

“Políticas Públicas para el transporte terrestre de pasajeros en Colombia y Consultorías del Ministerio de Transporte para el servicio intermunicipal”

El reto de garantizar la movilidad en las Ciudades y Áreas Metropolitanas

Medellín, 23 de Abril de 2015

*Ildelfonso de Matías
Presidente*

Tendencias demográficas, sociales y económicas en Latinoamérica. Impacto en el transporte público. (1)

- **Prosigue el crecimiento demográfico** aunque con tasas más bajas de las de finales del siglo pasado. 1,3% anual. Oportunidad de efectuar correcciones con menor presión.
- Continúa, aunque con menor intensidad, el **movimiento de la población hacia zonas urbanas**: El 27% de la población total vive en 60 ciudades de mas de 1 millón de habitantes. 15 áreas urbanas tienen más de 3 millones.
- Las megalópolis siguen aumentando en población y tamaño. Crecimiento centrifugo y en asentamientos periféricos informales. **Problemas de movilidad crecientes**: +habitantes, +viajes/habitante, +kilómetros/viaje.

Resultado:

- ❖ **Aumentan los costes sociales y económicos** para las familias: + tiempo de viaje, +coste/viaje.
Y además, otro coste social (y económico) que hay que tratar de eliminar.
- ❖ **Altas tasas de accidentabilidad**: 20 muertos por cada 100.000 habitantes al año. Perdidas medias del 1,5% de los PIB's.

Tendencias demográficas, sociales y económicas en Latinoamérica. Impacto en el transporte público. (2)

- ✓ **Transporte público desregularizado:** Esta ha sido siempre la **situación** en el **origen** del transporte público en **todas las partes del mundo**. El problema es que **en muchas ciudades continúa igual después de décadas**.
- ✓ **Mayor participación del transporte público en la movilidad** que en países con más desarrollo económico: aproximadamente el 75% de los viajes y la mayoría en buses.
- ✓ El transporte público tiene como **principales usuarios a las clases de rentas bajas**, sin posibilidad de elección son **“clientes cautivos”**.
- ✓ Personas que **no pueden pagar mucho por viaje**, pero que necesariamente tienen que viajar = **Servicio de transporte público de baja calidad** y en muchos casos **inseguro**.

Tendencias demográficas, sociales y económicas en Latinoamérica. Impacto en el transporte público. (3)

- ✓ **Crecimiento económico** sostenido. Aumentos del PIB entre el 3%- 7%. **Crecimiento de los niveles de renta.**
- ✓ **Incremento del peso de la clase media** en la sociedad.
- ✓ **Aumento de la movilidad.** Crecimiento de la demanda en el **transporte público** en mas del 5% anual.



Generación de mayores problemas en la movilidad:



- ❖ Aumento de la **capacidad económica** de la población para **acceder al vehículo privado**. Los “**clientes cautivos**” **dejan de serlo y pueden elegir.**
- ❖ **La tasa de motorización se incrementa.** Pasó de 8 vehículos por 100 habitantes en 1990 a 17 vehículos en el 2007.
- ❖ **Trasvase de demanda del transporte público al privado.**
- ❖ **Serios problemas de congestión de tráfico.**

Las consecuencias:

- ✓ Mas pérdidas de tiempo en desplazamientos.
- ✓ Mas costes sociales y medioambientales.
- ✓ Menos eficiencia económica. Falta de competitividad.
- ✓ Pérdida de calidad de vida.
- ✓ Pérdida de accesibilidad de la población de renta baja a la educación, la sanidad y los trabajos. Mayores desigualdades
- ✓ Ciudades poco “agradables” para vivir en ellas.
- ✓ Su supervivencia está en peligro al no estar garantizada la sostenibilidad ni económicamente, ni socialmente, ni medioambientalmente.

¿Se lograrán evitar los errores ya cometidos en los países desarrollados al estimular la utilización no racional e insostenible del vehículo privado en las ciudades?

¿Qué se ha hecho hasta ahora?

Respuesta:

Lo mismo que se hizo en las últimas décadas del siglo pasado en Europa, con los mismos errores:

- ❑ Aplicar decisiones reactivas y cortoplacistas que estimulan la utilización del vehículo privado, como son:
 - La ampliación de la infraestructura viaria. Mas ocupación del suelo público para los vehículos a costa del resto de los ciudadanos.
 - Construcción de autenticas autopistas urbanas.
 - Poca o nula vigilancia sobre el aparcamiento de vehículos en amplias zonas públicas de las ciudades.

Cada vez mas cantidad de espacio de la ciudad, que tiene un límite físico y es de todos, para el vehículo privado. **La participación creciente del vehículo privado en la movilidad es insostenible.**

Crecimiento y Movilidad

Hasta ahora:

Desarrollo Económico → Mayor movilidad → Mayores costes del transporte

Hay que romper esta tendencia para que:

1. **Igual**es índices de **crecimiento** del nivel económico se consigan con **menores** índices de **movilidad**

¿Cómo conseguirlo?

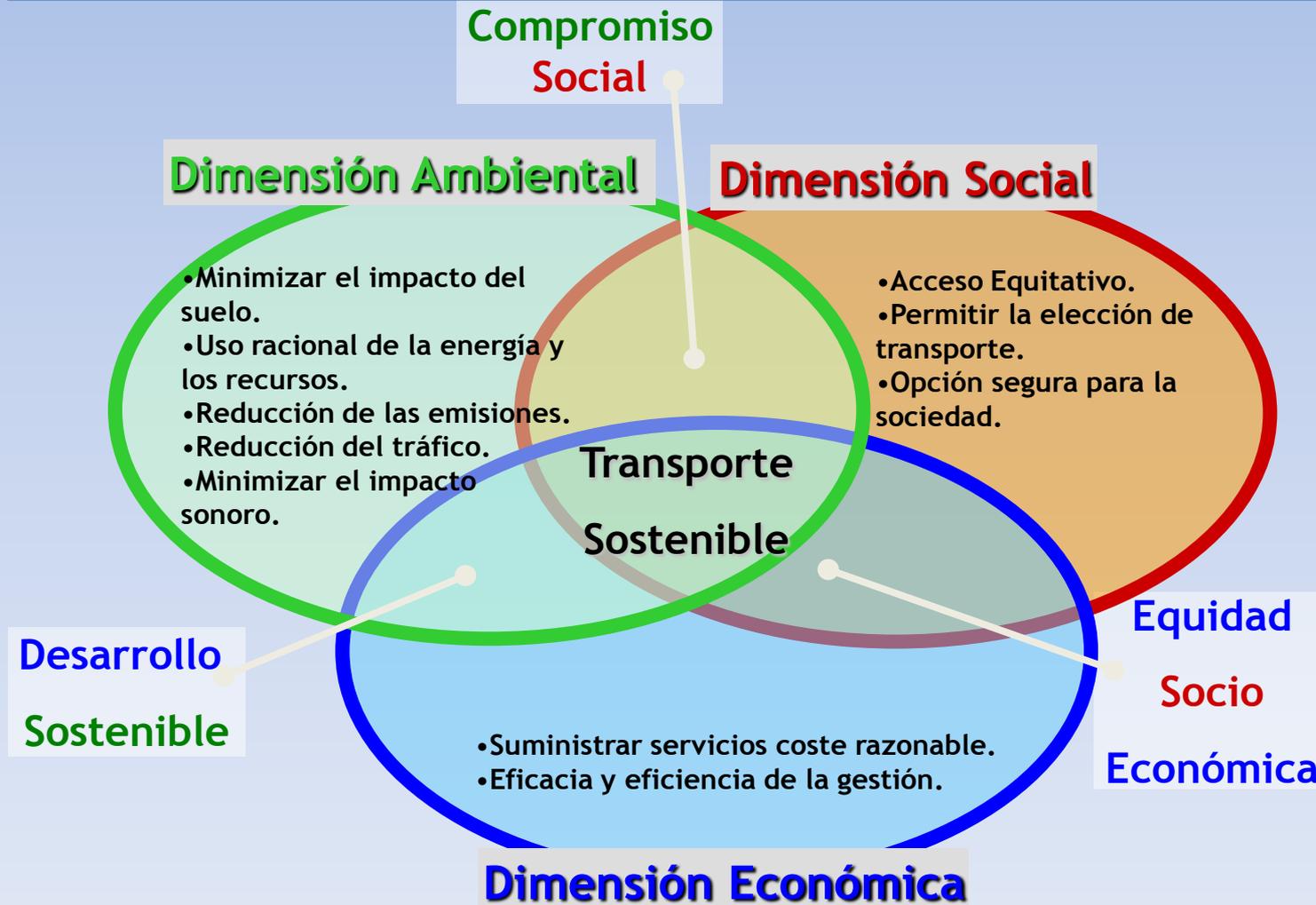
Mediante una **Planificación Urbanística** adecuada, con una disminución de viajes mecanizados necesarios, tanto en número como en distancia (**Ciudades extensas VS Ciudades en altura**)

2. El **Coste de la Movilidad** (viajero/Km) sea cada vez más **bajo**

¿Cómo conseguirlo?

Mediante el **Diseño de Sistemas Integrados de Transporte eficientes**, tanto en los aspectos económicos, como en los aspectos sociales y ambientales (**Triple Balance**)

Un primer paso para la cuantificación del problema: Las cuentas Económico-Socio-Ambientales del Transporte en las Ciudades y Regiones. El Triple Balance (1)



Un primer paso para la cuantificación del problema: Las cuentas Económico-Socio-Ambientales del Transporte en las Ciudades y Regiones. El Triple Balance (2)

- Elaborar una cuenta del transporte **integrando las externalidades** de los diferentes modos de transporte.
- Avanzar en el desarrollo y aplicación de metodologías para la **monetización de los costes sociales y medioambientales**, que no son fijados por precios de mercado.
- Poner de manifiesto la **contribución del transporte público al desarrollo sostenible**.
- **Comparar los costes totales de los distintos modos** y su colaboración en los diferentes capítulos de la cuenta global.
- **Facilitar la toma de decisiones sobre los sistemas de financiación** del transporte, no solo desde una **perspectiva económica**, sino también desde una perspectiva **social y medioambiental**.

Matriz de la Cuenta Socio-ambiental Integrada del Transporte

(Millones \$) (Cálculo del Coste **real** por pasajero-km transportado)

| Concepto de Coste | | BUS Carretera | BUS Urbano | Metro | Cercanías | Taxi | Vehículo Privado | TOTAL | |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|------------|-------|-----------|------|------------------|-------|--|
| Costes Económicos | Gastos de Personal | | | | | | | | |
| | Consumo Energético | | | | | | | | |
| | Otro Material Consumible | | | | | | | | |
| | Mantenimiento y Reparaciones | | | | | | | | |
| | Seguros | | | | | | | | |
| | Amortizaciones | | | | | | | | |
| | Otros | | | | | | | | |
| | Infraestructuras | | | | | | | | |
| Total Económicos | | | | | | | | | |
| Costes Sociales | Tiempo de Viaje | | | | | | | | |
| | Tiempo a Bordo | | | | | | | | |
| | Tiempo de Espera | | | | | | | | |
| | Tiempo Andando - Transbordo | | | | | | | | |
| | Accidentes | Costes por Víctimas | | | | | | | |
| | | Costes Sistema de Transporte | | | | | | | |
| | | Costes Entorno | | | | | | | |
| | | Costes Administrativos y de Gestión | | | | | | | |
| Total Sociales | | | | | | | | | |
| Costes Ambientales | Contaminación Atmosférica Local | Mortalidad | | | | | | | |
| | | Morbilidad | | | | | | | |
| | Cambio Climático | | | | | | | | |
| | Ruido (morbilidad) | | | | | | | | |
| | Total Ambientales | | | | | | | | |
| TOTAL | | | | | | | | | |

El momento de la toma de decisiones adecuadas

- ✓ Los resultados de las cuentas del transporte, indican en la mayoría de los casos, la **necesidad de limitar el uso del vehículo privado y promover el transporte público** colectivo de calidad, fiable y seguro.
- ✓ Así mismo se constata que **las inversiones** en infraestructuras para el transporte, en tanto que apoyen **al transporte público**, son las que **presentan un periodo de retorno mas corto**.
- ✓ Se hace imprescindible dirigir la planificación e inversiones de forma adecuada para **optimizar el resultado de la Cuenta del Transporte**, utilizando los **modos y tecnologías** existentes más **eficientes** para cada caso y para cada momento e **integrándolos** en un sistema único.

El momento de la toma de decisiones adecuadas

- ✓ Para obtener la máxima rentabilidad de los **recursos** existentes y futuros, estos deben ser **gestionados desde** una Organización que tenga la responsabilidad y actúe como **Autoridad Única del Transporte**.
- ✓ Hay que **mirar** siempre **al futuro** y no solo el corto plazo. Si no se hace se tomarán decisiones erróneas cuyo coste es enorme. **Lo que se haga hoy no debe comprometer lo que haya de hacerse mañana.**

“Políticas Públicas para el transporte terrestre de pasajeros en Colombia y Consultorías del Ministerio de Transporte para el servicio intermunicipal”

El reto de garantizar la movilidad en las Ciudades y Áreas Metropolitanas

Muchas gracias por su atención

www.ingeostrans.com

ildefonso.dematias@ingeostrans.com