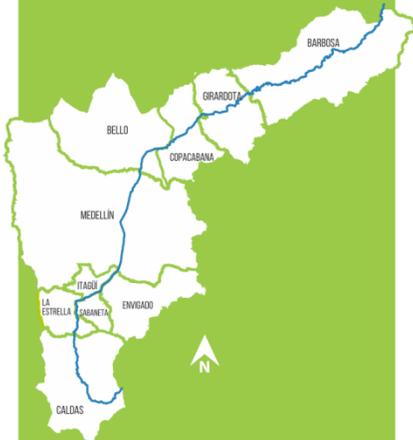


Área

METROPOLITANA
Valle de Aburrá

Area
METROPOLITANA
Valle de Aburrá



SOMOS 10
TERRITORIOS
INTEGRADOS

EL FUTURO DEL TRANSPORTE URBANO EN EL MARCO DEL PND 2018 – 2022.

**9º Congreso transporte de pasajeros ANDI
Medellín, 12 de septiembre de 2019**



Sobreoferta
Parque automotor obsoleto
Guerra del centavo
Congestión

Rutas por el 20 de Julio
Rutas Via a Usme



Linea 101
Ruta 101





1. Fortaleció técnicamente la autoridad de transporte.

La autoridad se hizo a un equipo técnico de alto nivel, manteniendo control permanente sobre la operación, previa celebración de contratos que establecen parámetros de operación.

2. Se fortaleció la capacidad de las empresas de transporte.

Se concesionó la operación a empresas de transporte que tienen control total sobre las variables de la operación: vehículos, conductores, cumplimiento de estándares de servicio.

CONPES 3260 Y 3167



Do you have a diagnosis that's more affordable?

El diagnóstico tipo:

- Sobreoferta
- Parque automotor obsoleto
- Guerra del centavo
- Accidentalidad
- Deterioro urbano
- Insostenibilidad de la infraestructura
- Esquema empresarial ineficiente



Objetivos de la política pública

1. Fortalecer la capacidad de planeación y gestión de transporte de las ciudades
2. Incentivar la implantación de sistemas de transporte eficientes ambientalmente
3. Incentivar el uso eficiente del automóvil
4. Desincentivar a la construcción de infraestructura como medida para mejorar la movilidad

Ciudades con más de **600.000** habitantes

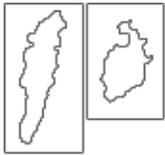


SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO -SITM

Ciudades con entre **200.000 y 600.000** habitantes



SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE - SETP

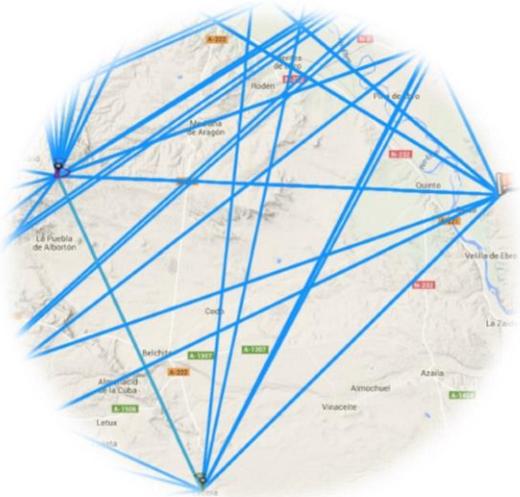


MEJORAR CAPACIDAD DEL MODO DE TRANSPORTE NO SIGNIFICABA RESOLVER DEFINITIVAMENTE EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD



- Armenia
- Buenaventura
- Ibagué
- Manizales
- Montería
- Neiva
- Pasto
- Popayán
- Santa Marta
- Sincelejo
- Valledupar
- Villavicencio





Reemplazar la "red" de transporte de la ciudad

- 🚌 Construcción de infraestructura
- 🚌 Eliminación de rutas (paralelismo)
- 🚌 Optimización de servicios
- 🚌 Modelo de "troncoalimentación"



Cambiar las autoridades

- 🚌 Creación de nuevas entidades – entes gestores (dualidad de competencias) a cargo de la tarifa



Cambiar los prestadores

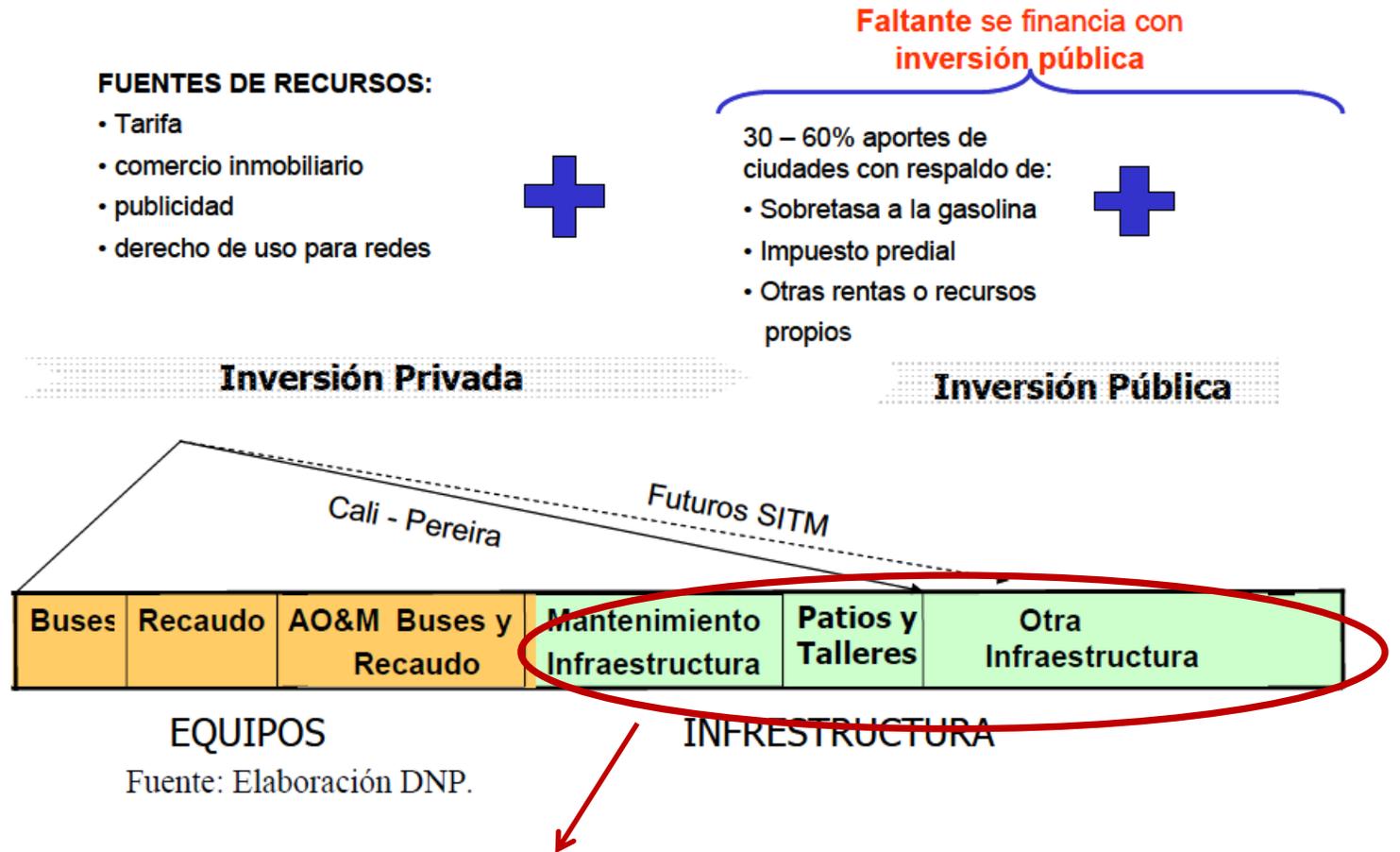
- 🚌 Sustitución empresarial – licitaciones y garantía de participación con cambio en modelo económico.
- 🚌 Entrada nuevos actores intermediarios (recaudo, control de flota, patios)

Principio de autosostenibilidad financiera:

La tarifa deberá pagar todos los costos de operación

INGRESOS POR TARIFA DEBEN CUBRIR:

- 🚌 Operación de buses y recaudo
- 🚌 Mantenimiento de infraestructura
- 🚌 Funcionamiento ente gestor
- 🚌 Reducción sobreoferta
- 🚌 Componentes de infraestructura



Al menos el 10% de costos de infraestructura debe ir a tarifa

Lo que pasó...

viernes 15 de febrero de 2019 - 12:00 AM

La perenne crisis de Metrolínea



EL HERALDO



TENDENCIAS > ATENTADOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE FALSOS TESTIGOS EN EL CASO URIBE JACK MA GUILLERMO BOTERO

VER MÁS

CIUDADES | 3/17/2018 10:26:00 PM



Los problemas que azotan a los sistemas masivos de transporte público

El MIO de Cali vive una crisis que golpea en igual o mayor medida a estos sistemas en todo el país. Atraviesan fuertes dificultades. Todo ello evidencia la necesidad de que el gobierno y los alcaldes hagan una reingeniería a un modelo en el que el Estado va a invertir más de 30 billones de pesos.



Noticias

CRISIS DE TRANSMETRO



BARRANQUILLA

Usuarios reportan retrasos y daños en buses de Transmetro

POR JESUS BLANQUICET | 30 agosto 2019 - 00:03

EL ESPECTADOR

Jueves 12 De Septiembre



Noticias Opinión Economía Deportes Entretenimiento Cultura Cromos

NACIONAL Antioquia Atlántico Bolívar Boyacá Cundinamarca Cauca Magdalena Meta Santand

Empresa de recaudo de Megabús, en crisis financiera

Nacional 16 Jul 2008 - 12:04 PM Recisa, empresa encargada del recaudo del Sistema de Transporte Masivo que cubre a los municipios de Pereira y Dosquebradas, entró en una fuerte crisis económica, según la empresa, por incumplimiento de Megabús y la Alcaldía de la capital de Risaralda.

NACIONAL POLÍTICA JUSTICIA BOGOTÁ ECONOMÍA INTERNACIONAL TECNOLOGÍA SALUD MUNDO CURIOSO EMISIONES EN V



Se agudiza crisis del Sitp, tres empresas se declararon en insolvencia

Nacional | 23 Mar 2019 18:46

Según Transmilenio, el desmonte de las rutas llamadas provisionales tardaría tres años más. Los operadores dicen que la situación cada vez será más grave y probablemente tendrán que suspender más servicios.

Por qué...

Altos costos del cambio vs. presupuestos limitados

Se apretaron los modelos financieros **sobreestimando los ingresos** (vía demanda)

CIUDAD/SISTEMA	Demanda Proyectada	Demanda real	Cumplimiento demanda
Pereira – Megabus	140.000	103.200	73%
Bucaramanga – Metrolínea	380.000	100.000	26%
Medellín – Metroplus	170.000	163.000	95%
Barranquilla – Transmetro	305.000	122.400	40%
Bogotá – Transmilenio	1.400.000	2.000.000	142%
Cali – Metrocali	960.000	450.000	46%

Altos costos del cambio vs. presupuestos limitados

Se disminuyeron los costos de los proyectos ahorrando en infraestructuras necesarias o llevando a la tarifa todo lo que no se podía pagar con inversión pública



- ✓ Reducir el “costo” del proyecto para el Gobierno central, cargando componentes de la infraestructura a la tarifa (patios, talleres, estaciones)
- ✓ Reducir el “costo” del proyecto para el gobierno de las ciudades, cargando costos de la función pública a la tarifa (ente gestor)
- ✓ Cargar los riesgos propios del proyecto al proyecto mismo (Fondos de contingencia sin recursos)

La optimización y la sobreoferta



Eliminaron rutas y se redujo flota



Paradas fijas que aumentó tiempo de caminata



MENOS FRECUENCIA Y MAYOR TIEMPO DE ESPERA

La optimización (nuevamente) y la troncalización



- ④ Aumentó el tiempo efectivo de viaje y de espera
- ④ Sin infraestructura adecuada para la transferencia
- ④ Que implica mayor costo para el sistema (misma tarifa al usuario, mayor tarifa técnica)

La ausencia de red solo lleva a la saturación de la troncal y la pérdida de calidad del servicio

La sustitución empresarial



- 🚗 Pagar por salir (chatarización) encarece los proyectos y empobrece familias
- 🚗 Algunos especulan
- 🚗 Sin importar cómo han actuado, las empresas se acaban (se destruye valor)
- 🚗 Los que se van, no se van, migran a la informalidad

Nacen nuevas barreras



Nuevas informalidades

PASAJES DE
MEGABUS

BANDEJA DE:
MENUDENCIAS 600
HIGADOS - MOLLEJA
RECORTE CON PECHUGA
ALAS - MUSLOS
CONTRA MUSLOS

EL ESPECTADOR

Viernes 26 De Octubre

Noticias ▾ Opinión Economía Deportes ▾ Entretenimiento ▾ Vivir ▾ Cromos ▾ Tecnología Blogs Col

BOGOTÁ

Hasta \$300 mil diarios ganan revendedores de pasajes del SITP

Bogotá 23 Mar 2018 - 5:08 PM
Por: Redacción Bogotá -bogota@elespectador.com

El mercado negro de las tarjetas del SITP se alimenta de las tarjetas personalizadas, las subsidiadas y los transbordos gratuitos.



El síndrome de Adán, nada existía antes de la “modernización”

Cuando salimos del BRT a la integración (y a la alimentación) terminamos cambiando unos servicios – que le servían a la ciudad – por otros que generan nuevos problemas, o a veces los mismos problemas.



Los malos resultados del cambio se quieren resolver sacrificando el TPC

- Los sistemas de transporte masivo se conciben como la única solución viable para la ciudad y por tanto se ha evitado su articulación con el TPC.
- El TPC empezó a ser llamado transporte "remanente" y como tal debía ser sacrificado a "favor" del masivo.
- Los problemas de insostenibilidad financiera de los sistemas masivos se intentan resolver sacrificando al transporte tradicional, que aunque no lo creamos, le sirve al usuario.



06:39

Citytv
VIVO



LÍDERES SOLICITAN QUE TODAS LAS
RUTAS TRADICIONALES SEAN REEMPLAZADAS





“ La Cruz
nunca tuvo
carros bonitos
pero si carros
buenos.
hasta que llegó el Metro”.

Jorge Colorado
Habitante de La Cruz

A circular portrait of a man with short, dark hair, wearing a dark jacket over a light-colored shirt. The portrait is set against a yellow background.

Lo que no se contempló...



PROMOCION \$ 1.000.000

Saldo financiación directa

CB 110



C 100 Wave



Eco Deluxe





FACIL ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO



Las ciudades crecen mientras las autoridades "decrecen" el transporte público



¿Y quién asume el costo del cambio?



VIERNES, 26 DE OCTUBRE DE 2018

INGRESE

COMPRAR

FINANZAS ECONOMÍA EMPRESAS OCIO GLOBOECONOMÍA WSJ ANÁLISIS ASUNTOS LEGALES CAJA FUERTE ESPECIAL

ACTUALIDAD ▶ TIGOUNE MICROSOFT AFTOSA LEY DE FINANCIAMIENTO DÓLAR IMPUESTOS GALLUP SALÓN DEL AUTOMÓVIL

LA I

DÓLAR ↑ \$3.167,18 EURO ↑ \$3.615,65 COLCAP ↓ 1.395,49 PETRÓLEO ↑ US\$67,33 CAFÉ ↑ US\$1,46 UVR ↑ \$259,9241 DTF ↑ 4,42%



TRANSPORTE

En 2017, el distrito puso \$650.000 millones para cubrir el déficit del Sitp

Miércoles, 10 de enero de 2018

GUARDAR



¿Alternativas?



**Cambiar el paradigma
Nuevas formas de conseguir los objetivos**

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

Pacto por
Colombia
pacto por
la equidad

**Publicada en Diario
Oficial la Ley 1955 que
expide el Plan Nacional
de Desarrollo 2018-2022**

¿Nuevo enfoque?

El transporte urbano en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

1. Adopta una nueva definición de sistemas de transporte, así:

- 🚗 **SITM:** Infraestructura segregada (carril exclusivo) con operadores y recaudo concesionados (o públicos)
- 🚗 **SETP:** Servicios de transporte colectivo integrados
- 🚗 **SITP:** Sistemas de varios modos integrados operacional y tarifariamente entre sí
- 🚗 **SITR:** No lo define. Se puede adoptar definición del CONPES 3819 de 2014 como soluciones de transporte para aglomeraciones urbanas que comparten relaciones ambientales, económicas, sociales y culturales funcionales.

Cambios:

- ✗ Abandona la distinción entre sistemas y ciudades según su población
- ✗ La estructuración de los sistemas se realizará autónomamente por las ciudades, cuando se requiere cofinanciación la Nación se involucrará en la etapa de estudios

El transporte urbano en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

2. Nuevas reglas para la cofinanciación de sistemas de transporte, así:

- 🚌 La Nación podrá cofinanciar sistemas de transporte colectivo o masivo, en dinero o especie, hasta en un 70%
- 🚌 Inversiones cofinanciables:
 - ✓ Infraestructura
 - ✓ Sistemas inteligentes de transporte
 - ✓ Adquisición de vehículos nuevos (bajas o cero emisiones)
- 🚌 Requisitos para cofinanciar:
 - ✓ Sociedad titular del proyecto
 - ✓ Estudios de factibilidad (técnica, fiscal, ambiental)
 - ✓ Que cuente con CONPES
 - ✓ Proyecto coherente con el plan de movilidad
 - ✓ Constituida una autoridad de transporte

Cambios:

- ✗ La nación antes solo podía financiar infraestructura física, adquisición de material rodante para sistemas de transporte férreo y sistemas de recaudo y control de flota.

El transporte urbano en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

3. Autosostenibilidad de los sistemas de transporte

- Los sistemas deben ser sostenibles por ingresos del sistema o fuentes territoriales de financiación:
 - ✓ Recursos propios territoriales (Fondos de estabilización financiera)
 - ✓ Contribución por servicios de parqueadero o estacionamiento envía
 - ✓ Estacionamiento en vía pública
 - ✓ Infraestructura nueva para reducir congestión (peajes urbanos)
 - ✓ Áreas de restricción vehicular (cobros por congestión)
 - ✓ Hasta el 60% del recaudo por multas de tránsito
 - ✓ Factores tarifarios aplicados al transporte público colectivo
 - ✓ Derecho de superficie en infraestructura de transporte
 - ✓ Otras fuentes: valor residual de concesiones, valorización, sobretasa a la gasolina.

Cambios:

- ✗ Nuevas fuentes como multas de tránsito, factor tarifario TPC, derecho e superficie.

El transporte urbano en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

4. El recaudo en los sistemas cofinanciados

- ④ Los sistemas cofinanciados debe adoptar un sistema centralizado que unifique los modos de transporte masivo/integrado/regional/estratégico y complementario (TPC)
- ④ El sistema de recaudo debe permitir el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos
- ④ Los sistemas de recaudo y control de flota debe ser interoperables y están en la obligación de suministrar información a la autoridad
- ④ ¿Pueden los transportadores ser recaudadores?
 - ✓ En sistemas de transporte **masivo**: NO
 - ✓ En sistemas de transporte **estratégico**: SI
 - ✓ Sistemas con **varios operadores** de transporte: SI, siempre que conformen un único agente recaudador

El transporte urbano en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

5. Relación con otros modos de transporte de pasajeros

- El transporte automotor mixto podrá complementar o alimentar sistemas de transporte para mejorar conectividad entre zonas rurales y urbanas
- Se puede promover la integración entre el transporte intermunicipal de corta distancia y los sistemas de transporte
 - ✓ Articulación entre autoridad local, Ministerio de Transporte y sociedad titular del sistema
 - ✓ Se puede iniciar, terminar o hacer paradas intermedias en los nodos del sistema o en las terminales de transporte habilitadas
 - ✓ Las rutas de larga y media distancia deben iniciar y terminar sus recorridos en las terminales.
 - ✓ El Ministerio de transporte deberá definir la corta, media y larga distancia

Cambios:

- ✗ Las terminales de transporté debían ser incluidas en los diseños de los sistemas de transporte y podían ser los proveedores de la red de estaciones de transferencia y cabecera de los sistemas de transporte

El transporte urbano en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

6. ¿Alternativas para modernizar el transporte público?

- Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la **complementación, integración y articulación** de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de **colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal.**

Cambiar la visión: modernizar generando valor



- ① Crear valor a través de la transformación social y empresarial
- ② Capitalizar la historia e inversiones del sector transportador en favor de la modernización.
- ③ Mejorar el servicio de transporte y modernizar de las empresas existentes
- ④ Entender la corresponsabilidad de las autoridades de transporte en la realidad del sector y modernizar su forma de actuar
- ⑤ La autoridad debe volver a ser autoridad (planificar, acompañar, gestionar y controlar)

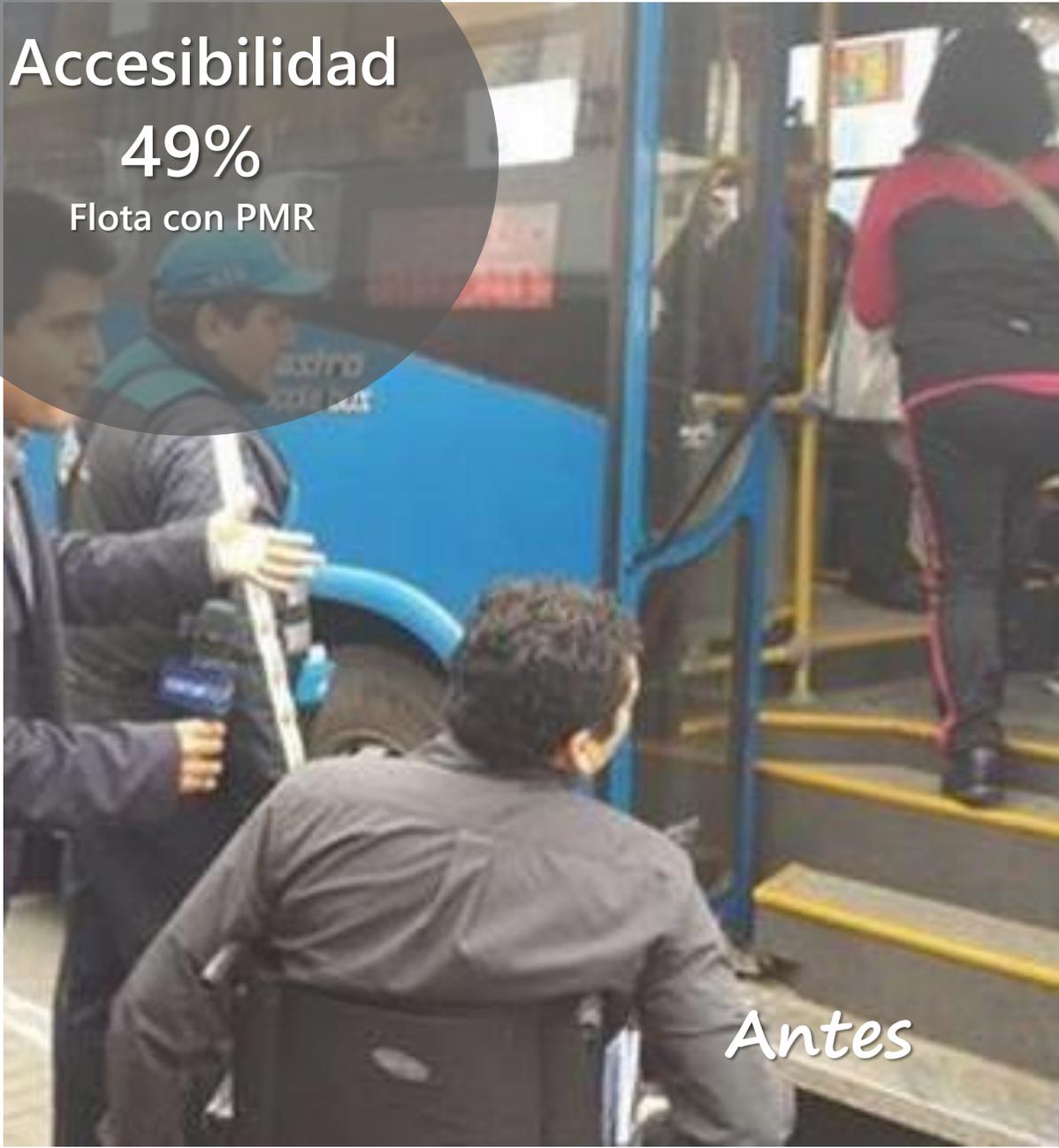
Cambiar la visión: modernizar generando valor

- ④ **Partir de lo construido, se reestructura para mejorar cobertura y niveles del servicio.** Actualización de las necesidades de movilización del territorio, adopción de un diseño operacional concertado (entre autoridad y transportadores) y modificación de las condiciones de operación según los niveles de servicio requeridos.
- ④ **Reducir el riesgo de desequilibrio financiero.** Se reduce el monto de la inversión pública y privada por:
- ④ **Garantizar la participación de todos los actores,** empresas y propietarios
- ④ **Modernizar y transformar la estructura de las empresas** para garantizar control efectivo sobre los recursos críticos para la operación.
 - ✓ Desterrar lógica individual (cajas únicas)
 - ✓ Rentabilidad global de la flota
 - ✓ Control de los recursos críticos del negocio (\$\$\$)

Accesibilidad

49%

Flota con PMR



Antes



Después

Modernización de flota

76%

Con tecnologías limpias

9 a 6

Años de edad promedio

\$345

mil millones de inversión privada



Antes



Después

Recaudo
centralizado

100%

En rutas
integradas



Antes



Después

Reorganización de corredores

410

Vehículos racionalizados

58.000 Km

Menos al día

55 Ton CO2

Evitados al día



Antes



Después



Antes



Después

Control de
flota

99%

Vehículos
transmitiendo



Antes

Área 24/7

GIBARDOTA

- Muévete
- Conoce
- Asóbrate
- SIATA
- Midete



Después



Celular con cámara

Viviana Tobón

Subdirectora de movilidad

Viviana.tobon@metropol.gov.co



@areametropol
www.metropol.gov.co