

MEMORIAS TERCER ENCUENTRO CON LA RED DE CONOCIMIENTO

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

8 DE FEBRERO DE 2013

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL TALLER

El tercer encuentro de la Red de Conocimiento fue desarrollado en el marco del proyecto ***Apoyo institucional y regulatorio para el transporte urbano bajo en Carbono en Colombia (Agosto 2012-Agosto 2013)***, el cual hace parte del programa de prosperidad de la Embajada Británica en Colombia, es desarrollado en conjunto por el grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional-SUR de la Universidad de los Andes y University College London del Reino Unido, es apoyado por el *Ministerio de Transporte de Colombia* y *Transport for London* del Reino Unido.

Este proyecto, financiado por el Foreign and Commonwealth Office del Reino Unido, busca integrar las experiencias de Colombia y el Reino Unido con el fin de fortalecer la capacidad institucional y desarrollar políticas que conduzcan a una mejora en la calidad de vida por medio del transporte bajo en carbono con un enfoque principal a las políticas nacionales para los cobros por congestión y contaminación.

OBJETIVOS DEL TALLER

El tercer taller buscaba presentar avances en temas de cobro por congestión en Colombia y facilitar la discusión para fortalecer estos avances. También se compartió la experiencia del equipo de UCL en Perú con el fin de identificar sinergias y lecciones aprendidas.

PRESENTACIÓN: POTENCIAL DE COBROS POR CONGESTIÓN EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

Resumen: Tradicionalmente, los estudios para la implementación de una medida como los cobros por congestión se dividen en una serie de estudios que abarcan cada uno de los problemas y temas relevantes para la adopción de una medida de este tipo. La Secretaría Distrital de Movilidad, dada la necesidad imperiosa de Bogotá D.C. de contar con medidas del manejo de la demanda de tráfico más flexibles y con mayor libertad para los usuarios, inició un proceso de contratación que incluye todos los aspectos técnicos del proceso. El estudio incluye: Estructuración técnica, estructuración legal y estructuración financiera.

La estructuración técnica se concentra en un estudio de transporte donde se incluye actualizar y reformular el modelo de 4 pasos con la Encuesta de movilidad del 2011 e incluyendo la medida de los cobros por

congestión. También se incluye un estudio urbano que caracteriza a la ciudad de acuerdo a los usos del suelo. El estudio social y económico incluye externalidades, estructuración económica de la ciudad y valor del suelo. Y el estudio ambiental contiene calidad del aire y contaminación auditiva.

La estructuración legal y financiera envuelve antecedentes normativos, naturaleza jurídica del cobro, propuesta de legislación necesaria, documentos para la contratación, estructuración tarifaria y estructuración financiera.

En octubre de 2012 se inició el proceso de contratación 050 de 2012, con el fin de contratar los estudios, diseños y estructuración técnica, financiera y legal del proyecto. En este proceso participaron seis firmas, de las cuales tres cumplieron con los requisitos para conformar la lista corta, de la cual se eligió a la unión temporal SDG-AKIRIS-Posse y Herrera como la adjudicataria del contrato.

Como retos identificados para el 2013 se quiere conformar el Comité Rector del Cobro por Congestión, identificar los actores políticos y sociales para la aprobación de la legislación necesaria, realizar la estructuración técnica, legal y financiera e iniciar la sensibilización ciudadana.

PRESENTACIÓN: COBROS DE CONGESTIÓN COMO MEDIDA DE GESTIÓN DE LA DEMANDA Y RESULTADOS DE LA VISITA Y TRABAJO DE CONSULTORES CPG

Resumen: El estudio entre la Secretaría Distrital de Movilidad, el Ministerio de Transporte, CSE Global, CPG Consultants y IE Singapore tuvo como enfoque general hacer un diagnóstico en la efectividad y eficiencias de políticas y medidas de Gestión de la Demanda de Viajes (TDM). También se pretendía buscar estrategias TDM haciendo énfasis sobre cobros por congestión y administración del parqueo en vía. Y finalmente como recomendación se pretendía formular un plan de acción TDM en el corto, mediano y largo plazo. Paralelo a esto se pretendía desarrollar un proyecto Decreto Nacional Reglamentario y el Diseño y Estructuración de Proyectos de Cobros por Congestión Bogotá y Medellín.

El informe final se contextualizó en las diferentes medidas de gestión de la demanda de viajes haciendo énfasis en la medida de cobros por congestión y usos de la vía, la cual abarca diferentes temáticas que hay que tener en cuenta como el sistema de cobro electrónico, sistema de cuota vehicular, certificado de habilitación, registro del vehículo y su impuesto, derechos de aduana, impuesto al combustible.

Como productos del estudio se obtuvo un documento completo con consideraciones referentes a la selección o no de medidas TDM, un conjunto de guías detalladas para la implementación de cobros por congestión entregando diferentes lineamientos.

Se identificaron algunas lecciones para ciudades de Colombia antes de implementar este tipo de medidas:



Entre las conclusiones principales se destacan: la importancia de tener claro lo que se quiere alcanzar, las metas y objetivos. Las medidas TDM deben ser siempre desarrolladas como un **paquete coherente de medidas**, el cual debe ser claro y abierto al público y por lo tanto no se deben concebir aisladamente. La accesibilidad al transporte público es fundamental para la promoción exitosa de medidas TDM, tales como (**pero no exclusivamente**) cobros por congestión. De igual manera, dichas medidas pueden convertirse en las mejores aliadas de las cuantiosas inversiones realizadas en Colombia en sistemas de transporte público y que hoy en día se encuentran rezagados, no alcanzando niveles satisfactorios de demanda.

PRESENTACIÓN: LOS DESAFÍOS DE IMPLANTACIÓN DE UN COBRO POR CONGESTIÓN EN BOGOTÁ

Resumen: Identificar las causas de la congestión es relevante para poder implementar alguna solución a esta temática. En primer lugar se relaciona con el exceso de demanda de vehículos e insuficiencia vial, sin embargo hay fallas en la gestión de tráfico como la semaforización, señalización, zonas de paradas y diferentes modos que contribuyen a la congestión. También hay fallas en la infraestructura por diseños viales y estados de las vías, así mismo afecta fallas de los vehículos como su edad o falta de mantenimiento y finalmente en aspectos humanos no se puede dejar atrás las conductas riesgosas, el incumplimiento de normas o la falta de control.

Un tema importante es saber si el objetivo principal de implementar un cobro por congestión es aumentar la velocidad de los vehículos, ya que hay una relación importante entre la gestión de la velocidad y la seguridad vial relacionada con el número de accidentes que se puede presentar, por lo tanto es importante preguntarse si se quiere ¿Velocidad o fiabilidad?

La teoría del cobro por congestión en términos económicos da la idea de hacer pagar por los costos que las decisiones individuales generan a la sociedad, ya sea demoras, pérdida de atractividad, desvalorización o contaminación. Por lo tanto, existe una congestión óptima que no indica tener vías vacías ni ir a la velocidad máxima permitida, hay una ocupación vial que maximiza el bienestar del consumidor y este es a la situación ideal a la que se quiere llegar.

Es importante desde el principio aclarar cuáles serán los objetivos del cobro por congestión, para un pequeño estudio simulado a la ciudad de Bogotá, se quiere maximizar el aumento de velocidad, lograr una congestión óptima y maximizar los ingresos. Y se debe definir el uso de los excedentes del cobro.

Por otro lado, cabe resaltar que la medida del cobro por congestión no funcionaría sin medidas complementarias como mejorar la oferta de transporte público, revisar las facilidades para el transporte no motorizado, resolver problemas de borde y toda la situación relacionada con los residentes. Así mismo hay que tener en cuenta otras acciones encaminadas a disminuir la congestión como políticas de estacionamiento, tecnologías semaforicas y control de infracciones.

PRESENTACIÓN: LECCIONES APRENDIDAS DENTRO DEL PROYECTO NAMA DE TRANSPORTE EN PERÚ

Resumen: Nick Tyler presentó brevemente el proyecto que UCL lleva realizando en Perú el apoyo de la Embajada Británica el cual se inició en Septiembre del 2011 con el desarrollo de un NAMA (Medidas Nacionalmente Apropiadas de Mitigación) y que ahora está enfocado en el fortalecimiento institucional y

desarrollo de una visión. Nick explicó el contexto del transporte donde se calculan que se tiene entre 25,000 - 30,000 buses, ~250,000 taxis, 900,000 automóviles privados, a esto se suman los problemas políticos que existen entre Callao y Lima – Callao es una provincia constitucional independiente y por lo tanto existen desacuerdos que abarcan años – y la baja capacidad institucional. Inicialmente el problema del gobierno era la sobre oferta y su enfoque era el de reducir la flota a la mitad creando ordenanzas y leyes. El equipo de UCL por medio de una evaluación de necesidades de capacitación, así como un borrador de NAMA de Transporte y una variedad de talleres a diferentes niveles de actores (políticos, técnicos, gerentes, periodistas, etc.) ha facilitado la comunicación e interacción entre actores y ha logrado identificar metas comunes y limitaciones con el fin de poder sugerir un camino a seguir. Se han introducido conceptos de Movilidad, calidad de vida y ciudades del siglo 21, y actualmente se están impulsando dos grandes objetivos, desarrollar un Libro Blanco de Movilidad Sostenible para Lima y Callao y desarrollar un proyecto piloto que junte actores claves de todos los niveles. Este proyecto busca diseñar, medir, verificar y obtener evidencia de iniciativas que pueden ser aplicadas exitosamente en una ciudad metropolitana de la complejidad de Lima y Callao. El proceso continúa.

CONCLUSIONES Y PASOS A SEGUIR

- El cobro por congestión requiere ser parte de un paquete de medidas para funcionar exitosamente.
- Se requiere analizar todos los aspectos de la medida, incluyendo la valoración de recursos y su uso apropiado.
- Si el cobro por congestión no es la mejor opción para Bogotá al menos está brindando la oportunidad de explorar otras iniciativas que se puedan desarrollar.

Como parte de este proyecto, durante la semana del 8 de Abril 2013, dos representantes de alto nivel de **Transport for London** -un funcionario del equipo de transporte de superficie y un funcionario del equipo de cobros por congestión- estarán visitando Colombia y se planea tener una serie de reuniones y eventos incluyendo **un taller práctico de cobros por congestión y movilidad urbana** que requerirá previa inscripción. Durante esta visita no se planea tener un evento específico de la RED pero se tendrá la oportunidad de interactuar con los miembros de TfL en diversas reuniones y eventos. La agenda se estará publicando en la página del proyecto a mediados de Marzo.

Para más información favor consultar la página web (<http://prosperityfund.uniandes.edu.co/site/>) o comunicarse con Diana Galarza (dc.galarza151@uniandes.edu.co)