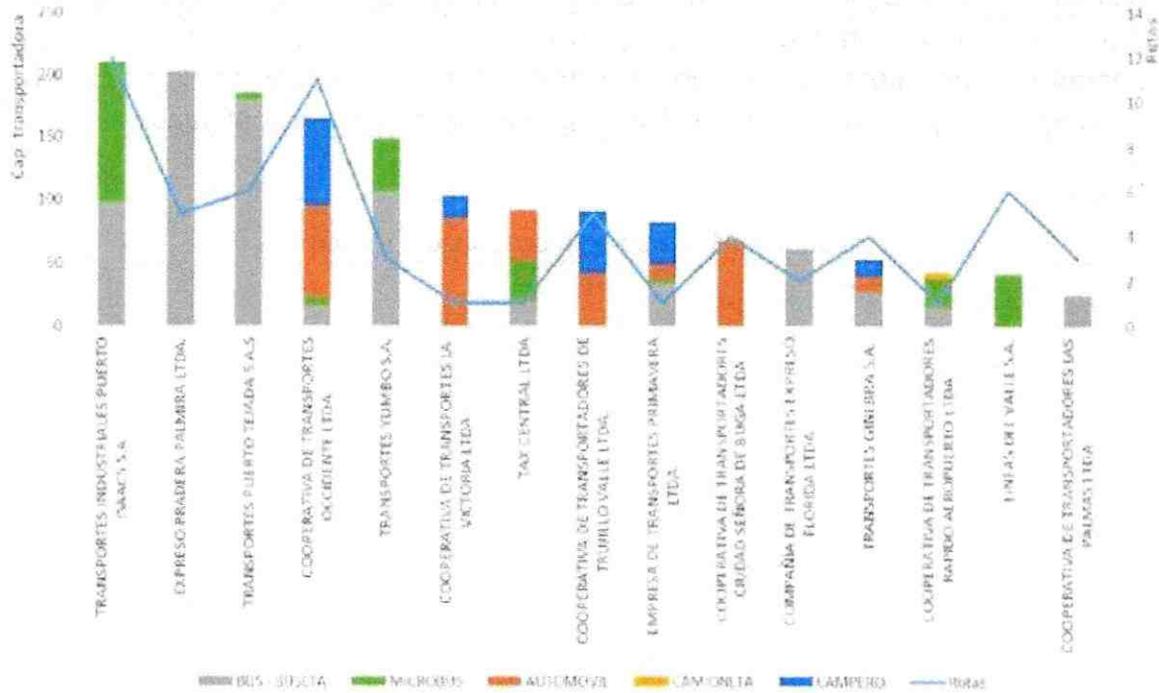
los municipios de la ASOVC (GSD Plus, 2014). Las rutas que se analizan cumplen con los lineamientos establecidos en la Resolución 6184 de 2018 del Ministerio de Transporte (Resolución Nacional 6184, 2018), la cual desarrolla el procedimiento para la obtención de permisos de operación de rutas y sus horarios de servicio. Adicionalmente, se corroboró esta información, mediante la información disponible en la página web de La Terminal de Transportes de Cali (Mi terminal Cali, 2019), de empresas con disponibilidad de página web y consultas telefónicas con varias de las empresas que no disponían de una página web.

Esta información de empresas y rutas fue solicitada oficialmente a las Autoridades de Transporte del Valle del Cauca y la Gobernación, pero no se recibió. Por lo cual, para tener la información actualizada, se estudió con el documento realizado por la consultora Systra, desarrollado para la estructuración de tren de cercanías propuesto en el Valle del Cauca (SYSTRA, 2019). La información obtenida detalla las rutas que circulan en los diferentes corredores del Valle del Cauca con orígenes y/o destinos en el Departamento, detallando aquellas que los tienen en los municipios de ASOVC, la tipología de los buses, las empresas que las operan y la flota que disponen.

- **Empresas de transporte intermunicipal**

En el Valle del Cauca operan 43 empresas de transporte intermunicipal, de las cuales 15 cuentan con rutas cuyo Origen o Destino es un municipio de ASOVC, sumando 65 rutas intermunicipales. Cada ruta se define y diferencian de las demás características dadas por la compañía a la que pertenece, municipio de Origen, municipio de Destino y puntos de parada. Estas compañías cuentan con una flota de buses cuya tipología se muestra a continuación:

Ilustración 18. Capacidad transportadora máxima en número de pasajeros y rutas por empresa que operan en municipios ASOVC



Fuente: Systra, 2019.

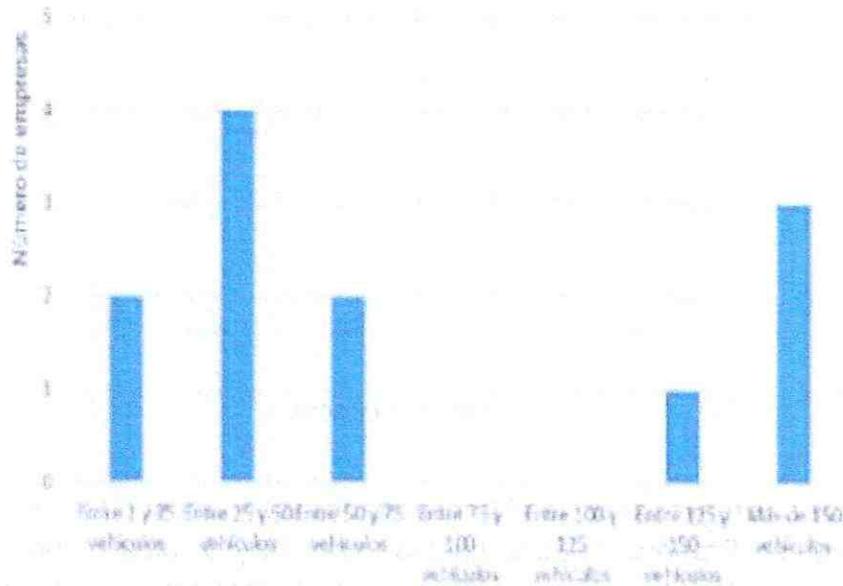
Las empresas con mayor capacidad transportadora son Transportes Industriales Puerto Isaacs y Expreso Pradera Palmira, cuentan con 12 y 5 rutas respectivamente y su capacidad transportadora supera los 200 pasajeros, empleando tipologías de buses de Transindustriales Puerto Isaacs es una compañía con más de 50 años de experiencia y el equipo consultor identificó un total de 60 empleados, sus rutas principales son desde Cali hacia Yumbo y Buga, con frecuencias de despachos entre los 8 y los 15 minutos.

La compañía más grande es TaxCentral LTDA, que cuenta con más de 200 empleados, pero es una compañía que ofrece viajes entre los municipios ASOVC exclusivamente con microbuses y vans, con capacidad transportadora de 19 y 15 pasajeros



respectivamente. De estas compañías, 12 cuentan con tipologías de bus, buseta y microbús, mientras que 8 cuentan con una flota con tipología automóvil, camioneta y campero, 3 de las cuales no cuentan con ninguna tipología de bus. La mayoría de las empresas cuentan con flota entre 25 y 50 vehículos para tipología bus y 4 empresas cuentan con una flota mayor a los 125 vehículos de cualquier tipología de bus; la capacidad transportadora de todas las empresas se muestra a continuación:

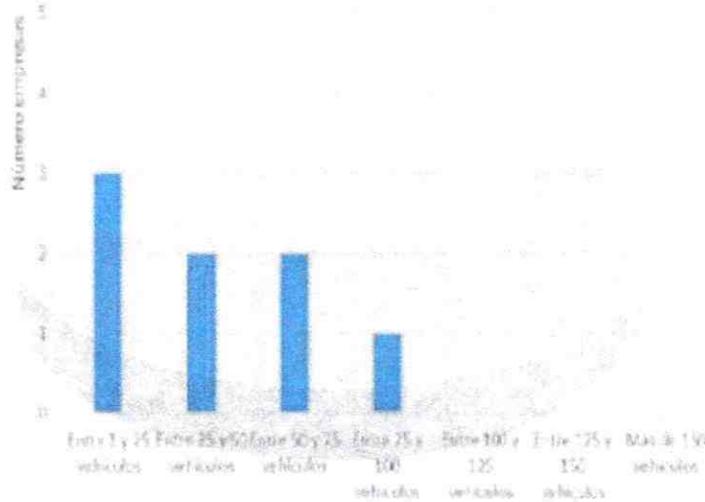
Ilustración 19. Tipología bus, buseta y microbús



Fuente: Systra, 2019.



Ilustración 20. Tipología vehículo, camioneta y campero



Fuente: Systra, 2019.

● **Tipología de servicio**

Toda ruta de transporte intermunicipal debe ir aprobada mediante una resolución del Ministerio de Transporte, tras revisión del cumplimiento de todos los parámetros exigidos, y se le asignan diferentes características de acuerdo con los lineamientos del Ministerio. Una de las características corresponde al Nivel de Servicio, donde se califica la ruta como Básica, Común, Corriente o Corriente Directo, de acuerdo con el tamaño del bus, las acomodaciones, el trayecto y la cantidad de paradas.

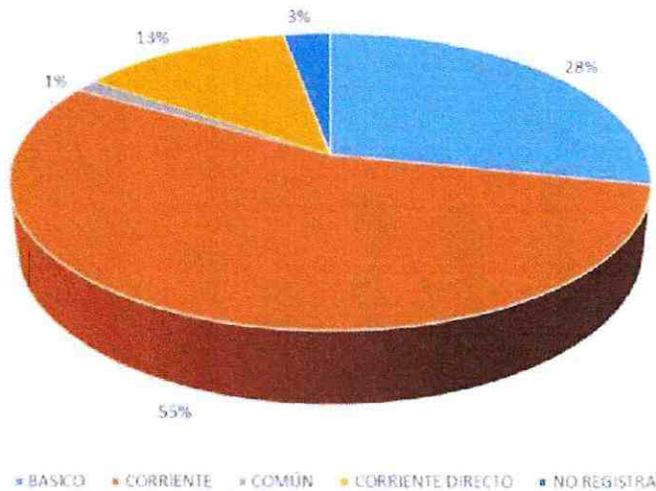
Para las 65 rutas mencionadas, se realizó un análisis del nivel de servicio y sus frecuencias. Se encontró que el 96% de estas tienen una frecuencia diaria, mientras que 1 ruta tiene una frecuencia de martes a viernes, y para 2 empresas no se registra la información. En cuanto al Nivel de Servicio, se encontró que la mayoría de las rutas





cuentan con un servicio corriente 8, mientras que el 45% restante presentan la clasificación que se muestra a continuación:

Ilustración 21. Nivel de Servicio de Rutas de Transporte con Destinos en ASOVC

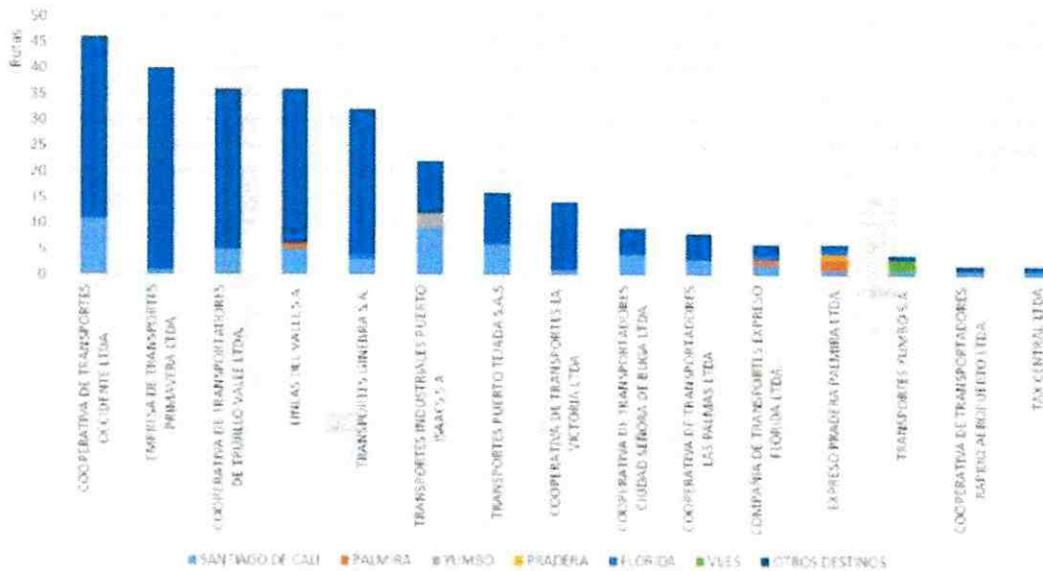


Fuente: Systra, 2019.

● Rutas Intermunicipales

La distribución de rutas intermunicipales en los municipios de ASOVC en su gran mayoría tienen su origen o destino en Santiago de Cali. La Empresa Palmira es una de las empresas con mayor capacidad transportadora, aunque cuenta con tan solo 5 rutas intermunicipales, mientras que la Empresa Occidente tiene la mayor cantidad de rutas con 45, la mayoría de sus destinos son fuera de los municipios ASOVC y su participación dentro de los municipios se limita a rutas con destino Santiago de Cali. Las empresas Transporte Primavera, Transportadores de Trujillo Valle, Líneas del Valle y Transporte Ginebra, también cuentan con una participación importante de rutas, ofertando más de 30 cada una, pero en su mayoría son a otros destinos. A continuación, se muestra una clasificación de las rutas para cada empresa transportadora, según el municipio de destino:

Ilustración 22. Distribución de rutas por empresa según destino



Fuente: Systra, 2019.

La Empresa Pradera Palmira es la que mayor proporción de rutas tiene dentro de los municipios ASOVC, ya que de las 6 rutas que ofrece, 5 tienen su destino en uno de estos municipios. Transportes Primavera LTDA. es la empresa con menor participación de rutas en municipios de la ASOVC, tan solo 1 de sus 40 con destinos es Santiago de Cali, mientras que las empresas con menor cantidad de rutas son las que cuentan con mayor proporción operando entre estos municipios. Cali concentra la mayoría de los despachos, y se destaca su relación con Cauca, especialmente con Santander de Quilichao y las 16 rutas que conectan estos municipios cuentan con una frecuencia diaria.

45
)



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA

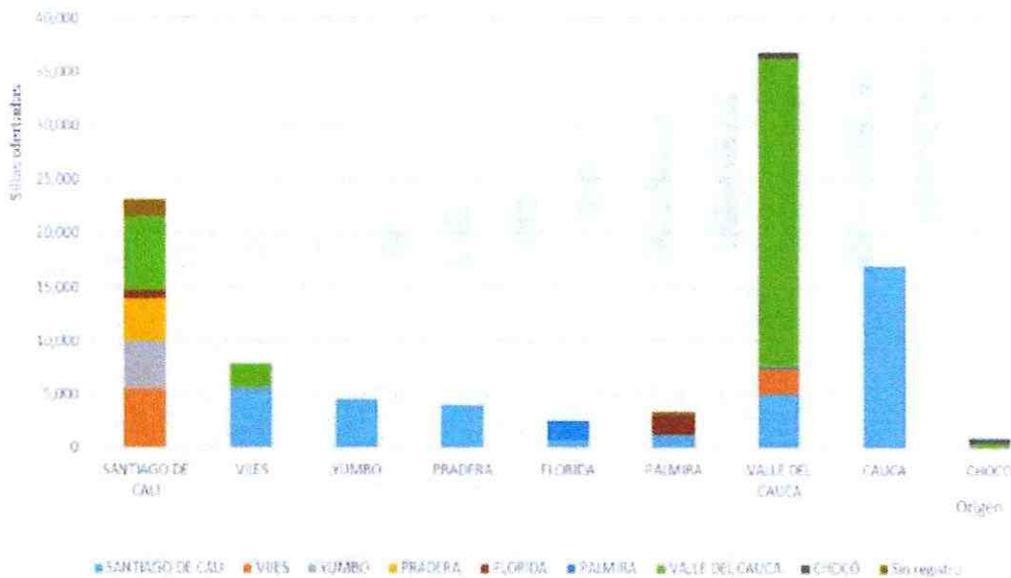


Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Ilustración 23. Despachos de servicios tipología bus, buseta o microbús con destino municipios ASOVC

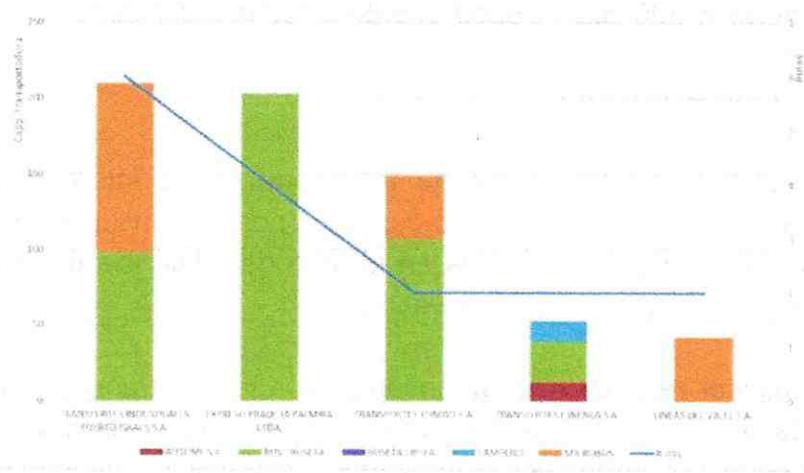


Fuente: Systra, 2019.

De las 15 empresas que cuentan con rutas cuyo origen o destino es uno de los municipios ASOVC, 6 cuentan con rutas cuyo origen y destino es en ASOVC. Estas compañías ofrecen 16 rutas cuya tipología en su mayoría es de Bus o Buseta y se dividen de la siguiente forma: 6 rutas de Transportes Industriales Puerto Isaacs, 4 a Expreso Pradera Palmira y las empresas restantes cuentan con 2 rutas cada una. La tipología en su mayoría es de buses y busetas, mientras que solo Transporte Ginebra maneja vehículos pequeños como Campero o Automóvil.



Ilustración 24. Capacidad transportadora máxima y rutas por empresas que operan en municipios ASOVC



Fuente: Systra, 2019.

Las empresas y rutas analizadas son aquellas que se tuvieron en cuenta para el desarrollo del Registro Nacional de Empresas de Transporte del 2014, pero adicionalmente se realizó una actualización con las empresas que funcionan hoy en día ofreciendo rutas entre los municipios. En la actualización se encontraron 6 nuevas empresas; 6 rutas de Sultana del Valle, 4 de Trans Sur, 2 de Corredor del Pacífico, 2 de TransCalima, 4 de Codetrans Palmira y 2 de TransFlorida, para un total de 20 rutas adicionales entre los municipios de la aglomeración.

Los viajes originados desde Cali son cubiertos por la mayoría de las empresas, según las rutas y la tipología de buses que maneja Transindustriales Puerto Isaacs, esta ruta la cubren buses y microbuses con capacidades de 20 y hasta 50 pasajeros, mientras que las rutas a municipios como Pradera, Florida o Palmira se atienden mayoritariamente con microbuses, y hasta camperos.

La mayor cantidad de sillas ofertadas son desde y hacia municipios del Valle del Cauca diferentes a los enunciados, donde se ofertan aproximadamente 37.000 sillas de origen y una cantidad muy similar, 35.000 sillas, llegan a los destinos. Santiago de Cali tiene





una oferta de 23.000 sillas para viajar a los diferentes municipios, es el mayor generador de viajes, distribuyendo una gran cantidad de viajes a Vijes, Yumbo y Pradera, con aproximadamente 5.000 sillas a cada uno de estos municipios.

- **Ocupación Promedio**

El estudio realizado para Sistema de transporte férreo intermunicipal en el Área Metropolitana de Cali-Palmira-Yumbo-Jamundí por la consultora Systra, realizó un análisis de las rutas intermunicipales en el área de influencia del Tren que se viene estructurando en el marco de su consultoría.

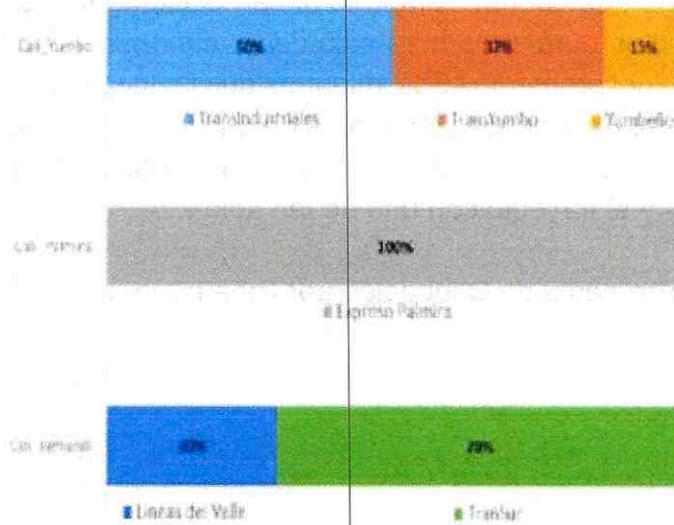
El equipo consultor realizó un levantamiento de rutas de transporte intermunicipal en los municipios por medio de toma de información de campo, revisando las rutas que se originaban desde las terminales autorizadas, y aquellas que hacían su parada en diferentes paraderos ubicados en los municipios del estudio. Adicionalmente, en estos puntos realizó aforos de frecuencia y ocupación visual, en los cuales identificaba las horas de partida de los diferentes buses y la cantidad de personas que lo ocupaban con respecto a su capacidad máxima.

Entre los hallazgos se evidencia que son 3 empresas transportadoras las que ofrecen el servicio a entre Cali y Yumbo, 2 a Jamundí y 3 empresas conecta a con Palmira (pero solo se tiene información sobre Expreso Palmira). La capacidad transportadora y la tipología de los buses que cubren la oferta entre Cali y los 3 municipios del estudio se muestra a continuación:

A

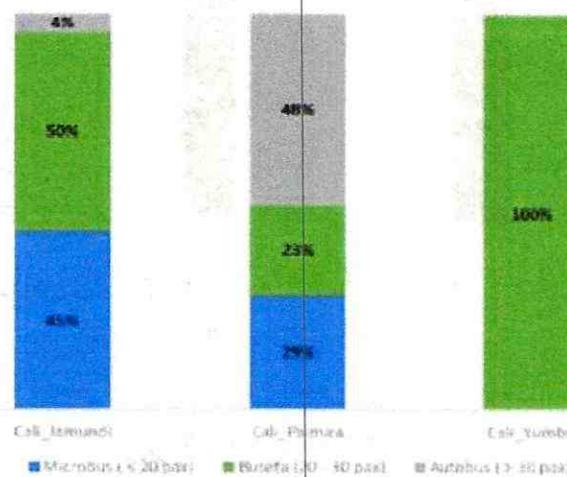


Ilustración 25. % Sillas Ofertadas por Empresa para cada Ruta Intermunicipal



Fuente: Systra, 2019.

Ilustración 26. % Tipos de Vehículo para Cada Ruta Intermunicipal

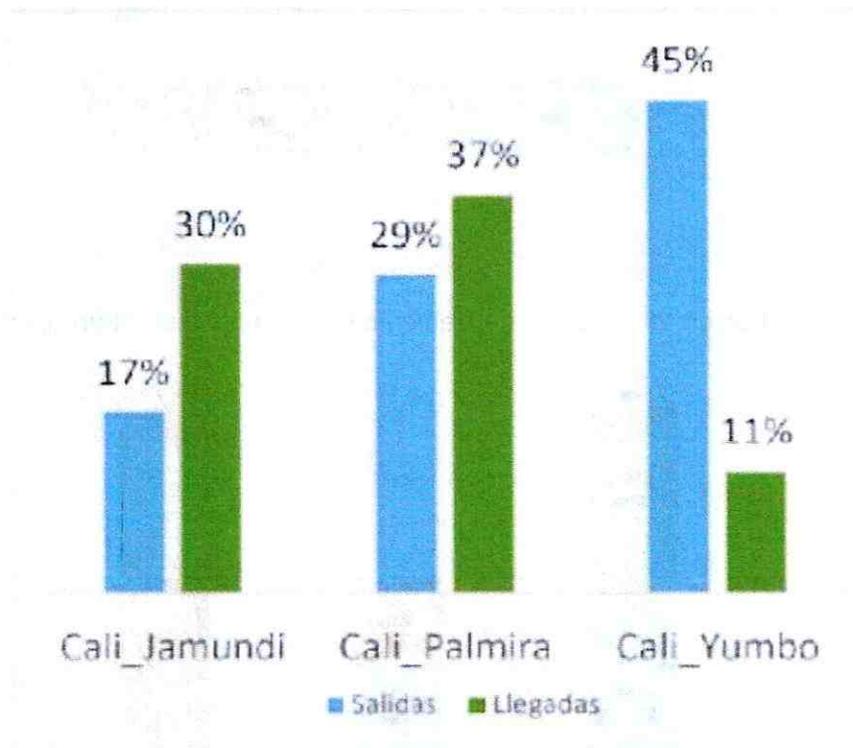


Fuente: Systra, 2019.



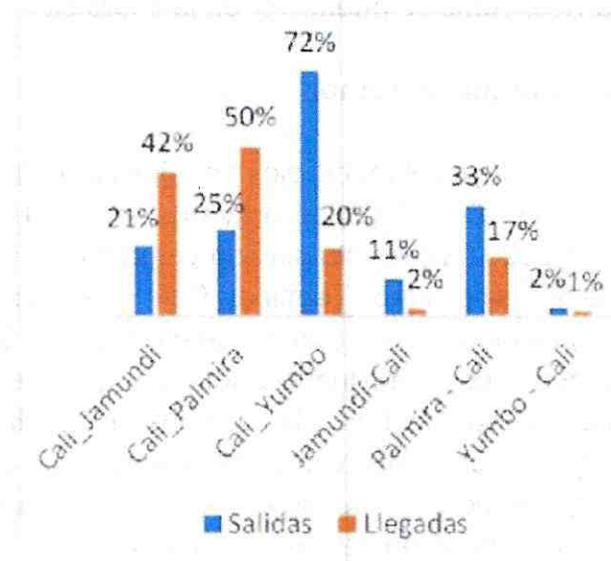
La ruta entre Cali y Palmira la cubre Expreso Palmira, Líneas del Valle, Codetran Palmira con una flota en su mayoría de autobuses de más de 30 pasajeros, mientras que las 3 empresas que cubren Yumbo lo hacen únicamente con Busetas de 20 a 30 pasajeros, estas rutas durante la hora pico de la mañana inician los viajes desde Cali con una ocupación del promedio 45 %, mientras que la ocupación promedio por trayecto llega a ser del 72 %. Esta ocupación alta es debido a que Yumbo es un municipio que es centro de empleo, en el sentido opuesto las rutas parten con una ocupación promedio de 11 % y el trayecto con una de tan solo 2 %.

Ilustración 27. % Promedio de Ocupación por Ruta Intermunicipal



Fuente: Systra, 2019.

Ilustración 28. % Promedio de Ocupación por Trayecto



Fuente: Systra, 2019.

La ocupación en la hora de máxima demanda describe que durante la mañana los viajes se generan desde Cali hacia Yumbo, y en el sentido opuesto desde Jamundí y Palmira, los cuales llegan a Cali con una ocupación alta y mayor al 40%. Mientras que la ocupación de los buses es significativamente menor hacia estos dos municipios en la mañana, realizando trayectos con una ocupación menor al 25%. En la tarde ocurre todo lo contrario, los viajes se originan desde Yumbo hacia Cali, y desde Cali hacia los lugares de vivienda en Jamundí y Palmira.

Dimensión técnica y operacional del transporte intermunicipal

- **Cuencas de movilidad distintas**

Con base a las distintas encuestas llevadas a cabo en 2019 por Systra y a la descripción de las líneas en el sitio Internet de la Terminal de Cali, podemos proponer una reconstitución de la red de líneas intermunicipales que sirven actualmente el perímetro de estudio. A continuación, se propone un análisis global del funcionamiento de la red



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

intermunicipal y de su uso. Así, se pueden identificar 5 cuencas de movilidad distintas que convergen hacia Cali, como se puede ver en la figura siguiente.

La cuenca de Vijes, La Cumbre, Yumbo

Esta cuenca importante incluye los municipios de Vijes (11 674 habitantes previstos en 2020), de La Cumbre (13 884 habitantes previstos en 2020) y de Yumbo (110 264 habitantes previstos en 2020). Vijes está servido por la compañía TransYumbo con 90 salidas por día (fuente: sitio Web Terminal Cali). La Cumbre está servida por TransCalima con 24 salidas por día (fuente: encuestas de Systra). Y Yumbo está servido por TransYumbo y por Transindustriales con la presencia de dos terminales ubicados en la salida de Yumbo hacia la Cumbre (110 salidas por día según las encuestas de Systra) y en el centro de Yumbo (224 salidas por día según las encuestas de Systra). Sin embargo, es posible que haya un doble conteo de ciertos vehículos, que estarían saliendo de la terminal en camino a La Cumbre, y una segunda vez en la terminal de Yumbo centro. Además, la compañía local Yumbeños propone un servicio que termina al terminal de Cali Sameco facilitando una conexión física con el Mio (166 salidas por día según las encuestas de Systra).

Se puede estimar que aproximadamente 34.000 pasajeros utilizan diariamente estos servicios. Esta estimación concuerda con los conteos de aforo entre los ejes Cali-Yumbo (carretera principal y antigua carretera) que estima 33.800 pasajeros diarios.

Ilustración 29. Aforos de los flujos utilizando el TPC entre Yumbo y Cali



Fuente: Systra, 2019.

Cabe notar que estas cifras son más altas que los resultados de la encuesta de hogares de 2015, que estimaba a 63 000 el número de desplazamientos diarios entre Yumbo y Cali, cuyos 41% utilizaban el transporte público, o sea un total de aproximadamente 26 000 pasajeros por día. Sin embargo, estas cifras no contemplaban las personas que viven en Vijos, La Cumbre ni las personas que viven en Cali y que vienen a trabajar cada día a Yumbo. Por lo tanto, nos parece que el conjunto de datos es globalmente coherente.

La cuenca de Palmira

Esta cuenca incluye el Municipio de Palmira (354.285 habitantes en 2020⁷). El Municipio está conectado con Cali con 3 rutas: una saliendo de la antigua estación de ferrocarril

⁷ según estimaciones del DANE con base en el CNPV del 2018



y operada por Expreso Palmira (208 salidas por día según las encuestas de Systra), una partiendo del centro de Cali y operada por Líneas del Valle y por Codetrans Palmira (150 salidas por día según el sitio Web), y una partiendo de Pradera y pasando por Palmira (180 salidas por día según el sitio Web), operada por Expreso Pradera. Se aclara, que las encuestas de Systra solo se refieren a la primera línea operada por Expreso Palmira.

El conjunto de los pasajeros utilizando estas líneas entre Palmira y Cali podrían ascender a 33.000 pasajeros extrapolando la tasa de ocupación de 30-33 pasajeros por recorrido, medida por Systra en los buses de Expreso Palmira, a las otras compañías.

El análisis de los conteos disponibles en el límite entre los Municipios de Cali y de Palmira muestra que 36.300 pasajeros de transporte público pasan cada día por este punto, lo que es coherente con la estimación precedente.

Ilustración 30. Aforos de los flujos utilizando el TPC en la cuenca de Palmira y Cali



Fuente: Systra, 2019.

La encuesta de hogares de 2015 había identificado un conjunto de 62 000 viajes diarios, de los cuales el 31% utilizaban el TPC, o sea un flujo diario de aproximadamente 19 000 pasajeros, significativamente más bajo que los valores anteriores. Cabe notar sin



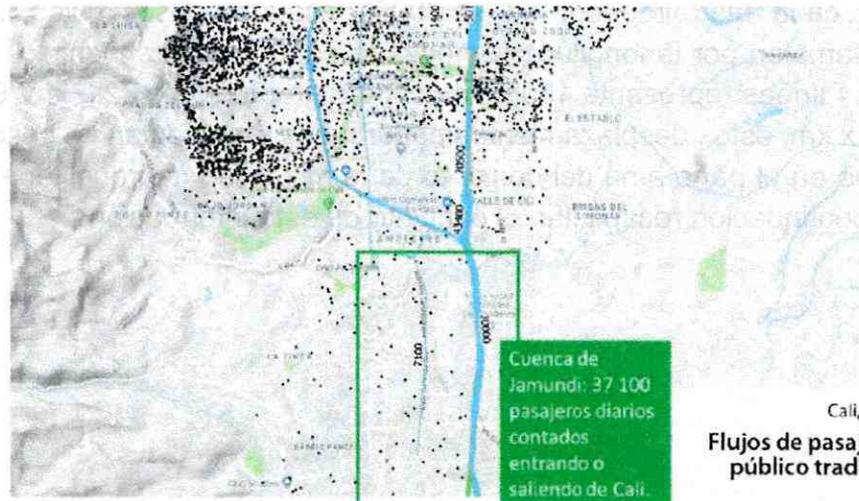
embargo que una parte de los flujos contados en los aforos incluyen flujos que vienen de Candelaria y de Pradera, y también viajes de personas que viven en Cali. Por eso, no parece incoherente que los flujos medidos en los vehículos sean superiores a los flujos declarados solamente por habitantes de Palmira.

La cuenca de Jamundí

Esta cuenca solo incluye el Municipio de Jamundí, con una población de 127.370 habitantes en 2020, y está servida por dos líneas: una conexión Jamundí Rio Claro/Cali operada por Líneas del Valle (60 salidas diarias según las encuestas de Systra) y otra Jamundí Terranova/Cali operada por TransSur (130 salidas diarias según las encuestas de Systra). Se puede estimar que aproximadamente 20 700 pasajeros utilizan estas dos líneas cada día.

Los aforos llegan a una cifra superior de 37.100 pasajeros pasando cada día el límite entre los dos municipios por uno u otro de los itinerarios posibles, lo que puede tal vez ser explicado por la presencia de un tráfico interurbano hacia los municipios del Norte del Departamento de Cauca.

Ilustración 31. Aforos de flujos utilizando el TPC entre Jamundí y Cali



Fuente: Systra, 2019.





ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Las encuestas de hogares de 2015 habían identificado 47.000 viajes diarios entre Jamundí y Cali, cuyos 42% utilizaban el TPC, o sea un flujo de 20.000 pasajeros cerca de los 20.700 pasajeros contados en los vehículos. Es verosímil que los flujos entre Cali y Jamundí son mayoritariamente realizados por los habitantes de Jamundí, ya que Jamundí no es actualmente un centro de empleos atractivo como Yumbo o el Eje a Candelaria. Sin embargo, cabe notar que es visible en las encuestas de Systra que las líneas intermunicipales Jamundí-Cali son también utilizadas por viajeros que se desplazan únicamente en el perímetro del Municipio de Cali. Eso se traduce por un número promedio de 54 pasajeros por recorrido en esta cuenca, mucho más alto que los promedios de 26 a 33 observados en las otras cuencas.

La movilidad de esta cuenca se caracteriza, sin duda, por cambios significativos debido al aumento más fuerte de la congestión que otros sectores del territorio. Además, el Municipio de Jamundí y la zona Sur de expansión de Cali cuentan con un fuerte crecimiento demográfico que alteran también las prácticas y condiciones de movilidad.

- **Un uso importante del transporte intermunicipal**

Se puede así estimar que el conjunto de las 14 líneas precedentemente descritas transporta cada día alrededor de 115.000 pasajeros. Esos flujos importantes se destacan también por la longitud promedio de cada desplazamiento. La longitud total de estas 14 líneas representa 450,8 km, con un promedio de 32,2 km. En términos de pasajeros x km, estos desplazamientos periurbanos representan un peso sin duda muy significativo en el panorama del conjunto de la movilidad metropolitana. La figura y el cuadro a continuación recapitulan el conjunto de esta información.

D

Tabla 4. Oferta y demanda de las líneas intermunicipales

Línea	Empresas	Salidas por día del terminal suburbano	Longitud (Km)	Producción (veh x km/día)	Pasajeros/día	Pasajeros/km
1- Dagua/Cali	Corredor del Pacífico, TransSur	48	50,2	4 819	960	0,20
2- Vijes/Cali	TransYumbo	90	32,1	5 778	5 400	0,93
3- La Cumbre/Cali	TransCalima	24	33,7	1 618	1 440	0,89
4- Yumbo salida La Cumbre/Ca	TransYumbo, Transindustriales	110	17,7	3 894	6 600	1,69
5- Yumbo/Cali	TransYumbo, Transindustriales	224	16,7	7 482	11 648	1,56
6- Yumbo/Cali Sameco	Yumbenos	166	12,5	4 150	8 632	2,08
7- Palmira estación/Cali	Expreso Palmira	208	27,4	11 398	13 728	1,20
8- Palmira centro/Cali	Lineas del Valle, Codetrans Palmira	150	27,4	8 220	9 000	1,09
9- Pradera/Palmira/Cali	Expreso Pradera	180	47,2	16 992	10 800	0,64
10- Pradera/Candelaria/Cali	Sultanas del Valle	120	41,2	9 888	7 200	0,73
11- Candelaria/Palmira/Cali	Codetrans Palmira	90	44,9	8 082	5 400	0,67
12- Florida/Candelaria/Cali	L. del Valle, Exp. Florida, TransFlorida, S. del V	90	46,3	18 570	12 000	0,65
13- Jamundí Río Claro/Cali	Lineas del Valle	60	25,4	3 048	6 528	2,14
14- Jamundí Terranova/Cali	TransSur	130	28,1	7 306	14 144	1,94
Total		1610	450,8	111 195	113 480	1,02



Fuente: Systra, 2019.

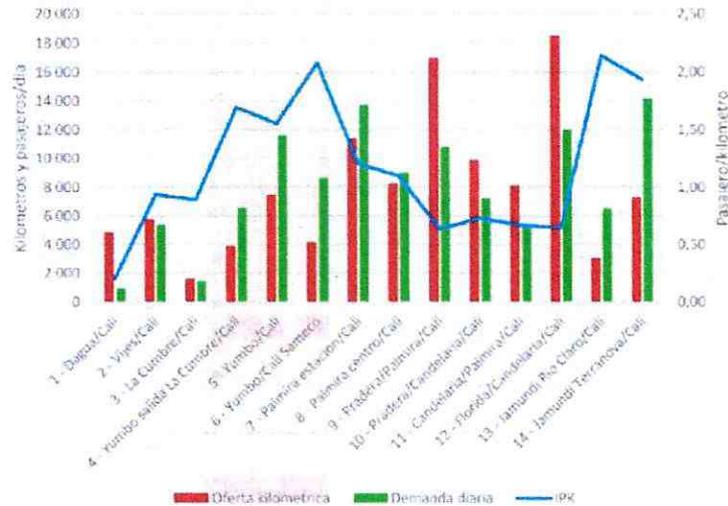
- **Una rentabilidad comercial contrastada según las cuencas**

Se puede así estimar la producción kilométrica por línea, multiplicando el número de salidas diarias de ambos terminales (el terminal suburbano y el terminal de Cali) por la longitud de la línea. Comparando esta información con el número de pasajeros por día y por línea, se logra evaluar un indicador de IPK, es decir el número promedio de pasajeros abarcando en un vehículo por kilómetro recorrido.

La figura a continuación permite visualizar esta información. Se nota que el IPK (Índice de Pasajeros por Kilómetro) promedio es de 1,0210 pasajero/kilómetro, lo que es un valor usual en lo que se refiere al transporte suburbano ya que se supone que la mayoría de los pasajeros utilizan la línea en una distancia importante.



Ilustración 32. Oferta y demanda de las líneas intermunicipales



Fuente: Systra, 2019.

Sin embargo, se nota que ciertas líneas parecen más rentables del punto de vista del uso, sin integrar las nociones de costo de producción y de ingreso tarifario promedio. Tal es el caso de las líneas de Jamundí y de Yumbo con IPK alrededor de 2,0. Las líneas de Vijes y de La Cumbre que deben recorrer distancias mucho más importantes, más de 30 kilómetros en comparación con los 17 kilómetros de Yumbo/Cali, son lógicamente menos rentables.

Tal es el caso también de las líneas que sirven Palmira, Pradera, Candelaria y Florida por las mismas razones, las distancias son importantes sin que el número promedio de pasajeros por buses aumenta. Por lo tanto, los valores de IPK van de 0,65 hasta 1,20 pasajeros por kilómetro.

En conclusión, las empresas que operan las 14 líneas identificadas obtienen una rentabilidad comercial limitada en términos de pasajeros/kilómetro. Con el efecto de la congestión creciente en Cali, particularmente en dirección de Jamundí, la rentabilidad



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

financiera sin duda debe ser muy limitada y decreciente. La reorganización de estas líneas 11, que transportan ya cada día 115.000 pasajeros, y que juegan así un rol muy importante, evitando un número aún mayor de motos y de autos entrando cada día en Cali, podrá sin duda mejorar las velocidades comerciales, la atractividad y por lo tanto la rentabilidad financiera de cada uno de los operadores implicados.

Institucionalidad Existente

Con el fin de establecer el marco institucional que actualmente existe, a continuación, se presentarán las entidades relacionadas con la operación de transporte, señalando sus funciones y competencias básicas. Ministerio de Transporte – Superintendencia de Transporte De conformidad con lo previsto en el Decreto Nacional 171 de 2001 “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera”, compilado en el Decreto 1079 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector transporte”, y dado que el radio de acción de este servicio es nacional, el Ministerio de Transporte es la autoridad de transporte del servicio intermunicipal (servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera), la inspección, vigilancia y control de la prestación este servicio público está a cargo de la Superintendencia de Transporte.

En ejercicio de esta competencia, le corresponde al Ministerio de Transporte el ejercicio de las siguientes funciones:

- Habilitación de empresas
- Otorgamiento del permiso de operación
- Determinación de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización
- Autorización de servicios (rutas, horarios y niveles de servicio)
- Fijación de la capacidad transportadora
- Expedición de las tarjetas de operación de los vehículos
- Fijación de las tarifas



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Secretaría de Transporte y Movilidad del Valle del Cauca.

El Decreto departamental No. 1638 de 2020 establece en el numeral 6 del artículo 172 lo siguiente:

“Artículo 172. SECRETARIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. MISIÓN. La Misión de la Secretaria de Movilidad y Transporte es gestionar la movilidad de la población, orientando, liderando y formulando la política del sistema de transporte y movilidad en el Departamento del Valle del Cauca para atender los requerimientos de movilidad en todos los modos de transporte en carretera, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y de su expansión en el área de interconexión con la Región Pacífica, con el País y con el exterior, tanto para el sector privado como público, garantizando los niveles requeridos de seguridad vial, cobertura y conectividad.

Son funciones de la Secretaria de Movilidad y Transporte, las siguientes:

(...) 6. Promover proyectos de iniciativa pública – privada regionales que permitan la conectividad en transporte y crear de esta manera las Autoridades Regionales de Transporte que correspondan, tal como lo establecen las normas vigentes en la materia (...).”

Secretaría de Movilidad de Cali.

La Secretaría de Movilidad tiene como propósito garantizar mejores condiciones en la movilidad de personas y bienes en el área urbana y rural, dando prioridad a la movilidad no motorizada (peatón y bicicleta) y al transporte público optimizado sobre el transporte privado, en el marco de criterios de sostenibilidad ambiental y socio-económica, seguridad vial y accesibilidad universal. (Decreto 516 de 2016).

La Secretaría, adicionalmente ejerce las funciones como autoridad de transporte masivo, de conformidad con lo previsto en el Decreto 436 de 2002 “Por medio del cual se constituye como autoridad de transporte a la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal (hoy Secretaría de Movilidad) para el ejercicio de las funciones de planeación,



coordinación, organización, control y vigilancia del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros en Santiago de Cali”.

Lo anterior, con fundamento en lo previsto en el numeral 5 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996 que establece como uno de los requisitos para que la Nación y sus entidades descentralizadas puedan cofinanciar o Sistemas de Transporte Masivo, la conformación de una autoridad de transporte para la administración de dicho sistema; así como por lo previsto en el Decreto 3109 de 1997 (condensado hoy por el Decreto Único del sector transporte).

En el mismo sentido, actúa como autoridad de transporte público colectivo y mixto de pasajeros urbanos, en virtud de la facultad establecida en el Decreto 1079 de 2915, respecto de los operadores de transporte privado en aquellas zonas de demanda no cubiertas por el sistema de transporte masivo.

Secretarías de Tránsito y Transporte Municipales.

A su cargo se encuentra la regulación, control y funcionamiento de tránsito y transporte público y privado dentro de sus respectivas jurisdicciones, siendo autoridad de tránsito y transporte en sus territorios, junto con la formulación de los planes, programas, proyectos y estrategias de sus dependencias, fijando políticas en asuntos relacionados con sus competencias.

En resumen, los siguientes municipios tienen constituida autoridad como Secretaría de Tránsito y Transporte: Palmira, Yumbo, Jamundí y Candelaria, mientras que la tienen como Secretaría de Movilidad Cali y Pradera. Finalmente, Florida la tiene organizada como Oficina de Tránsito y Transporte.

Los municipios que no cuentan con autoridad de tránsito son: Dagua, La Cumbre y Vijes, por lo cual la Secretaría de Movilidad Departamental asume dichas funciones (Fuente: Secretaría de Movilidad y Transporte del Valle del Cauca. INFORME DE GESTIÓN A ABRIL 30 DE 2019, AÑOS 2018-2019. Fecha: Santiago de Cali, abril 30 de 2019).



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Secretarías de Planeación Municipales

Respecto de las funciones de planificación de la movilidad y del ordenamiento territorial, vale la pena resaltar que Metrocali cuenta con una Dirección de Planeación de 37 personas y una Oficina de Planeación de la Operación de 15 personas, pero dichas funciones están limitadas a su ámbito de competencia tanto funcional (transporte masivo) como jurisdiccional (municipio de Cali).

En cuanto a los municipios, esta es la realidad de la planificación en su estructura organizacional:

- Palmira: Tiene una Secretaría Municipal de Planeación (63 personas) y un área de Desarrollo Estratégico de Movilidad en la Secretaría de Tránsito y Transporte (6 personas).
- Yumbo: Tiene un Departamento Administrativo de Planeación e Informática (78 personas).
- Cali: Tiene un Departamento Administrativo de Planeación Municipal (350 personas) dentro del cual destaca, para las necesidades del diagnóstico institucional, la Subdirección de Planificación del Territorio (106 personas) encargado del POT y del PIMU. El equipo que elaboró el PIMU cuenta con 9 personas.
- Jamundí: Tiene una Secretaría de Planeación y Coordinación (no se consiguió el número de personas).
- Candelaria: Tiene un Departamento Administrativo de Planeación e Informática (39 personas).
- Florida: Tiene una Secretaría de Planeación e Informática (10 personas).
- Pradera: Tiene una Secretaría de Planeación (6 personas).
- Dagua: Tiene una Secretaría de Planeación y Proyectos de Inversión (5 personas).
- La Cumbre: Tiene una Secretaría de Planeación (16 personas).
- Vijes: Tiene una Secretaría de Planeación, Infraestructura y Proyectos (5 personas).

No obstante, estas dependencias ejercen sus funciones al interior de su jurisdicción y no tienen competencia en materia de planificación regional de transporte.

P



Por su parte la Secretaría de Movilidad y Transporte de la Gobernación, como se explicó anteriormente tiene algunas funciones específicas asociadas a la planificación regional de transporte, especialmente en lo relacionado con promover proyectos de iniciativa pública-privada regionales que permitan la conectividad en transporte y crear Autoridades Regionales de Transporte.

En síntesis, la estructura existente en los municipios no fomenta ni facilita esquemas de planificación regional de transporte y se encuentra limitada al ámbito de la jurisdicción de cada municipio pero existe recursos humanos capacitados en planificación de la movilidad: en MetroCali para la planificación de la red del MOI, en la Subdirección de Planificación del Territorio de la Alcaldía de Cali y en el área de Desarrollo Estratégico de Movilidad en la Secretaría de Tránsito y Transporte de la alcaldía de Palmira. Las otras secretarías de planeación municipales y departamental están más dirigidas a la planeación del territorio (realización de los POTs municipales y del POTD por el Departamento Administrativo de Planeación Departamental).

En cuanto a la Gobernación, si existe un avance en materia de funciones hacia una planificación regional de la movilidad, aclarando que el mismo se orienta hacia la creación de Autoridades Regionales de Transporte en los términos definidos por el Plan Nacional de Desarrollo.

ARTÍCULO 7. HECHOS INTERJURISDICCIONALES.

Infraestructura férrea existente con conexiones directas entre los municipios y el Distrito de Cali.

El Valle del Cauca cuenta con infraestructura férrea que históricamente constituyó un eje de desarrollo de su territorio, no obstante, con el auge de la infraestructura vial del siglo XX, sumado a la poca inversión para su modernización, esta ha caído en desuso, desaprovechando el enorme potencial que el sistema férreo tiene para la región y el país. Recientemente, la infraestructura férrea ha vuelto a considerarse como una opción de conectividad y transporte de carga alternativa a la red vial, lo que la pone en las



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

agendas de inversiones tanto nacionales como regionales. En el entorno metropolitano se cuenta con el derecho de vía del antiguo corredor férreo, el cual atraviesa el área urbana de Cali y conecta a los municipios circundantes potenciando así su capacidad de implantación en el territorio

Congestión vehicular

La tasa de desplazamientos actual en la ASOVC estaba de 1,38 des./hab./día en 2015. Se evalúa que está del orden de 1,45 des./hab./día con el incremento del parque automotor de carros y de motos. Esta tasa, actualmente baja para un área metropolitana de esta magnitud, podría alcanzar fácilmente 1,55-1,60 en 2030. Los desplazamientos que son actualmente de 4 800 000 por día podrían aumentar en casi 900.000 en los próximos 10 años, en comparación con los 700.000 suplementarios entre 2010 y 2020. Es decir que el aumento de desplazamientos diarios se está acelerando.

Sin embargo, este crecimiento poblacional aumentaría de forma lineal la tasa de motorización actual que para los carros alcanza ahora 180 carros por cada 1000 hab. (parque automotor de 500.000 autos). La evolución de la tasa de motorización de las motos es una curva en "S" que alcanza 90 motos por cada 1000 habitantes (parque automotor de 250.000 motos). Es interesante notar que a pesar de que el parque de autos es superior al parque de las motos, los viajes en motos son más numerosos que los viajes en autos. En promedio, un auto sirve para realizar 1,2 desplazamientos por día cuando una moto realiza 3 desplazamientos por día.

El aumento de la motorización reduce la capacidad de las vías para proporcionar desplazamientos tanto para los vehículos particulares como para el transporte público. En razón al aumento del tráfico vehicular y la caída de la velocidad comercial, en particular en zonas urbanas. También, la demanda está bajando; los usuarios prefieren u optan por modos privados como la moto para sus viajes diarios, y el transporte ilegal ya que permiten mayor agilidad en los desplazamientos.

D

Altos niveles de contaminación derivado del tráfico vehicular



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

La ASOVC es una de las aglomeraciones más importantes y concentradoras de población del país, de acuerdo con el estudio en varios puntos de la ciudad, la concentración de partículas PM 2.53 es 4 veces encima de los límites recomendados por la OMS, siendo los mayores emisores de material particulado los vehículos particulares.

De acuerdo con el PIMU, en Cali el dióxido de carbono (CO₂) es el principal componente emitido en la ciudad por los diferentes modos de transporte motorizados con el 84% del total de emisiones, seguido del Óxido de Carbono (CO) con el 12%, y en menor proporción los compuestos orgánicos volátiles con el 2%, el óxido de nitrógeno (NO_x) con el 0,7%, y con participaciones poco representativas las partículas menores (PM₁₀) con el 0,1% y el óxido de azufre (SO_x) con el 0,009%.

Aumento del transporte ilegal

La Encuesta de Movilidad de Cali (2015) indica que un 6,71% de la demanda de transporte público en la ciudad se realiza en transporte informal, también conocido como “transporte pirata”. Con el objetivo de subsanar las lagunas del servicio de transporte público – tiempos de viajes, cobertura insuficiente, trasbordos, etc. - el servicio de transporte informal toma varias formas, realizándose en gran parte con vehículos inadecuados e inseguros.

Los transportadores “piratas” están dispuestos a seguir prestando el servicio ya que tienen una demanda de pasajeros que los prefieren por su eficiencia en tiempo de recorrido. La dinámica de la economía local y el futuro desarrollo de la ciudad hacen que cada vez se necesite un sistema de transporte más eficiente que le garantice al usuario movilidad, comodidad y seguridad, en la medida que estas condiciones se den, los usuarios del transporte informal contemplan la posibilidad de migrar hacia otro sistema de transporte. Trabajo realizado y los resultados obtenidos.

La falta de articulación entre las terminales del SITP con el transporte intermunicipal, incentiva el desplazamiento en transporte informal que cubre los recorridos desde los municipios hasta las centralidades principales de la ciudad de Cali, como es el caso del



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

municipio de Jamundí, que como se ha mencionado en el diagnóstico la oferta de transporte público es limitada tanto en las rutas disponibles como en la capacidad.

Desarticulación entre los diferentes sistemas de transporte intermunicipal.

El diagnóstico evidencia que a pesar de la oferta de empresas de transporte público en el departamento del Valle del Cauca, para los municipios de la periferia metropolitana, especialmente Palmira, Yumbo y Jamundí tienen unas condiciones especiales y desarticuladas entre sí y con el SITP MIO, en este sentido se describe que el municipio de Yumbo cuenta con 6 rutas en cabeza de la empresa de Transportes Industriales Puerto Isaacs, y el municipio de Palmira 4 a cargo de la empresa Expreso Pradera Palmira, y Jamundí con 3 a cargo de la empresa Transur.

A pesar de que algunas de empresas cuentan con terminales y paraderos cercanos a las terminales del SITP (situación de Yumbo y Palmira), también cuentan con recorridos que suplen la necesidad realizar el transbordo, principalmente para el municipio de Jamundí, pues los recorridos del transporte público de este con Cali no cuentan con la posibilidad de realizar transbordo con el SITP y cuenta con una ruta casi por las vías que carecen del servicio del SITP.

Interdependencias entre los diferentes actores institucionales

Salvo las relaciones de autoridad entre la Secretaría de Movilidad de Cali y el ente gestor del SITM-MIO, no existen instancias formales de interacción entre los actores institucionales descritos en este numeral.

Lo anterior, es una de las razones que justifican la creación de entidades (autoridad y ente gestor) con competencias supramunicipales que puedan coordinar y agrupar las relaciones de transporte de un territorio funcionalmente integrado a través de una movilidad metropolitana, pero que no cuenta con una institucionalidad que responda a esta realidad, sino que la misma se establece en función de razones geográficas de jurisdicción.



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

ARTÍCULO 8. NECESIDADES DE RPG-ART-ASOVC

El Plan de Ordenamiento Territorial Departamental - POTD del Valle del Cauca, instrumento de planificación del territorio a escala departamental formulado en el marco de la Ley 1454 de 2011 o Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, dentro de sus hallazgos en materia de institucionalidad para la implementación del POTD encontró que al revisar “las competencias para los diferentes niveles de gobierno para las escalas nacional, macro-regional, regional o departamental, subregional y municipal se identificó que algunas competencias establecidas en la normativa nacional no se ejercen, lo que implica la necesidad de creación de nuevas instituciones”.

Los problemas de movilidad y transporte detectados en los ámbitos funcionales descritos por el POTD incluyeron de forma complementaria a la ausencia de infraestructura multimodal y de sistemas pensados intermodalmente la “insuficiencia de servicios de transporte público entre áreas urbanas y rurales, mototaxismo como alternativa de transporte, e insuficiencia de la infraestructura vial para soportar la movilidad intermunicipal de bicicletas la cual se presenta no solo con fines deportivos sino también como sistema alternativo de transporte”.

De otro lado, el Diagnóstico del POTD señaló que para el Modelo institucional: “Se necesita la gestión por parte del departamento o de una asociación de municipios para la creación de autoridades regionales de transporte como una nueva institucionalidad que asuma la gestión del contenido: sistema funcional propuesto en el modelo de ordenamiento territorial del POTD, fortaleciendo las estrategias de descentralización y de gestión compartida con la finalidad de que la Autoridad Regional de Transporte - RPG-ART-ASOVC desarrolle las propuestas de movilidad regional necesarias para regular el servicio de transporte público de pasajeros, otorgar permisos y habilitaciones, integrar operacional y tarifariamente los diferentes modos y modalidades, y garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada uno de los municipios, así como los incluidos en sus instrumentos de planeación territorial que influyan en la organización de la movilidad y el transporte”. (POTD Valle del Cauca, DTS 2016).



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Al examinar de cerca la problemática de movilidad y transporte de la ciudad de Santiago de Cali y el resto de municipios que conforman la ASOVC, se encuentra que las variables asociadas al crecimiento del ingreso per cápita de los hogares, al desarrollo de favorables condiciones macroeconómicas y a la alta penetración de vehículos de bajo costo, induce a un crecimiento desmedido del parque automotor, especialmente del vehículo privado. Este crecimiento, acompañado de factores como la inapropiada planificación del territorio, los acelerados procesos de urbanización, el inadecuado diseño de la infraestructura vial, el poco o nulo mantenimiento de la malla vial urbana y la ausencia de señalización vial apropiada, entre otras variables, generando de esta manera problemas de congestión vial y aumento en los accidentes de tránsito.

De acuerdo a lo anterior, es necesario implementar herramientas que impulsen la movilidad integral en el municipio de acuerdo con los lineamientos establecidos a nivel nacional con líneas de acción claras hacia la movilidad activa, calidad del servicio de transporte de pasajeros, gestión del transporte de pasajeros, uso eficiente del transporte motorizado particular, reducción de muertes y heridos por siniestros viales, construcción de infraestructura y servicios de transporte, y fomento de Sistemas inteligentes de transporte, que sean sostenibles en el tiempo y propendan por un sistema de movilidad, donde se respete el peatón y tenga prioridad el transporte público y los medios alternativos sobre el automóvil particular, donde se retomen modos saludables como el uso de la bicicleta. Se reconoce que la afluencia de ciclistas como medio de movilidad al trabajo (Yumbo, Palmira) deportivos y de turismo, internos y de otras ciudades vecinas como Cali pueda contribuir a que se fomente más ágilmente la construcción de ciclo-infraestructura, que contribuya al uso de bicicleta no solo como medio transporte recreativo sino también para movilidad obligada.

En ese orden se identifican las siguientes necesidades para la creación de una Autoridad Regional de Transporte (RPG-ART-ASOVC):

- Mejorar las condiciones de transporte de los usuarios actuales de los transportes públicos.
- Reconquistar parte de los usuarios de las motos y eventualmente de los autos.
- Captar la demanda de desplazamientos futura (para evitar que se reporten hacia el vehículo privado).



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

- Favorecer la alimentación de la red de transporte integrada por bicicletas, caminata asegurando espacios dedicados a los modos no motorizados (peatonización de plazas, andenes más anchos, ciclorrutas...)
- Garantizar la sostenibilidad de una red integrada de transporte a ofrecer a los ciudadanos.
- Definir la política tarifaria integrada accesible para los más pobres y competitiva frente a los modos individuales;
- Buscar trazados y estrategias de operación que maximizan la demanda y optimizan los costos de operación.
- Asegurar un equilibrio financiero del sistema integrado.
- Asegurar la viabilidad de los operadores privados y la integración de los transportistas tradicionales.
- Optimizar el uso de los recursos públicos.
- La inexistencia de una Autoridad y un Ente Gestor para una operación regional de transporte, por lo que se hace necesario la implementación de un modelo institucional que sirva como mecanismo integrador, para que adelante las actuaciones y gestiones pertinentes para efectos de la operación del proyecto y que adicionalmente permita cumplir los requisitos en materia de cofinanciación por parte de la Nación.
- Mejorar la rentabilidad comercial pasajeros/Kilómetros
- Fortalecer la complementariedad del sistema de ciudades mediante el mejoramiento de la movilidad supramunicipal.
- Disminuir las externalidades negativas de tráfico vehicular.
- Integrar los sistemas de transporte intermunicipal para hacer más eficiente la movilidad de la periferia metropolitana.
- Mejorar las condiciones de infraestructura para potenciar las condiciones de tráfico en el largo y mediano plazo.
- Ordenar y regular las condiciones del transporte público intermunicipal para mejorar las condiciones del servicio y disminuir la ilegalidad.



ARTÍCULO 9. POTENCIALIDADES ENTRE ENTIDADES TERRITORIALES VINCULADAS.

- Existencia normativa para la constitución de una autoridad regional, la cual según la Ley 1753 de 2015 podrá tener funciones de regulación del servicio de transporte público de pasajeros, otorgar permisos y habilitaciones, integración operacional y tarifariamente los diferentes modos y modalidades, y garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada uno de los municipios, así como los incluidos en sus instrumentos de planeación territorial que influyan en la organización de la movilidad y el transporte, de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte.
- El documento CONPES 3819 de 2014 plantea dentro de la matriz del plan de acción para la consolidación del Sistema de ciudades, que el Ministerio de Transporte realizará las acciones necesarias para apoyar la creación de entes administradores y gestores regionales de transporte o el esquema institucional que facilite la adecuada coordinación institucional e implementación de Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR).
- Las orientaciones del POTD en como guía estratégica para la integración territorial y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y transporte a nivel regional, que apuntan a que en la subregión sur, se garanticen las infraestructuras que den soporte a los intercambios de bienes y personas en el entorno metropolitano de Cali, así como también al fortalecimiento de las zonas industriales. Esto será posible, entre otras cosas, mediante la conexión con los Llanos Orientales en modo vial y férreo, la ampliación del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, la implementación del Tren de Cercanías, y la articulación de las zonas industriales del Norte del Departamento del Cauca.
- Los estudios de prefactibilidad realizados para definir el panorama específico de la conformación de la ART y el Ente Gestor.



- La articulación de los diferentes instrumentos de planificación del desarrollo, de las entidades territoriales que inicialmente se encuentran vinculadas en el proyecto de RPG – ART, así como aquellos a ser partícipes en el corto plazo.

ARTÍCULO 10. INTERESES EN COMÚN ENTRE LOS ASOCIADOS.

Teniendo en cuenta las dinámicas globales, y con miras a lograr que el Departamento del Valle del Cauca sea más competitivo, integrado e incluyente, es fundamental promover un sistema de transporte masivo férreo, intermodal, con alcance regional y de bajas emisiones que mejore la movilidad, fomente procesos de renovación urbana, propicie la ampliación de infraestructura verde, y cobertura de servicios públicos, que posicionen al Departamento del Valle del Cauca como un referente internacional en sostenibilidad y transporte.

En el marco de la ejecución del proyecto Tren de Cercanías del Valle (TCV), que ha permitido un diálogo entre las entidades territoriales en torno al sistema de movilidad, fortaleciendo la gobernanza de la región. Este proyecto que surge sólo en respuesta a una necesidad de desplazamientos urbanos e interurbanos sino también como una manera de impulsar un cambio drástico en las prácticas de movilidad favorecido por la implementación de un sistema de transporte moderno que permitirá contrarrestar las externalidades negativas mencionadas, logrando preservar el medio ambiente y hacer de la región un territorio competitivo y con una eficiente red de transporte público que integre social, económica y espacial a los municipios de Cali, Jamundí, Yumbo y Palmira.

Para su desarrollo la Gobernación del Valle del Cauca convocó a las alcaldías de los municipios, con el apoyo de Propacífico, para analizar varias estrategias, entre ellas la de solicitar la cooperación del gobierno de la República de Francia para adelantar los estudios de prefactibilidad avanzada del Proyecto Tren de Cercanías del Valle, a lo que dicho gobierno respondió positivamente, en virtud de lo cual se firmó el 24 de abril de 2018 un protocolo de acuerdo de intención entre el departamento del Valle del Cauca, la empresa Systra S.A. y la embajada francesa para ejecutar actividades específicas en el marco del desarrollo de los estudios de pre-factibilidad avanzada del Proyecto TCV. Dicho estudio fue entregado en el año 2019 y las principales conclusiones fueron:





- El modo de transporte que mejor se adapta a las necesidades del proyecto, a su demanda y al entorno físico del corredor férreo preexistente es el sistema tranvía con inserción a nivel (con excepción de puntos duros identificados que exigen una infraestructura en desnivel).
- Se propone realizar el proyecto en distintas fases para distribuir las inversiones necesarias en el tiempo, así como las molestias ocasionadas por las obras, empezando con un primer tramo que podría operar a partir del año 2025. Se sugiere que el primer tramo sea el tramo Jamundí – Estación central de Cali o el tramo Yumbo – Terminal Sur MIO en función de la valoración de los criterios de selección por las autoridades locales.
- Se determinó entre varios indicadores que el proyecto permitirá el ahorro de emisiones de gases a efecto invernadero de cerca de 2,5 millones tCO₂eq entre los años 2025 y 2055.
- El estudio recalcó sobre todo la necesidad y la oportunidad de incorporar objetivos ambientales ambiciosos en todas las etapas de diseño, de construcción y de operación del proyecto.
- Siendo un proyecto de ámbito metropolitano, se requiere a corto plazo la definición de una Autoridad Regional de Transporte y eventualmente un Ente Gestor Regional para llevar a cabo el proyecto de TCV y definir su marco de implementación, financiación y gestión.

Es importante mencionar que en 2018, La Gobernación del Valle del Cauca se vio beneficiada con una Cooperación Internacional de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), a través del fondo FEXTE, el consorcio franco-colombiano Des Villes et Des Hommes (DVDH y GSD+) formulando en noviembre de 2019 La estructuración técnica y financiera para crear una Autoridad Regional de Transporte (ART) y un Ente Gestor Regional que se encargue del desarrollo del Proyecto TCV y del SITR, así mismo se suscribió un otrosí en 2020, entregando Los términos de referencia para los estudios del Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR. Con el propósito de apoyar al departamento del Valle en temas organizacionales para:

- Implementar el proyecto férreo Cali-Palmira-Jamundí-Yumbo;



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

- Coordinar las diferentes ofertas de transporte, al servicio de una visión territorial y urbanística integrada.

Para eso, se identificaron los objetivos específicos siguientes:

- Proponer la estructuración de una Autoridad Regional de Transporte (ART) que pueda mejorar la movilidad a nivel de la aglomeración;
- Proponer la estructuración de una entidad que pueda construir y operar el futuro eje férreo intermunicipal entre Cali, Palmira, Jamundí y Yumbo.

Como se puede observar el estudio busca que las entidades territoriales participantes Implementen un modelo Institucionalidad que cuente con una organización institucional ágil para lograr el objetivo de brindar un servicio de movilidad eficiente y accesible, adelantar las actuaciones y gestiones pertinentes para efectos del desarrollo del proyecto Tren de Cercanías del Valle.

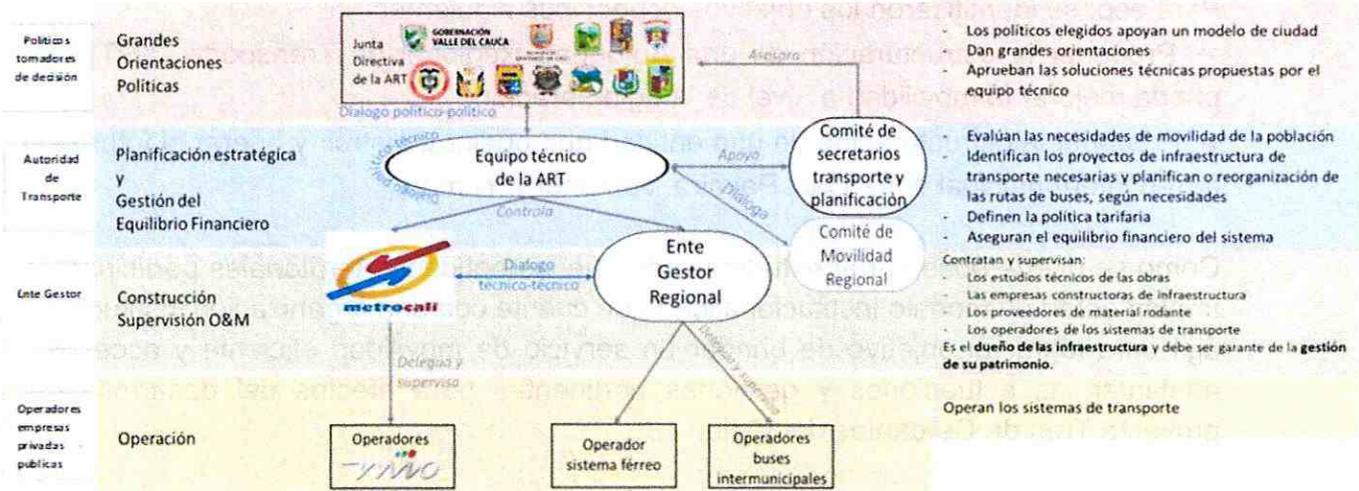
En ese orden de ideas, contando con una Autoridad Regional de Transporte se tendría un espacio formal de concertación política en un territorio de la aglomeración urbana o ciudad funcional, que se enmarca jurídicamente en el artículo 183 de la Ley 1753 de 2015, siendo claro que para su creación debe someterse a aprobación del Ministerio de Transporte y debe constituirse con base en un esquema territorial legalmente constituido (artículo 10 Ley 1454 de 2011) que para el caso en concreto es de tipo Región de Planificación y Gestión.

Con el Ente Gestor Regional, se logrará de manera eficiente la integración de los modos de transporte potencialmente en competencia, el modo de transporte férreo y el Intermunicipal, ya que se encarga de la gestión y ejecución del Sistema de Transporte Férreo en el Sur del Valle del Cauca en su etapa inicial, realiza la Gestión, organización, planeación, construcción y operación (directa o a través de terceros) del sistema de transporte de su competencia (competencia que le dará la ART).

De manera gráfica:



Ilustración 33. Institucionalidad regional



Organización Institucional regional. Fuente: DVDH-GSD+

Fuente: Elaboración DVDH y GSD+ Estudio estructuración técnica y financiera para crear una Autoridad Regional de Transporte (ART) y un Ente Gestor Regional.

Es decir, actualmente se cuenta con el diagnóstico y una estructuración de los componentes técnicos, financieros, institucionales y organizacionales de la ART y el Ente Gestor Regional, así como el anexo técnico de los términos de referencia del SITR que contiene precio estimado, el cronograma de realización del estudio, el equipo de consultores requerido y los productos esperados.

Con el fin de coordinar las actividades de las entidades territoriales impactadas en el proyecto, la Gobernadora del Valle del Cauca, el Alcalde de Santiago de Cali, el Alcalde Municipal de Palmira, el Alcalde Municipal de Yumbo y el Alcalde Municipal de Jamundí suscribieron el 17 de noviembre de 2020 un convenio para la gestión del Sistema de Transporte Férreo Municipal del Valle del Cauca ("Proyecto Tren de Cercanías del Valle - TCV") y del Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR) y para conformar el esquema asociativo territorial del tipo Región de Planeación y Gestión con el fin de obtener las aprobaciones requeridas para la creación de la Autoridad Regional de



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Transporte y el Ente Gestor Regional, adelantar los estudios necesarios para soportar las mencionadas autorizaciones, y en general coordinar el avance de los Participantes con el fin de promover y facilitar la puesta en marcha del Proyecto Tren de Cercanías del Valle - TCV, la ART y el SITR.

Así las cosas, se considera como un paso fundamental la creación de la Autoridad Regional de Transporte de la Aglomeración Sur-Occidente, inicialmente en el Valle del Cauca (RPG-ART-ASOVC), en tanto que dicho ámbito territorial no cuenta con organismos con capacidad de asumir funciones de planificación de la movilidad y de gestión de programas y proyectos estratégicos, que responda a las especificidades del sector y al nivel de detalle que es requerido en la escala intermedia o sub-regional. La Autoridad Regional de Transporte pretende expresar la voluntad democrática a través de decisiones políticas para mejorar las condiciones de movilidad en la Aglomeración Suroccidental de Colombia. Surge de la necesidad de encontrar un consenso político en materia del sistema de movilidad para maximizar el bienestar del conjunto de los habitantes, con una atención particular en los más desfavorecidos. Dicho consenso debe alcanzarse con base en un sustento técnico y en coordinación con el conjunto de los diferentes actores de la movilidad, que sean representantes de cuerpo técnico, privado, académico o de la sociedad civil.

Como consecuencia de lo anterior, los firmantes reconocieron la realidad de la existencia de una movilidad metropolitana funcional en la aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca (ASOVC), que, al tratarse de un territorio funcionalmente integrado, lo cual muestra la conveniencia de avanzar hacia un sistema integrado de transporte regional que permita prestar un servicio de calidad y eficiente a los usuarios de la aglomeración sin limitarlo por razones geográficas de jurisdicción.

El desarrollo de dicho sistema de transporte regional 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, que considere la operación futura del sistema férreo intermunicipal, del transporte intermunicipal de pasajeros por carretera y su integración y complementación con el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali (SITM-MIO).

✍



Por lo anterior se visualiza la creación de la RPG-ART-ASOVC aprovechando la figura de otros esquemas asociativos como ruta que permitirá avanzar de forma más efectiva en el avance de proyectos específicos para la movilidad en la ciudad funcional y en el ejercicio de las competencias antes señaladas para la RPG-ART-ASOVC acción que será complementaria a la creación de la Empresa o Ente Gestor del Sistema Férreo que se implante en el Sur del Valle del Cauca y que entrará a ser uno de los modos estratégicos que se articulará con el actual Sistema de Transporte Masivo MIO que tiene cobertura en Cali, con rutas intermunicipales de buses y con los sistemas de transporte de escala local.

Sobre el esquema asociativo territorial se destaca como esquema preexistente la Región de Planeación y Gestión del G-11 que se creó en ejercicio del derecho de asociación e integración territorial, consagrado por la Constitución Política de Colombia expedida en el año 1991 y en las leyes 136 de 1994, 1450 de 2011; 1454 de 2011 (Art. 19); 1551 de 2012 y en el decreto 4923 de 2011 y del acuerdo de integración y desarrollo territorial suscrito el 11 de Abril de 2012, como un instrumento de integración de esfuerzos y voluntades de los municipios firmantes.

Así, con el propósito de propiciar la paz mediante el fortalecimiento de la capacidad administrativa y de gestión de las municipalidades asociadas y contribuir a través de la cooperación intermunicipal a la integración regional para el desarrollo territorial y por tanto, al progreso de las comunidades y desarrollo sostenible de la subregión, los municipios de Santiago de Cali, Buenaventura, Candelaria, Dagua, Florida, Jamundí, La Cumbre, Palmira, Pradera, Vijes Y Yumbo, pertenecientes a la subregión del Sur Occidente – Pacífico del Valle del Cauca, constituyeron el 30 de Julio de 2014 la Región de Planeación y Gestión del G11 Municipios Región.

En todo caso, y bajo la anterior enmarcación, se considera como un paso fundamental la creación de la Autoridad Regional de Transporte inicialmente de la Aglomeración Sur-Occidente, inicialmente en el Valle del Cauca (RPG-ART-ASOVC), en tanto que dicho ámbito territorial como se ha evidenciado en el desarrollo anterior no cuenta con organismos con capacidad de asumir funciones de planificación de la movilidad y de gestión de programas y proyectos estratégicos, que responda a las especificidades de dicho ámbito territorial y al nivel de detalle que es requerido en la escala intermedia o



sub-regional”, Es así como el EAT que se conformará actuará como Autoridad Regional de Transporte, no existiendo en la región un EAT con el mismo propósito o función.

Cada una de las entidades territoriales firmantes del convenio incorporaron en sus planes de desarrollo al menos una meta orientada a la conformación de la Autoridad Regional de Transporte y Ente Gestor Regional.

o **Nacional. Plan de Desarrollo Nacional (2018-2022) “Pacto por Colombia, pacto por la Equidad”**

Sector: Transporte.

Pacto: 3006 - VI. Pacto por el transporte y logística para la competitividad y la integración regional

Línea: 300601 - 1. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.

Programa: 2499 Fortalecimiento de la gestión y dirección del Sector Transporte

o **Departamental. Plan de Desarrollo Departamental (2020 – 2023) “Valle Invencible”**

Meta: Constituir esquemas asociativos de la Ciudad Región de conformidad con los lineamientos establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial del departamento del Valle del Cauca, durante el período de gobierno.

Línea estratégica territorial:

LT3. Polos de desarrollo urbano para la competitividad y equidad

LT5. Gestión territorial compartida para una buena gobernanza.

Línea de acción:

LA304. Conectividad y complementariedad regional desde y hacia los polos de desarrollo.

LA505. Descentralización y desarrollo territorial.

Programa:

Pg30401. Infraestructura para el Desarrollo, Conectividad y Competitividad

Pg30403. Divulgación de la Estrategia de Movilidad Segura en el Departamento del Valle del Cauca

Pg50501. Regiones para el desarrollo.

Subprograma:



Sp3040102. Gestión de Proyectos de Infraestructura del Transporte
 Sp3040302. Articulación con la Autoridad Regional de Transporte (ART)
 Sp5050101. Regiones para el desarrollo.

○ **Santiago de Cali. Plan de Desarrollo Municipal (2020 – 2023). “Cali unida por la vida”**

Programa: 401002. Cooperación técnica para el desarrollo distrital, que busca la integración regional del territorio en el contexto de ciudad región, generando mayores flujos técnicos y/o financieros por medio de la cooperación internacional. Dentro de este programa se plantea la meta de elaborar el estudio complementario para la implementación de la Autoridad Regional de Transporte – ART y el Ente Gestor del Tren de Cercanías.

Indicador de producto: Estudio complementario para la implementación de la autoridad regional de transporte – ART y ente gestor del Tren de Cercanías, elaborados.

○ **Yumbo, mediante el Acuerdo 007 del 005 de Junio de 2020 “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo “creemos en yumbo” del Municipio de Yumbo, Valle del Cauca, para el periodo constitucional 2020-2023”, en su artículo 8, relacionado con la Escala Regional, indica:**

Entender que Yumbo es la zona de transformación productiva y de agregación de valor más cercana al principal puerto de Colombia sobre el Pacífico y, más temprano que tarde, el lugar para desarrollar la economía de exportación de la principal fortaleza de Colombia, despensa agrícola, hacia el mayor mercado del mundo (Cuenca del Pacífico)'. Entender que no somos una isla y, en consecuencia, debemos asociarnos con otros territorios a través de procesos de integración regional en diferentes niveles y modos, permitiendo la detonación de los proyectos de infraestructura y transformación tecnológica que demanda el futuro.

Fortalecer el proceso de integración de la Microregión Sur Cali — Plan de Ordenamiento Territorial Departamental (POTD) con nuestros vecinos más cercanos como Cali, Jamundí, Vijes, La Cumbre y Dagua, y con los municipios





del entorno metropolitano como Cali, Palmira, Jamundí y Candelaria para sacar adelante proyectos estratégicos en materia de transporte y **movilidad como el Tren de Cercanías** o ambiental como el saneamiento del Río Cauca, nuestra principal fuente de agua para todos los usos, el manejo y tratamiento de los residuos sólidos y la protección de nuestras reservas naturales y nuestros humedales.

Igualmente, el artículo 18 describe, dentro de los retos:

Fortalecer el proceso de integración de la Microrregión Sur (POTD), con nuestros vecinos más cercanos como Cali, Palmira, Jamundí, Candelaria y sacar adelante proyectos estratégicos en materia de transporte y movilidad como el Tren de Cercanías; o ambiental como el saneamiento del Río Cauca, nuestra principal fuente de agua para todos los usos; el manejo y tratamiento a los residuos sólidos; y la protección de nuestras reservas naturales y humedales.

A su vez, el artículo 19 “Yumbo con gobernabilidad y fortalecimiento institucional”, en el programa 1 Yumbo Planificado, subprograma Articulación Regional, se contempla:

Indicadores de Producto Eje temático	Nombre	Unidad de Medición	Línea Base	Meta Plan
Tren de Cercanías	Convenio Interadministrativo	Número	0	2

Para finalizar, el artículo 7 del Acuerdo 012 del 30 de Agosto de 2021 “Por medio del cual se modifica el Acuerdo 007 de 2020, mediante el cual se adoptó el plan de desarrollo 2020-2023 Creemos en Yumbo”, mantuvo dicha meta, precisando la misma a la Autoridad Regional de Transporte.

o **Palmira. Plan de Desarrollo Municipal (2020 – 2023). “Palmira Pa'lante”**

Programa: Movilidad orientada a la Integración Regional

Objetivo: Integrar el territorio a través de una mayor conectividad entre la zona urbana y rural; y promover la articulación de la ciudad con la región a través del





ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos

**Valle
Invencible**



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

fortalecimiento de la infraestructura para los diferentes modos de transporte: carretero, férreo, aéreo, etc.; la consolidación de sistemas de movilidad que promuevan el transporte público individual y colectivo de pasajeros en medios de bajas o cero emisiones y la construcción de estructuras nodales de transporte que fomenten la multi e intermodalidad. Entre los principales proyectos de integración regional se encuentran el Tren de Cercanías y la Terminal de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.

○ **Jamundí. Plan de Desarrollo Municipal (2020 – 2023). “El Gobierno de los Ciudadanos”**

Programa: Más infraestructura para la conectividad regional.

Objetivo: Este programa tiene como finalidad realizar la gestión para la integración regional, orientado al mejoramiento de la conectividad con municipios aledaños, dinamizando la movilización de personas y bienes en diferentes modos de transporte.

Subprograma: Conexión con el Sistema Masivo.

Descripción de subprograma: Generar los espacios y la gestión para conectar el sistema masivo de Cali con Jamundí, y para integrar la movilidad entre los dos municipios. En este sentido es importante apoyar la conformación de la Autoridad Regional de Transporte (RPG-ART-ASOVC), del Ente Gestor de Transporte (EGT), o la figura que se defina para administrar los proyectos de transporte interregional.

Programa: Más infraestructura para la conectividad regional.

Objetivo: Este programa tiene como finalidad realizar la gestión para la integración regional, orientado al mejoramiento de la conectividad con municipios aledaños, dinamizando la movilización de personas y bienes en diferentes modos de transporte.

Subprograma: Tren de cercanías.

Descripción de subprograma: Fomentar un sistema de transporte masivo intermunicipal e intermunicipal, en concordancia a lo establecido por la Ley 1083 de 2006, en lo referente a la prelación del transporte público optimizado, sobre el transporte privado, garantizando la accesibilidad a todos los grupos poblacionales, buscando con ello contribuir a la mejora de la calidad de vida de





los habitantes del municipio. El tren de cercanías es un macro-proyecto que podrá ser una realidad si se realizan las acciones e inversiones pertinentes para facilitar la fase de estudios de factibilidad entre los años 2020 y 2023.

TÍTULO III

COMPONENTE ESTRATÉGICO

ARTÍCULO 11. VISIÓN. El ámbito territorial de jurisdicción de la Autoridad Regional de Transporte RPG-ART-ASOVC contará con un modelo de movilidad sostenible, seguro, accesible y asequible, en el cual el transporte público de pasajeros con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones será la espina dorsal de la movilidad motorizada, en el marco de un Sistema Integrado de Transporte Regional SITR que mejore la conectividad y competitividad territorial y con ello contribuya a la mejora de la calidad de vida de la población.

ARTÍCULO 12. OBJETIVOS. De conformidad con los hechos interjurisdiccionales de interés, los objetivos del Plan Estratégico de mediano plazo para la RPG-ART-ASOVC, son:

- Formular la política pública de movilidad sostenible en el ámbito territorial de su jurisdicción en concordancia con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial Departamental (POTD) y en los planes de Ordenamiento Territorial de las entidades que hacen parte del ámbito de influencia.
- Formular el plan de movilidad sostenible del ámbito territorial de su jurisdicción, articulando así tanto los planes de movilidad sostenible como los componentes de movilidad de los planes de ordenamiento territorial, de los municipios y distritos.
- Formular el Sistema Integrado de Transporte Regional SITR y gestionar su implementación con énfasis en lo referente a la integración operacional y tarifaria de los diversos modos y modalidades.
- Regular el servicio de transporte público de pasajeros y otorgar permisos y habilitaciones en el ámbito territorial de su jurisdicción.



ARTÍCULO 13. EJES ESTRATÉGICOS.

Eje 1. Gobernabilidad y administración de la movilidad

La implementación institucional de la Autoridad en el sistema subregional de movilidad requiere de diferentes acciones encaminadas al desarrollo administrativo en el que se constituyan los diferentes cargos técnicos y gerenciales, definición de actividades, delegación de competencias, formalización jurídica de los procedimientos y otros relacionados. Como ente garante de una gobernabilidad democrática de la movilidad, incluye la constitución de comités técnicos y participativos, con los diferentes actores de la movilidad y los competentes en cada una de las entidades territoriales.

Desde este eje se abordarán de igual forma, el desarrollo de las diferentes funciones en competencia de la Autoridad relacionados con la gestión financiera, y regulación y control de los sistemas de transporte subregionales.

Eje 2. Planeación y gestión de la movilidad subregional

La planificación del sistema de transporte regional será abordada desde este eje, en cuanto la elaboración de políticas, estudios, planes maestros y articulación con los instrumentos de planificación locales, y alianzas para la gestión alternativa de recursos de financiación como, teniendo dentro de los principales objetivos del eje la elaboración del Estudio para el Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR).

La Autoridad ejercerá desde este eje la articulación de las políticas y planes de movilidad de las distintas entidades territoriales bajo su competencia, en articulación con instrumentos de planificación de superior jerarquía como los planes de ordenamiento territorial municipal y departamental.



TÍTULO IV

COMPONENTE PROGRAMÁTICO

ARTÍCULO 14. PROGRAMAS Y PROYECTOS

Tabla 5. Eje 1. Gobernabilidad y administración de la movilidad

Programa	Línea de inversión en proyectos	Vigencias	Costo	Fuente	Responsables
Implementación Institucionalidad	Constitución de la institucionalidad para la Autoridad Regional de Transporte en el ámbito territorial de su competencia	2022 (6 meses)	181 millones COP	Recursos propios	RPG-ART-ASOVC
	Gestión administrativa y financiera de la Autoridad Regional de Transporte en el ámbito territorial y en las modalidades de su competencia	2022- 2029	7.056 millones COP	Recursos propios	RPG-ART-ASOVC
	Creación del Comité de Movilidad Regional	2023 – 2029	0	Recursos propios	RPG-ART-ASOVC
Autoridad de la movilidad regional	Administración, planeación y regulación del Sistema de Transporte Masivo en el área de influencia aprobada por el Ministerio de Transporte.	2024-2029	4.658 millones COP	Recursos propios	RPG-ART-ASOVC

4



Tabla 6. Eje 2. Planeación y gestión de la movilidad subregional

Programa	Línea de inversión en proyectos	Vigencias	Costo	Fuente	Responsables
Planificación de la Movilidad Regional	Estudios del Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR) de la ASOVAC.	2023 – 2029 evolución de la red antes de la implementación del sistema férreo, y luego para cada una de las etapas de puestas en operación de las diferentes fases del eje férreo	5.611 M COP (2019) por Gestión 568 Mill COP	Por gestión Por recursos propios	RPG-ART-ASOVC
	Encuesta de Movilidad Regional	2023-2025	2.500 Mill COP (2019) Interventoria .173 Mill COP	Por Gestión Por recursos propios	RPG-ART-ASOVC
	Plan de Movilidad Sostenible de la ASOVC		1.200 Mill COP	Por Gestión	RPG-ART – ASOVC GOBVALLE
	Estudio de política tarifaria del Sistema de Transporte Masivo de su competencia.	2025 - 2027 durante la fase de construcción del Tren	821 Millones COP (2019) producto 714 M COP (2019) y 107 M COP (interventoría) por gestión 213 Mill COP	Por gestión Por recursos propios	RPG- ART- ASOVC
	Formulación de política pública en la Cuenca de Transporte de la Subregión Sur del Valle del Cauca, para el sistema de movilidad regional de su competencia.	2023 – 2026	500 Mill COP 233 Mill COP	Por gestión y Por recursos propios	RPG-ART-ASOVC

(Handwritten mark)



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

ARTÍCULO 15. FUENTES DE FINANCIACIÓN Y/O APORTES.

Las entidades territoriales que conforman la RPG-ART - ASOVC de conformidad con el artículo 249 de la Ley 1955 de 2019 mediante convenio interadministrativo No. No. 1.310-02.20-0566 del 12 de noviembre de 2021 y otrosí No. 1 de 2022, adoptaron la siguiente fórmula para la distribución proporcional de los aportes públicos requeridos para la constitución, administración, operación y funcionamiento de la RPG-ART-ASOVC, la cual deberá ser incluida en los actos de creación de esta entidad ⁸

Para analizar el nivel de contribución de cada municipio, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

Alternativa 2

Composición de la distribución del costo

A continuación se presenta una referencia que podría ser aplicada para distribuir los costos del SITR donde se tienen en cuenta los siguientes componentes:

Tabla 7. Componentes de contribución

Contribución
municipio *i* o
Gobernación en
el año *t*

función de

- Costos del SITR año *t*
- **Categoría del municipio *i* en el año *t***
- Oferta de servicios de transporte público que llegan al municipio en *t*
- Interacción de viajes del municipio *i* con otros municipios que integren el SITR en último año de medición
- Participación de los municipios en el Producto Interno Bruto del departamento

Fuente: Elaboración DVDH y GSD+ Estudio Formulación Autoridad Regional de Transporte Noviembre 2019

⁸ La alternativa 2 de fórmula fue tomada del documento "Formulación de la propuesta de ART-ASOVC y ente gestor de la sistema férreo: Estructuración técnica y financiera de una Autoridad Regional de Transporte para la aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca de una empresa o ente gestor inicial del sistema férreo" de Noviembre 2019 por AFD.





Esta alternativa corresponde a una variación de la alternativa donde se incorpora como proxy de la importancia y capacidad de pago del municipio su categoría. De tal forma que en la Ecuación 2 y Ecuación 3 se modifica la participación como $Part_{ing_{i,t}}$: Corresponde a un parámetro de contribución en función de la categoría del municipio en el periodo t-1.

Tabla 8. Categoría Municipios

Categoría	% Participación
Especial	49,9%
1	7,8%
3	2,0%
6	0,5%
5	0,5%

Fuente: Elaboración DVDH y GSD+ Estudio Formulación Autoridad Regional de Transporte
 Noviembre 2019

Se tuvieron en cuenta las siguientes variables para la fórmula:

- Capacidad de pago – 80%
- Interacción de viajes – 20%





Costos Autoridad Regional de Transporte – RPG-ART-ASOVC:

Tabla 9. Porcentaje de Participación ART para cada ENTE territorial

Entidad territorial	Aportes		% Participación
	AÑO 1	AÑO 2	
TOTAL	1.523	1.194	100%
CALI	731	573	48,00%
GOBERNACIÓN	454	356	29,80%
YUMBO	136	106	8,90%
PALMIRA	145	113	9,50%
JAMUNDÍ	58	45	3,80%

Fuente: Elaboración Comité de Gerencia Transitoria con base en Estructuración Financiera Vigencia 2020. Septiembre 2021. (valores en millones de pesos).

Tabla 10. Costo discriminando OPEX y CAPEX – ART

Costos ART	Fase 1: Estructuración				Fase 2: Construcción			Fase 3: Operación
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
	VINCULACIÓN 8 PERSONAS				VINCULACIÓN 12 PERSONAS			15 PERSONAS
Costo de personal + vinculación inicial	1.074	1.108	1.152	1.204	1.788	1.861	1.936	2.307
Gastos administrativos	87	87	87	87	87	87	87	147
TOTAL OPEX	1.161	1194	1239	1291	1874	1948	2023	2454
CAPEX	362,1	-	-	40,1	-	138,7	72,8	44,0
TOTAL	1.523	1.194	1.239	1.331	1.874	2.087	2.096	2.498

Fuente: Elaboración Comité de Gerencia Transitoria con base en Estructuración Financiera Vigencia 2020. Septiembre 2021 (valores en millones de pesos)



ALCALDÍA DE JAMUNDÍ
VALLE DEL CAUCA



Gobierno de los
Ciudadanos



GOBERNACIÓN
VALLE DEL CAUCA

Los aportes económicos y fuentes de financiación están definidas en el Decreto 1033 de 2021 y cada entidad territorial establecerá el mecanismo que sus departamentos de Hacienda determinen conforme a los respectivos estudios de los recursos necesarios y la respectiva fuente de financiación en el presupuesto, para garantizar la operatividad de la RPG-ART ASOVAC, de acuerdo con la fórmula pactada en el convenio interadministrativo No. 1.310-02.20-0566 del 12 de noviembre de 2021 y el otrosí No. 1 de 2022.

En la ordenanza 0572 del 10 de noviembre de 2021 se faculta a la señora Gobernadora del Valle del Cauca a realizar los ajustes a su participación de acuerdo con el desarrollo del proyecto, con los municipios participantes y los municipios que llegaren a participar de la Autoridad Regional de Transporte, así mismo establece que el presupuesto general de rentas, recursos de capital y el presupuesto de gastos o apropiaciones para cada vigencia, se realizará de conformidad con el porcentaje de aportes que acuerde hacer cada entidad territorial al EAT. Lo anterior, teniendo en cuenta sus capacidades, categoría y el impacto que tenga esta decisión en los límites establecidos en la Ley 617 de 2000 modificada por la Ley 1551 de 2012 y la Ley 819 de 2003.

El mencionado impacto será certificado por el Departamento Administrativo de Hacienda y Finanzas Públicas o la dependencia que hagan sus veces e identificado en los estatutos del EAT.

Desde el Distrito de Santiago de Cali, para la definición del plan de acción de la RPG-ART-ASOVAC se consideraron las proyecciones del plan financiero establecidas en el marco fiscal de mediano plazo para el período 2022-2032, en el cual se observa como los recursos de inversión durante los primeros tres años disminuyen y a partir de la vigencia 2025 se estabilizan con una proyección de crecimiento vegetativo o nominal.



Tabla 11. Plan Financiero 2022-2032

Detalle	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
INGRESOS CORRIENTE	3.739.228	3.858.816	4.077.584	4.227.248	4.382.873	4.544.718	4.710.111	4.997.506	5.184.096	5.378.248	5.578.759
Tributarios	1.783.441	1.845.248	1.997.767	2.083.804	2.173.831	2.268.045	2.363.710	2.572.873	2.685.087	2.802.552	2.923.989
No Tributarios	1.955.787	2.013.568	2.079.817	2.143.444	2.209.042	2.276.673	2.346.401	2.424.633	2.499.009	2.575.697	2.654.770
Recursos de Capital	659.452	170.998	20.957	21.679	22.411	23.146	23.880	24.614	25.349	26.083	26.865
TOTAL INGRESOS	4.398.681	4.629.814	4.898.541	4.248.927	4.405.285	4.567.864	4.733.991	5.022.120	5.209.444	5.404.332	5.605.624
Inversión	3.509.017	3.056.547	2.957.128	3.083.658	3.216.901	3.354.845	3.495.153	3.742.963	3.897.229	4.221.214	4.374.999
Funcionamiento	827.176	839.924	881.732	919.207	956.017	994.349	1.033.761	1.087.880	1.134.636	1.180.361	1.227.786
Servicio a la Deuda	62.488	133.342	259.681	246.063	232.366	218.670	205.077	191.277	177.580	2.756	2.839
TOTAL GASTOS	4.398.681	4.629.814	4.898.541	4.248.927	4.405.285	4.567.864	4.733.991	5.022.120	5.209.444	5.404.332	5.605.624

Fuente: Departamento Administrativo de Hacienda - Marco Fiscal de mediano plazo 2022-2032. Alcaldía de Cali.
*Cifras en millones de pesos

ARTÍCULO 16. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su expedición.

Dado en Cali, a los dieciocho (18) días del mes de octubre de 2022.


Presidente
Consejo Directivo


Secretario
Consejo Directivo



Revisó: Luis Fernando Libreros R. Subsecretario de Macroproyectos. Secretaria de Infraestructura. Gobernación del Valle
Gicella Ochoa Bejarano. Departamento Administrativo de Planeación Gobernación del Valle del Cauca
Bernardo Veloza Profesional especializado - Departamento Administrativo de Planeación Gobernación del Valle del Cauca

Diana C. Mazo Arango – Profesional Contratista, Departamento Administrativo de Planeación, Alcaldía de Cali

Elkyn Fabian Niño Díaz – Abogado Municipio de Yumbo

Carlos Alberto González Guzmán Profesional Contratista Secretaria de Tránsito y Transporte Alcaldía de Palmira
Angelica Guerrero – Profesional Contratista Secretaria de Tránsito y Transporte Alcaldía de Palmira

Carlos Ferrer – Profesional Contratista - Secretaria de Planeación Jamundí

V.B. Lorena Sofia Velasco Franco- Directora del Departamento Administrativo de Planeación

Jean Paul Archer Bernal, Subdirector de Planificación del Territorio. Departamento Administrativo de Planeación, Alcaldía de Cali

Ferney Camacho – Secretario de Tránsito y Transporte Alcaldía de Palmira
Martha Cecilia Guateros Castro – Secretaria de Planeación Alcaldía de Palmira

Andrés Pérez Zapata – Director Departamento Administrativo de Planeación Municipio de Yumbo

Julio Alfredo Escobar Lizano Secretaria de Planeación, Alcaldía de Jamundí

Anexos: Acta Reunión Extraordinaria No. 001 del 18 de octubre de 2022 del Consejo Directivo de la RPG-ART-ASOVC