

MEMORIAS PRIMER ENCUENTRO CON LA RED DE CONOCIMIENTO

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

14 DE SEPTIEMBRE DE 2012

INTRODUCCIÓN AL PROYECTO Y DEL GRUPO INTERINSTITUCIONAL:

La Embajada británica y Nick Tyler, profesor y director del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de University College London-UCL, introdujeron el proyecto “Apoyo institucional y regulatorio para el transporte urbano de bajo en carbono en Colombia” que desarrolla en conjunto UCL y la Universidad de los Andes, y es financiado por el fondo de Prosperidad del Reino Unido. El profesor Tyler comunicó a los asistentes al evento que por medio del proyecto se busca integrar las experiencias de Colombia y el Reino Unido, esto con el fin de fortalecer la capacidad institucional y desarrollar políticas que conduzcan a una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos. Por último, explicó brevemente que los objetivos de la Red de Conocimiento conformada por representantes de diversas entidades nacionales, locales e internacionales del sector, son los de contribuir, evaluar y revisar las propuestas que realiza el grupo de trabajo del proyecto, proporcionando así un nivel menos teórico y más práctico.

INTRODUCCIÓN DEL GRUPO Y AVANCES

Acto seguido el profesor Juan Pablo Bocarejo, director del Grupo de estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional - SUR, de la Universidad de los Andes realizó una presentación que contenía los resultados iniciales del estudio comparativo entre el marco regulatorio del transporte Urbano del Reino Unido y de Colombia. Bocarejo resaltó los siguientes puntos:

- Los principios fundamentales de la política de transporte urbano debería buscar el bienestar de los ciudadanos, de una manera clara desde la ley nacional.
- Aunque los objetivos de las políticas de transporte urbano son similares para los dos países las herramientas utilizadas son diferentes. En el Reino Unido los objetivos de la política de transporte urbano está protegida bajo la ley permanente de Transporte mientras que en Colombia se establecen en leyes temporales (PND) con duración igual a un periodo de Gobierno.
- En términos del marco regulatorio, en Colombia hace falta una jerarquía regulatoria clara que garantice la continuidad en el tiempo de la política de transporte y facilite la alineación entre la Nación y los entes territoriales.
- La identificación de necesidades de fortalecimiento de capacidad y su atención acertada y oportuna conlleva a consolidar instituciones más fuertes.

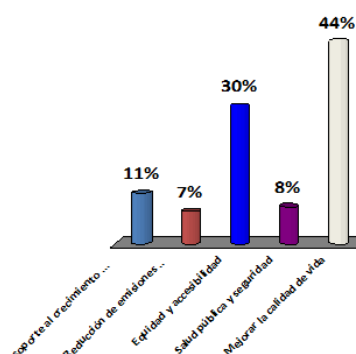
Por último, Juan Pablo Bocarejo menciona que se entregará un primer informe para que la Red de Conocimiento evalúe lo que quizá pueda ser aplicable en Colombia y se determinen unas líneas de acción claras.

ACTIVIDAD DE PRIORIZACIÓN DE TEMAS USANDO “RESPONSE CARDS”:

Como último punto en la agenda del día se realizó a la Red de Conocimiento 5 preguntas referentes a objetivos de políticas del transporte urbano, propiedades del transporte público, acciones prioritarias, cobro por congestión y usos que debería darse a los fondos obtenidos por peajes de congestión. Los resultados reflejaron una alineación en términos generales, pero disparidad en aspectos específicos, como por ejemplo:

1. Objetivos que debería tener la política de transporte urbano:

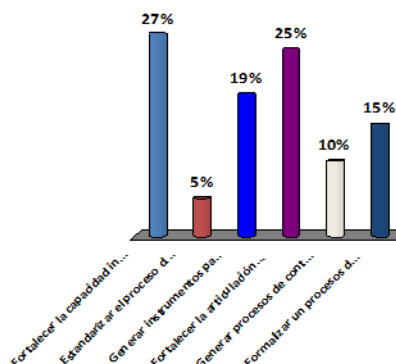
- A. Soporte al crecimiento económico
- B. Reducción de emisiones de CO₂
- C. Equidad y accesibilidad
- D. Salud pública y seguridad
- E. Mejorar la calidad de vida



Se observó que más del 70% de los asistentes reconocen que el transporte es un instrumento para servir a la comunidad y de esta forma escogieron las respuestas enfocadas a este resultado. Un comentario importante que se hizo durante la discusión fue la selección de respuestas, pues unas eran generales y otras más específicas. En respuesta a esta observación miembros de la Red indicaron que las políticas en Colombia también tienden a ser de esta forma, no se diferencia lo general de lo específico.

2. Acciones que se deben llevar a cabo para alcanzar los objetivos:

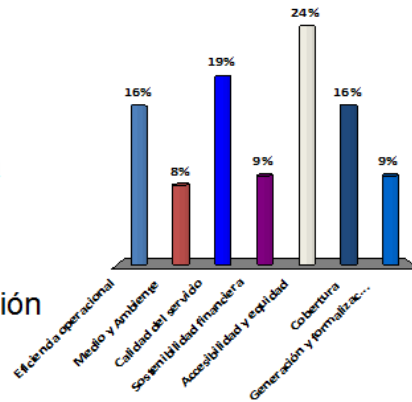
- A. Fortalecer la capacidad institucional
- B. Estandarizar el proceso de formulación de proyectos
- C. Generar instrumentos para guiar la implementación de los proyectos
- D. Fortalecer la articulación entre las entidades nacionales y locales dedicadas al transporte urbano
- E. Generar procesos de control y monitoreo para cada etapa de los proyectos
- F. Formalizar un procesos de priorización de proyectos



La necesidad de reforzar la capacidad institucional fue la respuesta que sobresalió, sin embargo fortalecer la articulación entre instituciones y generar instrumentos también tuvieron una votación alta. El comentario general fue que la capacitación institucional es la base principal para poder desarrollar las otras acciones.

3. Propiedades del transporte público en contexto colombiano:

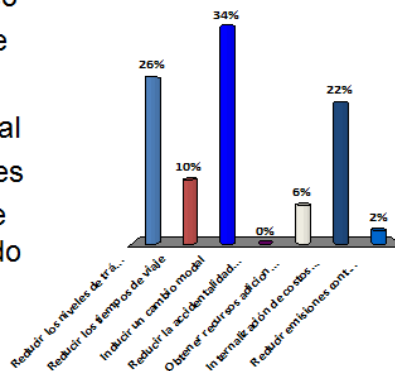
- A. Eficiencia operacional
- B. Medio y Ambiente
- C. Calidad del servicio
- D. Sostenibilidad financiera
- E. Accesibilidad y equidad
- F. Cobertura
- G. Generación y formalización de empleo



La accesibilidad y equidad fue la respuesta más popular, seguida por la calidad del servicio y en tercer lugar se encontraron la cobertura y la eficiencia operacional. Durante la discusión se resaltó que sin accesibilidad el transporte público no estaría cumpliendo con su rol en la ciudad.

4. Objetivo de un cobro por congestión:

- A. Reducir los niveles de tráfico
- B. Reducir los tiempos de viaje
- C. Inducir un cambio modal
- D. Reducir la accidentalidad vial
- E. Obtener recursos adicionales
- F. Internalización de costos de usuarios del vehículo privado
- G. Reducir emisiones contaminantes

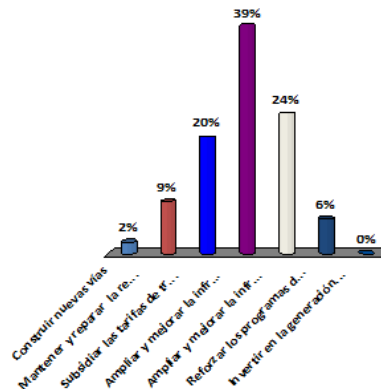


En esta pregunta sobresalieron el inducir el intercambio modal, reducir los niveles de tráfico e internalizar los costos y un punto importante fue que reducir las emisiones y obtener recursos adicionales no fueron considerados importantes por la mayoría. Durante la discusión se observó bastante disparidad y desacuerdo en las respuestas, con desacuerdos referentes a recaudos, objetivos y se resaltó que el rol del transporte no es de reducir las emisiones.

Los representantes de Medellín anunciaron que junto con la Universidad Nacional están en el proceso de elaborar un estudio de mercado para analizar la factibilidad del pago del cobro por congestión. Varios de los participantes sugirieron analizar el enfoque del estudio de forma que no se hagan las preguntas incorrectas.

5. Que hacer con el recaudo de un cobro por congestión:

- A. Construir nuevas vías
- B. Mantener y reparar la red vial existente
- C. Subsidiar las tarifas de transporte público
- D. Ampliar y mejorar la infraestructura de transporte público
- E. Ampliar y mejorar la infraestructura de transporte no motorizado
- F. Reforzar los programas de seguridad vial de la ciudad
- G. Invertir en la generación de más áreas de cobro por congestión



Se señaló que se debería invertir en la ampliación y mejoramiento de la infraestructura del transporte no motorizado, seguido por la ampliación y mejoramiento del transporte público.

Finalmente se felicitó a Bogotá y Medellín pues sin marcos claros de como desarrollar políticas, son ejemplos mundiales de movilidad.

Conclusiones y pasos a seguir

La red de expertos se crea con el fin de proporcionar apoyo a nuevas iniciativas, y con el fin de desarrollar marcos que rescaten estas iniciativas y de aseguren una continuidad.

Se circulará el primer informe del proyecto la última semana de Octubre con el fin de que la red, lo evalúe y asista en la identificación de iniciativas que puedan ser de alguna forma adaptadas y desarrolladas en Colombia.

Próxima reunión: Martes 6 de Noviembre a las 10AM Colombia. Lugar: por definir