

Institucionalidad y transporte público urbano: Santiago de Chile y Medellín, Colombia



Innovación ambiental de servicios urbanos y de infraestructura: Hacia una economía baja en carbono



Institucionalidad y transporte público urbano: Santiago de Chile y Medellín, Colombia

**Innovación ambiental de servicios
urbanos y de infraestructura:
Hacia una economía baja en carbono**

Cristina Holuigue



NACIONES UNIDAS



Este documento fue preparado por Cristina Holuigue, consultora de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco del proyecto “Innovación ambiental de servicios urbanos y de infraestructura: Hacia una economía baja en carbono” (AEC/09/004) y financiado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).

El estudio fue coordinado por Joseluis Samaniego, Director de la División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos de la CEPAL, y Ricardo Jordán, Oficial de Asuntos Económicos de la misma División.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de la autora y pueden no coincidir con las de la organización.

Índice

Introducción.....	5
I. Aspectos conceptuales	7
A. Criterios de diseño de la institucionalidad para un transporte sustentable	7
1. A nivel de propósito	7
2. A nivel de objetivos de política pública	9
B. Ámbitos en que se inscriben los criterios de diseño.....	11
1. Normativa.....	11
2. Capacidad organizacional	12
3. Procesos.....	12
II. Diagnóstico de las ciudades escogidas	13
A. El caso de Santiago de Chile	13
1. El proyecto de transporte público Transantiago	13
2. Análisis de la evaluación y aprobación de proyectos en Chile	33
3. Diagnóstico de la institucionalidad del Transantiago para reducir emisiones	38
4. Recomendaciones de corto y largo plazo de mejoras institucionales.....	40
B. El caso del Valle de Aburrá, Colombia	42
1. El Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá	42
2. Institucionalidad: autoridad de transporte de orden metropolitano para el Valle de Aburrá	49
3. Aspectos ambientales.....	50
4. Objetivos y políticas	50
5. Evaluación de los proyectos	52
6. Factores críticos de éxito	52
7. Análisis del PMMVA de acuerdo con los criterios de diseño recomendados para un transporte sustentable	53
8. Diagnóstico de la institucionalidad del PMMVA para reducir emisiones	54
9. El caso particular del Metro de Medellín y Metroplús.....	55
10. Recomendaciones de corto y largo plazo de mejoras institucionales.....	56
Bibliografía	59

Anexos.....	63
Anexo 1	64
Anexo 2	66

Índice de Tablas

Tabla 1	Plan de prevención y descontaminación atmosférica para la Región Metropolitana: Estrategias y líneas de acción propuestas para actividades y fuentes relacionadas con transporte	15
---------	--	----

Índice de Gráficos

Gráfico 1	Metodología Modec	35
Gráfico 2	Organigrama de la nueva institucionalidad medioambiental de Chile.....	36

Introducción

En América Latina se ha producido en las últimas décadas un crecimiento acelerado de la población que, si bien se ha moderado en algunos países, sigue siendo considerable. Esta explosión demográfica, sumada a un aumento sostenido de la población urbana, genera dificultades para una adecuada provisión de los servicios en la ciudad y en particular afecta la calidad del servicio de transporte de pasajeros, lo que hace más atractivo el uso del automóvil.

Por otra parte, el aumento en los ingresos de algunos segmentos de la población y el hecho de que los núcleos familiares sean cada vez más pequeños, es decir, que disminuya el número de habitantes por vivienda, han influido en la elevación de la tasa de motorización.

La combinación de estos dos efectos, un servicio de transporte público de calidad deteriorada y una mayor cantidad de automóviles, redundan en problemas crecientes de congestión, como consecuencia del aumento de la participación modal del automóvil, lo que debilita aún más la calidad del servicio del sistema de transporte público.

La congestión no afecta solo a los conductores y a los usuarios del transporte público, sino también a los peatones y ciclistas, para quienes se hace más difícil y peligroso circular por vías congestionadas, lo que a su vez los induce a utilizar medios de transporte motorizados.

Este círculo vicioso genera ineficiencias en el uso de los combustibles, aumento en la contaminación ambiental y acústica, e incrementos en la emisión de gases de efecto invernadero, en particular óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono, que se generan por la combustión de combustibles fósiles. En el actual escenario de cambio climático es necesario emprender acciones urgentes de reducción de estos gases y preparar a las ciudades para los efectos que traerá dicho cambio.

Una de las estrategias para reducir la emisión de gases de efecto invernadero es aumentar la participación modal del transporte público y reducir el uso del automóvil, promoviendo su utilización racional. Para lograrlo, es necesario introducir mejoras sustanciales en la calidad del transporte público. Sin embargo, en la mayoría de los países de la región un factor que dificulta el diseño y la implementación de medidas coordinadas que apunten a conseguir estos objetivos, es que las competencias y atribuciones para el diseño, la implementación y la regulación de las iniciativas relacionadas con el transporte de pasajeros se encuentran distribuidas en diferentes organismos.

En particular, los proyectos y medidas que permitirán contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero requerirán de cauces concretos para ser implementados y su viabilidad dependerá finalmente del desarrollo de soluciones institucionales apropiadas.

En el presente estudio, a partir del análisis de proyectos y medidas seleccionadas, se focaliza la atención en el diagnóstico de la capacidad institucional con que cuentan las entidades públicas vinculadas a los procesos de planificación urbana, en general, y de los sistemas de transporte urbano, en particular, procurando determinar el grado de ajuste que existe entre la estructura institucional y sus procesos, por una parte, y los requerimientos de articulación inherentes al sistema de transporte, por otra parte.

Para cumplir con los objetivos del trabajo, se identificarán los criterios de diseño que debe satisfacer la institucionalidad relacionada con el transporte público para implementar exitosamente los proyectos y medidas relacionados con la reducción de las emisiones de carbono.

Se escogieron con ese propósito dos ciudades. Frente a los proyectos y medidas implementados en cada una de ellas, se realizó un diagnóstico de la institucionalidad vigente y se elaboraron propuestas para que el aparato público incorpore en su quehacer la variable de reducción de emisiones ambientales, tanto en el diseño y la construcción como en la operación y regulación de los sistemas de transporte.

I. Aspectos conceptuales

A. Criterios de diseño de la institucionalidad para un transporte sustentable

En base a la revisión de bibliografía y a la experiencia internacional, puede afirmarse que la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en las ciudades requiere la implementación de medidas que aseguren un transporte sustentable.

Los criterios de diseño de la institucionalidad propuestos para asegurar un sistema de transporte sostenible pueden agruparse en dos grandes niveles:

- A nivel de propósito
- A nivel de objetivos de política pública

Los proyectos y medidas se analizarán en el contexto de estos criterios de diseño.

1. A nivel de propósito

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_1361

