











LA POLÍTICA PÚBLICA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN COLOMBIA: Análisis, evolución, retos y perspectivas

Msc. Ing. NÉSTOR SAÉNZ SAAVEDRA nsaenzs@unal.edu.co



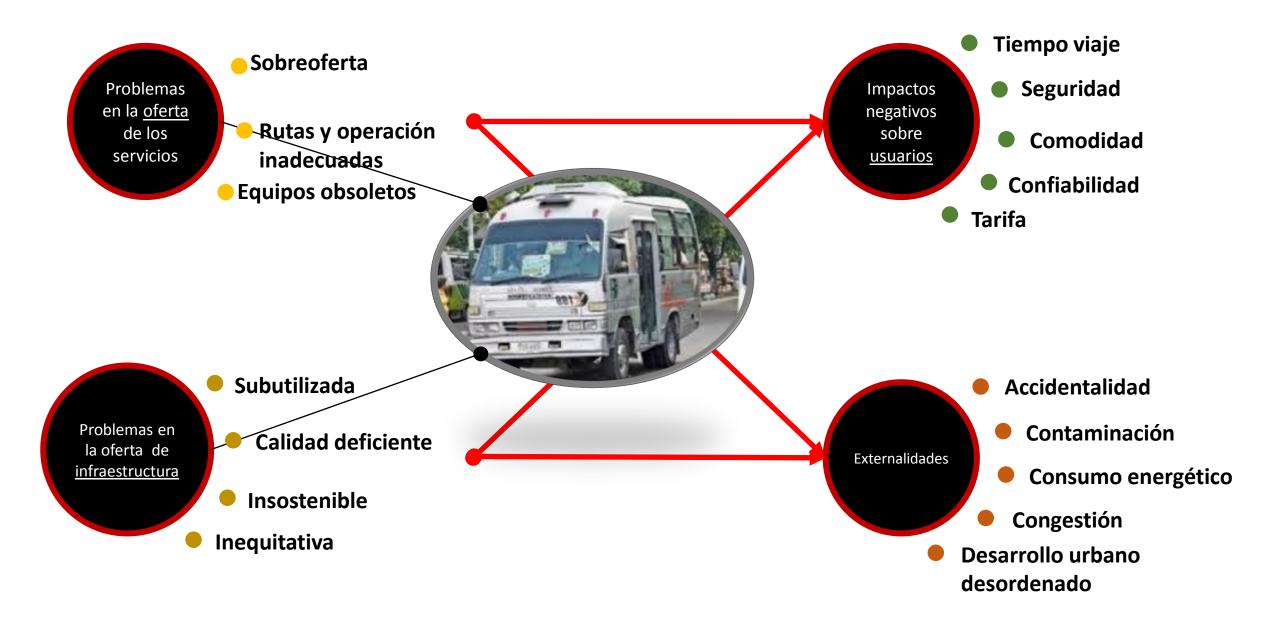


POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN COLOMBIA:

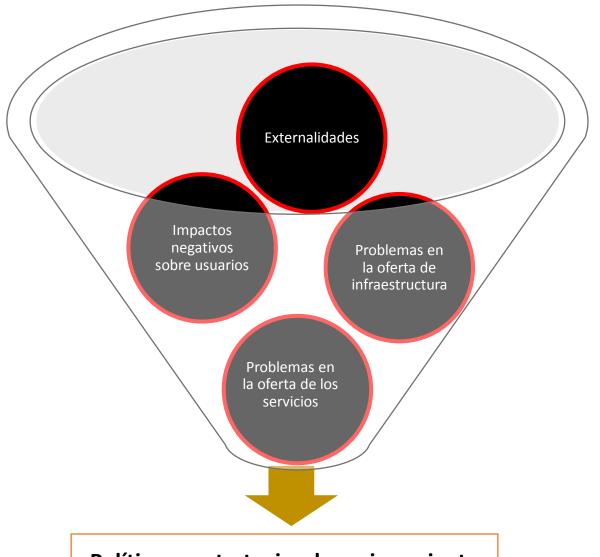
Análisis, evolución, retos y perspectivas

¿Qué ha pasado con el desarrollo de la política pública de transporte público urbano en Colombia?

PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS

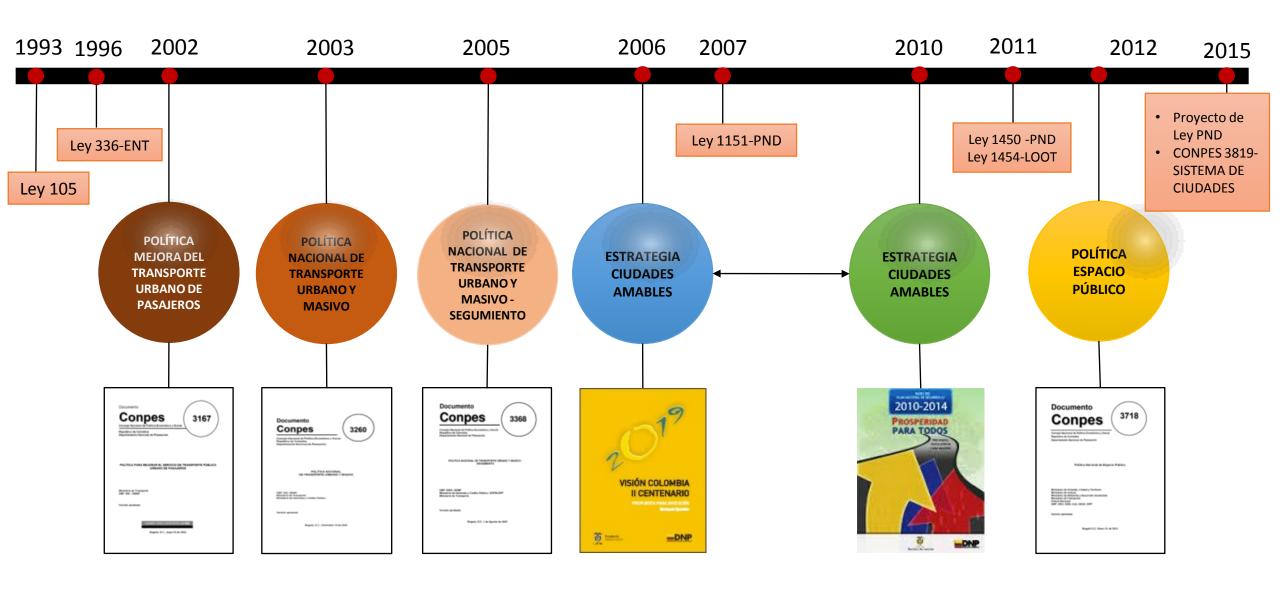


PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS



Políticas y estrategias de mejoramiento del transporte público de pasajeros

POLÍTICA Y ESTRATEGIAS PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS



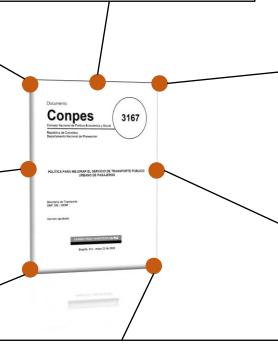
POLÍTICA PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS – <u>CONPES 3167-2002</u>

Apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte público basados en la utilización de vías exclusivas de buses, siempre y cuando el tamaño de la población y los niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura.

Desarrollar un marco regulatorio enfocado a optimizar la participación privada y la sostenibilidad de los sistemas usando estímulos económicos adecuados.

Adecuar los servicios a las necesidades de los usuarios, valorando la percepción que ellos tienen de los sistemas de transporte.

Fortalecer institucionalmente a las ciudades en la planificación, gestión, regulación y control del tráfico y transporte.



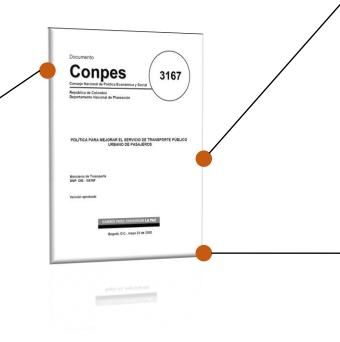
Incentivar el uso eficiente del automóvil en zonas urbanas y a la vez ofrecer alternativas a los usuarios para utilizar el transporte público urbano en condiciones de velocidad y comodidad adecuadas.

Incentivar a las ciudades en la implantación de sistemas de transporte que atiendan las necesidades de movilidad de la población bajo criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental.

Romper la inercia que motiva la preferencia de las administraciones locales por la expansión de la capacidad de la infraestructura frente a la adopción de soluciones operativas de menor costo y alto impacto.

ESTRATEGIAS PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS A CARGO DE LAS CIUDADES — CONPES 3167

Eliminar la sobreoferta: programando la salida de operación definitiva de los vehículos según la edad, definiendo los procedimientos de desintegración de vehículos obsoletos en operación y, evaluando otras fuentes para cubrir los costos de la eliminación de la sobreoferta.



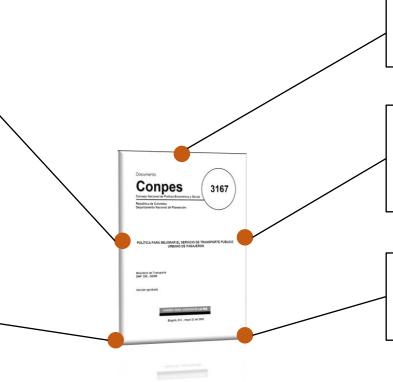
Redefinir la relación del Estado con las empresas de transporte a través de procesos de competencia por el mercado, buscando que los inversionistas privados interesados en prestar ese servicio accedan al mercado por plazos limitados ofreciendo las mejores condiciones posibles para ello.

Ejecutar los estudios requeridos para solucionar los problemas de tráfico y transporte mediante medidas de bajo costo y alto impacto, e implementar las soluciones, incluyendo elementos de fortalecimiento institucional y estableciendo mecanismos de evaluación, medición y control del desempeño de tales medidas.

ESTRATEGIAS PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS A CARGO DE LA NACIÓN — <u>CONPES 3167</u>

Apoyar a las ciudades que en el futuro superen los 600.000 habitantes o los 7.000 pasajeros/hora sentido en un corredor principal, en la financiación de la infraestructura de los SITM, siempre y cuando dichas ciudades hayan cumplido con la política para el transporte público urbano de pasajeros, dentro de las posibilidades fiscales de la Nación.

Apoyar, en el marco de lo establecido por la Ley, la financiación de la infraestructura de los SITM concebidos dentro de la política fijada en el presente documento para las ciudades que tengan más de 600.000 habitantes, dentro de las posibilidades fiscales de la Nación.



Facilitar el **intercambio de experiencias** mediante la divulgación de los estudios que sean ejecutados dentro de la política sectorial.

Apoyar la elaboración de estudios técnicos de preinversión, que sirvan para determinar con precisión los problemas asociados al sistema de transporte de cada ciudad y la determinación de las soluciones respectivas.

Cofinanciar el 70% del costo de los estudios para ciudades con **población superior a 300.000 habitantes**. El 30% restante será asumido por estas.

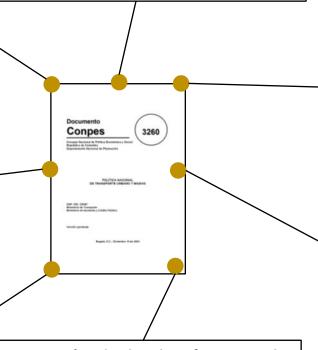
POLÍTICA PARA TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y MASIVO - CONPES 3260 -2003

Establecimiento de **mecanismos de apoyo y seguimiento**, con el objeto de que la Nación verifique el cumplimiento de las condiciones establecidas mediante la conformación de un **Comité de Seguimiento** que le permita monitorear la ejecución de los proyectos.

Fomento de la participación ciudadana para mejorar continuamente la calidad del servicio prestado por los SITM, buscando constantemente la **satisfacción del usuario**.

Coordinación de la participación de la Nación y las ciudades en el desarrollo de los SITM, promoviendo que la planeación, ejecución y control de los SITM sea desarrollada y liderada por las Entidades Territoriales, con el apoyo de la Nación.

Financiación de los SITM con la participación del sector privado en una alianza con el sector público que permita la implementación de los proyectos en el menor plazo posible, y aproveche la experiencia y eficiencia de los diferentes actores en la ejecución de los mismos.



Maximización de los beneficios sociales generados por la implementación de los SITM, aprovechando el conocimiento y la experiencia adquirida por la industria transportadora en cada ciudad e incentivando su participación en la implementación de los SITM.

Fortalecimiento del desarrollo institucional requerido para la implementación y operación de los SITM - asegurando la sostenibilidad del sistema y la calidad del servicio.

Maximización del impacto en la calidad de vida urbana asegurando la integralidad de los SITM. La implementación de los SITM buscará reducir la accidentalidad vehicular en las ciudades, mejorar los niveles de seguridad, recuperar el espacio público e incrementar la cultura ciudadana.

OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA "CONSTRUIR CIUDADES AMABLES" DE LA VISIÓN COLOMBIA 2019



OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE CIUDADES AMABLES EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2010-2014

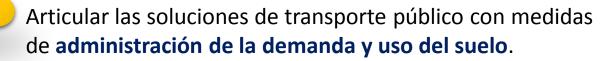


Estructurar e implementar intervenciones integrales de **movilidad y desarrollo urbano** que se articulen con el ordenamiento territorial.



Apoyar y promocionar soluciones de transporte público masivo y no motorizado, sostenibles en términos operacionales, ambientales y financieros.

www.huilaturistica.com.co



ESTRATEGIAS DE LA POLÍTICA NACIONAL DE ESPACIO PÚBLICO- CONPES 3718 - 2012

Articulación con las políticas de vivienda, justicia y seguridad, agua y saneamiento, transporte urbano y movilidad, y recuperación de centros históricos.

3718

Conpes

<u>Desarrollo de capacidades locales</u> orientadas al **buen gobierno,** administración y control de los espacios públicos

<u>Definición de un marco regulatorio</u> y de estándares que garanticen el **acceso de toda la población a los espacio públicos** de forma libre y segura.

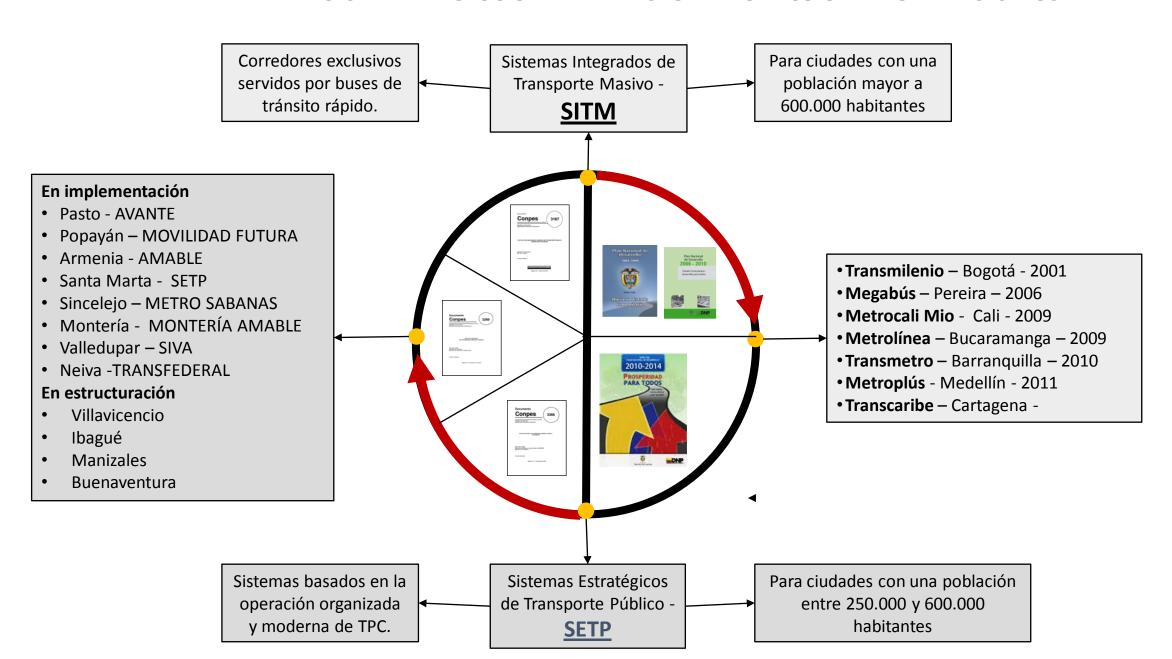
<u>Consolidación</u> del espacio público como elemento o **componente estratégico** y articulador del **ordenamiento territorial**.

Articulación con las políticas de adaptación al cambio climático, medio ambiente, gestión del riesgo, movilidad urbana, urbanismo y construcción sostenible, y manejo de drenajes urbanos.

<u>Promoción</u> del espacio público como componente fundamental de programas y/o proyectos de **mejoramiento integral de barrios** y renovación urbana

Identificación de instrumentos y fuentes de <u>financiación</u> para la generación, **adecuación y sostenibilidad del espacio público**.

AVANCES EN LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS

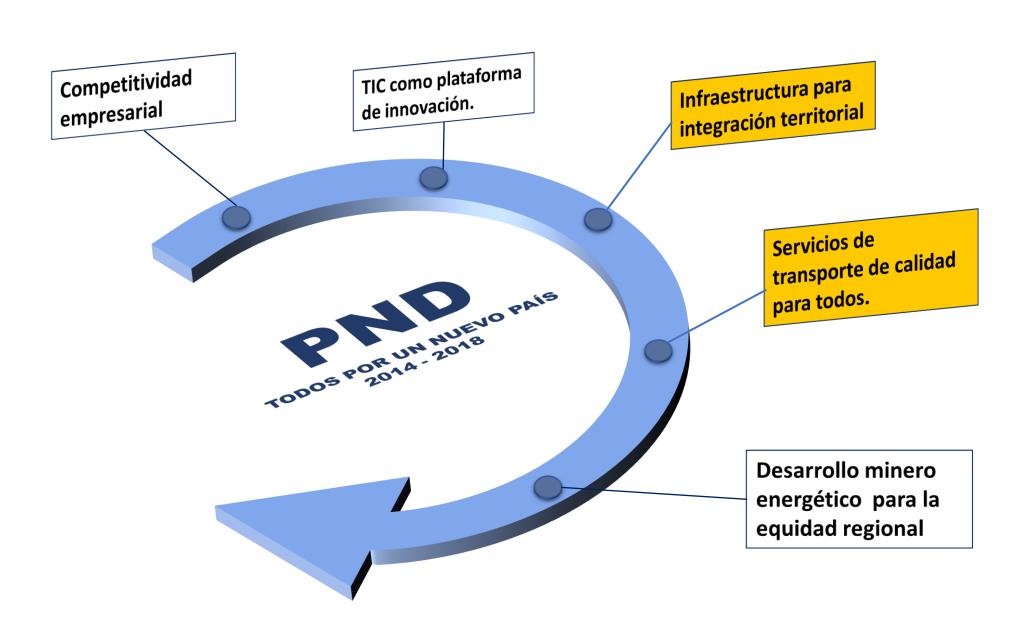


¿Qué está proponiendo el nuevo Plan de Desarrollo 2014 - 2018: Todos por un nuevo país?

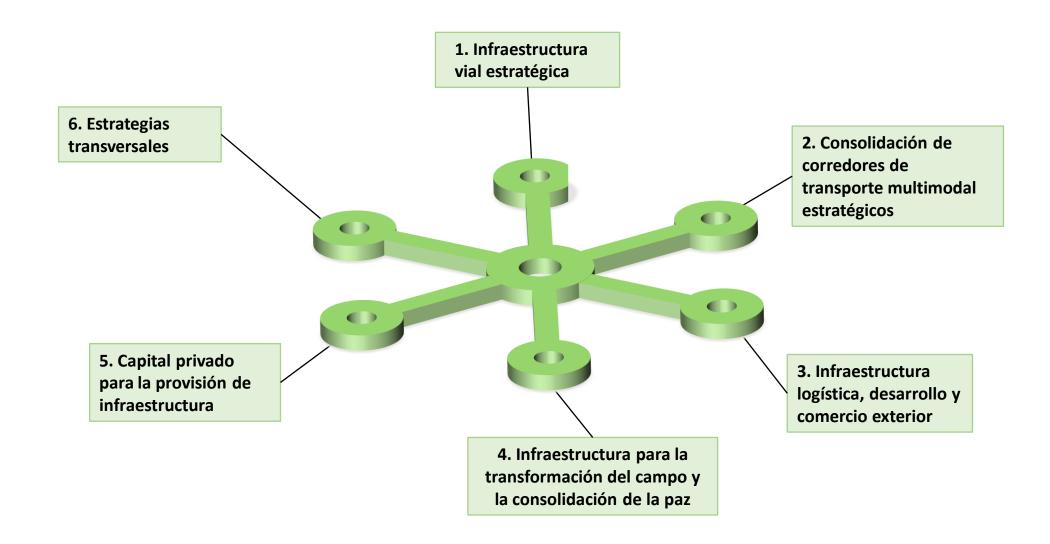
ESTRATEGIAS TRANSVERSALES PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DEL PND



INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD ESTRATEGICA: Estrategias



INFRAESTRUCTURA PARA LA <u>INTEGRACIÓN REGIONAL</u> - : Estrategias



INFRAESTRUCTURA PARA LA <u>INTEGRACIÓN REGIONAL</u> -: Estrategias

INFRAESTRUCTURA PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL CAMPO Y LA CONSOLIDACIÓN DE LA PAZ

- a. Vías terciarias
- b. Plataformas logísticas rurales

CAPITAL PRIVADO PARA LA PROVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA

- a. Planeación y priorización de proyectos de iniciativa privada
- b. Más entidades públicas ejecutando
- c. Menos restricciones para las entidades territoriales
- d. Optimizar el uso de predios públicos para el desarrollo de proyectos
- e. Mitigación de riesgos retenidos en proyectos APP de iniciativa privada

ESTRATEGIAS TRANSVERSALES

- a.Plan Maestro de Transporte
- b. Fomento a las empresas de ingeniería
- c.Gestión predial y ambiental
- d. Herramientas para fortalecer la gestión pública en infraestructura



Apoyo a la Gestión

INFRAESTRUCTURA VIAL ESTRATÉGICA

- a. Programa de concesiones 4G
- Red vial no concesionada y programa de mantenimiento sostenible

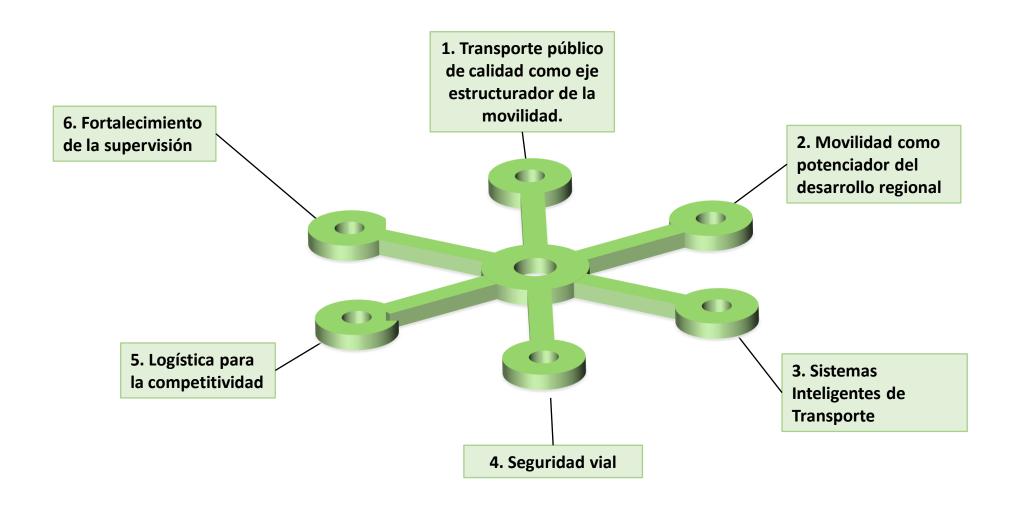
CONSOLIDACIÓN DE CORREDORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL ESTRATÉGICOS

- a. Modo Férreo
- b. Modo Fluvial
- c. Modo Aéreo

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA, DESARROLLO Y COMERCIO EXTERIOR

- a. Promoción e impulso a Proyectos
 Regionales de Desarrollo
 Empresarial y Social
- b. Nodos de Transferencia de Carga

SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CALIDAD PARA TODOS: Estrategias



SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CALIDAD PARA TODOS: Estrategias

FORTALECIMIENTO DE LA SUPERVISIÓN

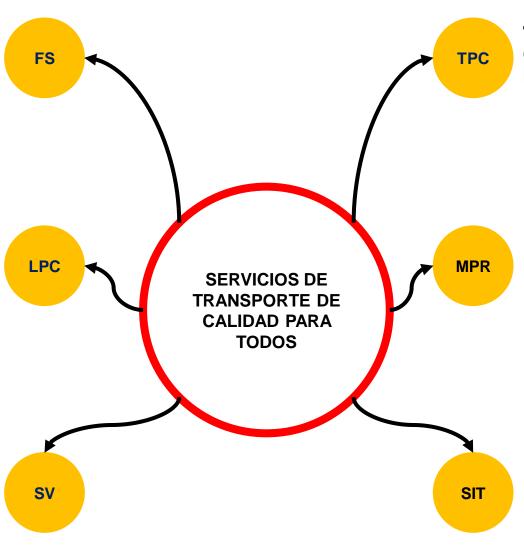
- 1. Fortalecimiento institucional
- 2. Apoyo interinstitucional
- 3. Desarrollo tecnológico
- 4. Tasa de vigilancia
- 5. Reporte a centrales de riesgo
- 6. Operadores portuarios

LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD

- 1. Servicios logísticos y de transporte
- 2. Sistemas de Información
- 3. Institucionalidad
- 4. Logística Sostenible para el crecimiento verde
- 5. Conectividad funcional
- 6. Puertos

SEGURIDAD VIAL

- 1. Implementación de la política
- 2. Fortalecimiento de condiciones seguras para la movilidad
- 3. Infraestructura segura para todos



TRANSPORTE PÚBLICO DE CALIDAD COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOV.

- 1. Fortalecimiento de la operación de transporte
- 2. Financiamiento de los sistemas de transporte
- 3. Fortalecimiento institucional

MOVILIDAD POTENCIADOR DEL DESARROLLO REGIONAL

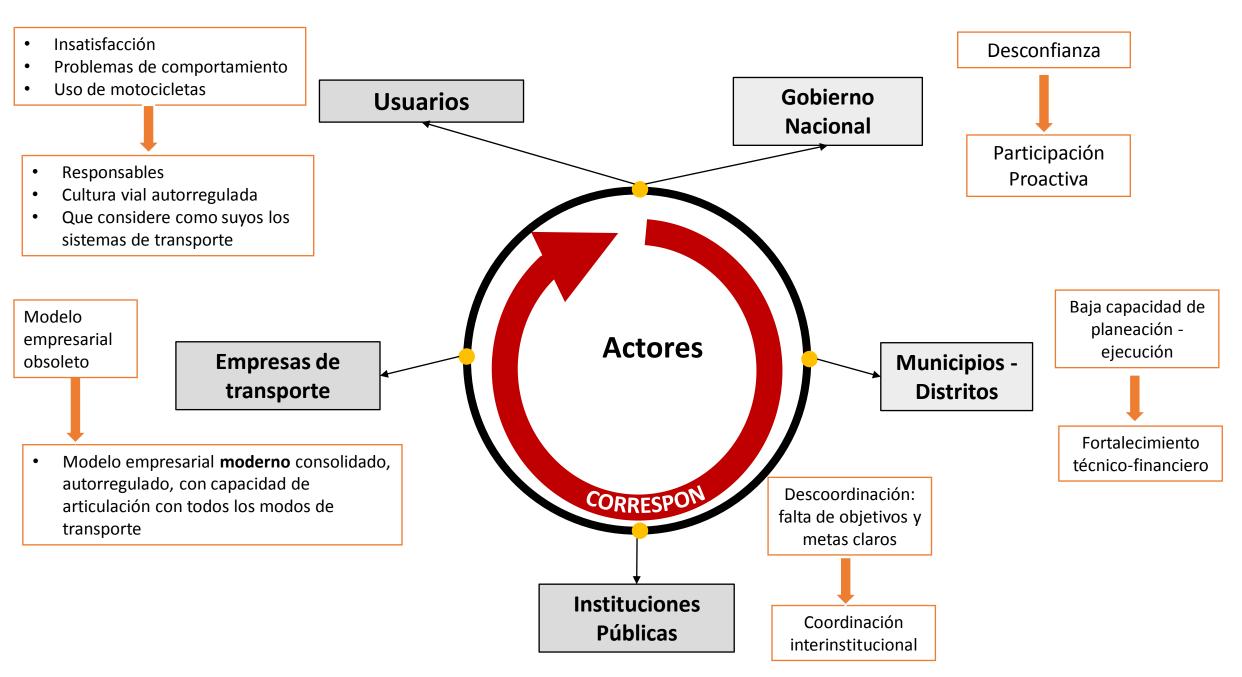
- 1. Soluciones de movilidad y transporte para la región.
- 2. Sistemas Integrados de Transporte Regional SITR

SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

- 1. Implementación de la política
- 2. RUNT: el control de la movilidad, vital para el adecuado uso de los servicios

¿Cuáles son las perspectivas que se vislumbran para cada uno de los actores y cuáles son los principales retos?

RETOS PARA LOS ACTORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO PASAJEROS



PERSPECTIVAS DEL GOBIERNO NACIONAL EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

8
Sistemas Integrados de
Transporte Masivo –
SITM

- 1. Transmilenio Bogotá 2001
- 2. Megabús Pereira 2006
- 3. Metrocali Mio Cali 2009
- 4. Metrolínea Bucaramanga 2009
- 5. Transmetro Barranquilla 2010
- 6. Metroplús Medellín 2011
- 7. Transcaribe Cartagena –
- 8. Cúcuta (En estructuración)

12

Sistemas Estratégico de Transporte Público -SETP En implementación

- Pasto AVANTE
- Popayán MOVILIDAD FUTURA
- Armenia AMABLE
- Santa Marta SETP
- Sincelejo METRO SABANAS
- Montería MONTERÍA AMABLE
- Valledupar SIVA
- Neiva -TRANSFEDERAL

En estructuración

- Villavicencio
- Ibagué
- Manizales
- Buenaventura

CONSOLIDACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

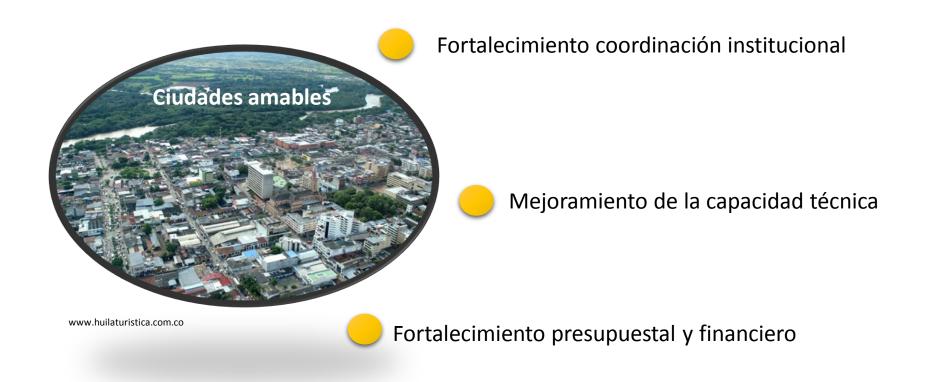
Sistemas Integrados de Transporte Regional - SITR

- 1. Caribe
- 2. Eie cafetero
- 3. Cundinamarca
- 4. Antioquia
- 5. ??

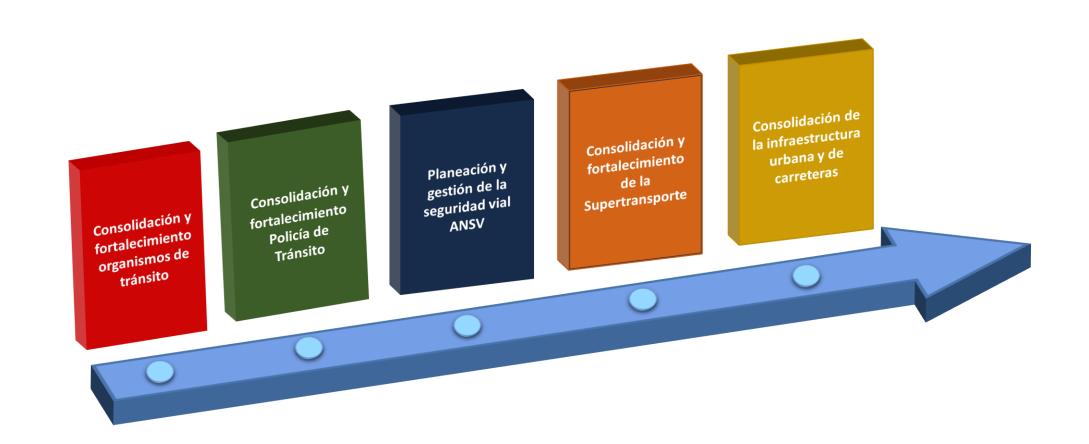
Sistemas Integrados de Transporte Público -SITP

- Bogotá
 - . Pereira
- . Bucaramanga
- 4. Barranquilla

PERSPECTIVAS CIUDADES AMABLES



<u>PERSPECTIVAS INSTITUCIONALES</u> EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS



PERSPECTIVAS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE



Reforma empresarial estructural: Alianzas E., TICs, proyección estratégica

- Gestión de la relación empresa perfiles de clientes
- Planificación y gestión de la seguridad vial Corresponsabilidad
- Establecer un modelo de prestación de servicio basado en la <u>autorregulación empresarial</u>
- Articulación y complementariedad con el transporte urbano, interurbano, colectivo y masivo
- Participar proactivamente en el desarrollo de políticas públicas y la normatividad

PERSPECTIVAS DE LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS



CAMBIOS ESPERADOS EN LOS USUARIOS



Conocimiento y acatamiento de las normas (autorregulación)

Cultura y urbanidad





Respeto por sí mismo y por los demás

Solidaridad





Apropiación de lo público

Respeto por la infraestructura



FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL



FORTALEZAS

AMENAZAS:

informalidad, def. control, M. normativo...

DEBILIDADES LENTA RESPUESTA A LA COMPETENCIA COMPETENCIA DESCONOCE DESARTICULACI **SISTEMA ACCIDENTALIDAD DEL TRANSPORTE** ÓN **CON LINEAS NECESIDADES DE** VIAL **EMPRESARIAL AÉREAS DE BAJO** ILEGAL INTERGREMIAL **LOS USUARIOS** COSTO



CONCLUSIÓN



EL TRANSPORTE ES LA BASE PRINCIPAL PARA LA CONSOLIDACIÓN DE UNA PAZ DURADERA QUE REQUIERE DE LA CONSOLIDACIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DEL TRABAJO CONJUNTO DEL GOBIERNO NACIONAL, LAS ENTIDADES TERRITORIALES, LA CLASE POLÍTICA Y DIRIGENTE Y EL SECTOR EMPRESARIAL MEDIANTE UN LIDERAZGO BASADO EN LA CONFIANZA Y LA CORRESPONSABILIDAD PARA OFRECER UN SERVICIO DE CALIDAD, SEGURO Y EFICIENTE PARA TODOS LOS COLOMBIANOS

