

MEMORIAS SEGUNDO ENCUENTRO CON LA RED DE CONOCIMIENTO

APOYO INSTITUCIONAL Y REGULATORIO PARA EL TRANSPORTE URBANO BAJO EN CARBONO EN COLOMBIA

6 DE NOVIEMBRE DE 2012

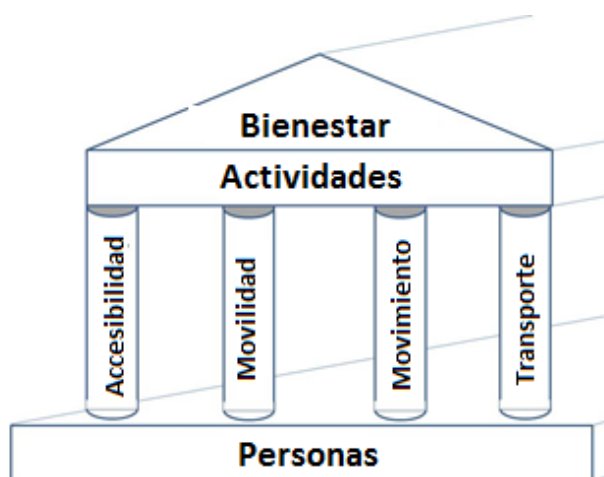
INTRODUCCIÓN AL TALLER

En el marco del proyecto con la Embajada Británica, el equipo de UCL y Los Andes elaboraron un primer producto titulado *La movilidad urbana en Colombia y el Reino Unido: Marco de actuación, políticas y potencial de fortalecimiento*. Este informe presentó una breve comparación en paralelo entre el Reino Unido y Colombia frente a temas específicos con el fin de identificar puntos claves donde la experiencia Británica pudiera ser útil.

Este segundo encuentro de la red tenía como objetivo principal incentivar la discusión en grupos mezclados con participantes de diferentes instituciones y niveles en el gobierno, para evaluar la planeación y ejecución de un proyecto hipotético frente a cuatro de los cinco temas tratados en el informe con el fin de confirmar o descartar lo identificado dentro del informe. Los cuatro temas fueron:

1. Capacidad técnica e institucional
2. políticas de transporte urbano
3. Formulación de proyectos
4. Financiación

LOS CUATRO PILARES (ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD, MOVIMIENTO, TRANSPORTE): CÓMO ALCANZAR UN ESTADO DE BIENESTAR PARA LA POBLACIÓN – NICK TYLER



Nick Tyler hizo una breve presentación acerca de los cuatro pilares de la Movilidad donde recalcó la importancia de pensar un poco acerca de lo que brinda la movilidad a las personas y de cómo se optimizaría ese rol de forma que alcanzara su objetivo. Nick resaltó que las personas no se mueven por moverse sino que se mueven para alcanzar su bienestar, y esto lo hacen desarrollando diferentes actividades de educación, trabajo y recreación entre otras. De esta base, parten 4 pilares esenciales: la accesibilidad, la movilidad, el movimiento y por último el transporte, y el objetivo es lograr **la mayor movilidad con óptima accesibilidad y mínimo movimiento**, y el sistema de transporte es el medio para brindar ese movimiento.

INTRODUCCIÓN AL TRABAJO EN GRUPO

Se hizo una breve presentación para introducir sobre el contexto del proyecto hipotético, en este caso implementar un cable en el sur de Bogotá. Se presentó el ejemplo Cazucable de Soacha, el Metrocable de Medellín y el Mio Cable de Cali, donde cada uno mostró de manera general quienes fueron los encargados del proyecto, cómo fue la participación que tuvo el proyecto con la Nación, quién opera el sistema y las lecciones y dificultades aprendidas. Teniendo en cuenta estos ejemplos se toma como base para empezar a desarrollar el proyecto hipotético.

DESARROLLANDO UN PROYECTO DE MOVILIDAD EN COLOMBIA, FORTALEZAS Y LIMITACIONES

Se dividieron a los asistentes en dos mesas de trabajo, en donde se pretendía mantener un representante por institución en cada mesa. La actividad como se mencionó en los objetivos, consistía en evaluar fortalezas y limitaciones que existen en Colombia para desarrollar el proyecto hipotético, considerando la presentación de Nick, los conocimientos y las experiencias laborales en 4 temas principales: institucionalidad, políticas de transporte urbano, financiación y formulación de proyectos. Se asignaron tiempos fijos de discusión y una vez culminados estos tiempos, los representantes de cada grupo dieron a conocer las conclusiones principales frente a cada tema seguido por una breve discusión.

INSTITUCIONALIDAD

Para este tema, el debate se basó en la interacción entre las instituciones nacionales y locales de transporte urbano, el trabajo interinstitucional: Nacional-Nacional Local-Local, la capacidad institucional: Procesos de contratación, procesos de actualización y desarrollo de herramientas de soporte, cooperación internacional.

A modo de resumen se obtuvo por parte de las dos mesas que hay que fortalecer comisiones intersectoriales; también fortalecer (o generar) una entidad que encabeza el proyecto; se necesita capacitación para generar políticas integrales; es importante el acompañamiento nacional para entender y replicar proyectos exitosos; hay que pensar en proyectos regionales; se debe mantener una educación continuada, procurar permanencia y crecimiento de los profesionales; se reconoce la dificultad para coordinar las entidades involucradas en un proyecto, también que hay una estructura administrativa débil e inoperante de las instituciones del sector.

También se resaltó que no hay integración entre las instituciones desde el inicio de los proyectos de transporte urbano, generando falta de comunicación entre los stakeholders. Por lo tanto la figura del gerente se resalta como buena iniciativa, ya que sería el líder del proyecto, encargado de coordinar y gerenciar el proyecto. Es necesario tener instituciones de desarrollo urbano que gerencien los proyectos urbanísticos, que no solo se dediquen a la infraestructura, se requiere un proceso de toma de decisiones adecuado. En conclusión, hay que convertir los proyectos en proyectos de ciudad, no que recaiga toda la responsabilidad en una única institución.

POLITICAS DE TRANSPORTE URBANO

En esta sección se centró en ¿Cómo las políticas de desarrollo urbano y de movilidad contribuyen a desarrollar proyectos integrales? Y ¿Cómo se garantiza la continuidad de las políticas de transporte y desarrollo urbano?

Como resultados generales del debate, se definió que hay una discontinuidad política y se debe a la falta de participación pública de los ciudadanos, por lo que se necesitan políticas más claras que incluyan la interacción con la comunidad. No existe continuidad de la política nacional de transporte en el nivel local y la exigencia de una sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte limita una tarifa accesible a los ciudadanos. Por lo tanto, es necesario desarrollar una política

integral, buscando objetivos de desarrollo urbano mediante los proyectos de movilidad, también generar instrumentos de política de mayor nivel (Nacional, regional, etc.) y actualizar los objetivos de la política de transporte, hacerlos más visionarios. En otras palabras, es necesario integrar la movilidad y el desarrollo urbano.

FINANCIACIÓN

En este caso el tema de discusión se centró en ¿Cómo se gestionan los diversos recursos disponibles? Y ¿Cómo se generan nuevos recursos (captura de valor, internalización de externalidades)?

A modo de resumen, se llegó a que es necesario justificar las inversiones por medio de evaluaciones financieras y económicas. También, que se debe invertir en proyectos de transporte integrados con el desarrollo urbano y social, inclusive si esto implica mayores costos amenazando la sostenibilidad financiera del proyecto, considerando la mejora en el bienestar y la calidad de vida de la población. Por otro lado, se debe reestructurar el sistema tarifario del transporte público de la ciudad, teniendo en cuenta la capacidad de pago de los usuarios, de tal manera que aquel que tenga más ingresos pague mayores tarifas y el que tenga menores ingresos pague menores tarifas. Finalmente, se debe considerar que las asociaciones público privadas como elemento fundamental en la financiación de los sistemas de transporte público.

FORMULACIÓN DE PROYECTOS

Se quiere identificar el seguimiento de un estándar de estructuración y evaluación de proyectos de movilidad que garantice inversiones eficientes y efectivas. Se conoció la metodología de Medellín para desarrollo de proyectos: perfil del proyecto, integración con la comunidad, integración entre todas las secretarías. También se concluyó que la intervención de la Nación hace que el desarrollo de los proyectos sea lento, por lo tanto la autonomía financiera a nivel local incentiva a desarrollar los proyectos de manera rápida. Hay discontinuidad vertical (Nación-Local) y es importante hacer la formulación en base a necesidades de la comunidad.

En conclusión, hay que generar procesos de estandarización en la formulación de proyectos y fomentar instrumentos de formulación integrales, más no sectoriales.

CONCLUSIONES Y PASOS A SEGUIR

El taller se tornó en un espacio de cooperación y discusión constructiva donde se discutían los problemas pero al mismo tiempo se sugerían soluciones. Frente al tema de institucionalidad se confirmó que se requiere más trabajo en conjunto con el fin de potenciar la cooperación y colaboración entre instituciones y diferentes niveles de gobierno para lograr poder desarrollar instrumentos que faciliten los procesos. Frente al tema de políticas de transporte urbano, se confirmó que se requiere el desarrollo de políticas integrales y la actualización de las políticas existentes para que logren adaptarse a las necesidades actuales. Frente al tema de financiación se enfatizó que para que proyectos en el sector transporte sean exitosos deben estar integrados con el desarrollo urbano y social con enfoque a la mejora de la calidad de vida. Por último, frente al tema de formulación de proyectos se resaltó la necesidad de estandarizarlos de forma que se puedan evaluar eficazmente.

Frente a las conclusiones del taller, el equipo de UCL y Los Andes realizarán una serie de talleres durante las visitas de la universidad británica a Bogotá con el fin de facilitar espacios de conversaciones constructivas que permitan discutir en más detalle estos temas y conlleven al desarrollo de herramientas claves para el mejoramiento del transporte urbano en Colombia.

Próximo taller/reunión: 5 de febrero de 2013, Hora: 8:30-1pm