



Hernández López

& Asociados S.A.S.

Ciudades para Personas

Marco Legal e Institucional para Proyectos de Transporte

Caxias du Sul, marzo de 2017

Contenido

1. Principios básicos
2. Aspectos a considerar en materia de estructuración:
 - Seguridad vial
 - Movilización eficiente
 - Infraestructura
 - Institucionalidad y herramientas de política

Principios básicos

1. **EL USUARIO ES LA RAZÓN DE SER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE.** El usuario es el centro de la regulación, estructuración y operación del sistema.
2. **SERVICIO PÚBLICO.** El transporte urbano, definido como un servicio público, es un derecho de los usuarios a moverse en condiciones de calidad y seguridad.
3. **ESTRUCTURACIÓN RESPONSABLE.** El transporte público constituye el eje estructurador del sistema de movilidad de las ciudades.
4. **SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.** Los componentes del sistema de transporte urbano consideran estándares mínimos de calidad ambiental que no afecten la salud y el desarrollo integral de las personas.
5. **INSTITUCIONALIDAD PÚBLICA FUERTE Y CON ALTA CAPACIDAD TÉCNICA.** El transporte urbano debe contar con una institucionalidad pública fortalecida y con alta capacidad técnica para su planeación y gestión.

6. COOPERACIÓN PÚBLICO PRIVADA. Conjunción de esfuerzos entre los sectores público y privado, sobre la base de una claridad en sus roles.
7. INTEGRACIÓN E INTERMODALIDAD. Los modos de transporte se articulan para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbana.
8. COMPATIBILIDAD CON EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. El sistema debe responder a las reglas de ordenamiento territorial y del sistema de movilidad.
9. EFICIENCIA EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y USO DE LOS RECURSOS. La gestión del transporte urbano se rige por criterios de eficiencia y de utilización racional de los diversos recursos.
10. INCLUSIÓN. El sistema de transporte urbano considera a las personas con movilidad reducida y grupos de menores ingresos.

Aspectos a considerar en materia de estructuración

Prioridad de la política pública de movilidad: Disminución de la accidentalidad y las muertes en accidentes de tránsito

- Necesidad de proteger a las poblaciones vulnerables en movilidad: peatones, ciclistas, transporte escolar
- Diseños del sistema de transporte deben minimizar los riesgos de accidentalidad vial.
- La operación de transporte debe considerar estándares altos de seguridad vial (capacitación de conductores, infraestructura, segregación, etc.)
- Considerar mediciones e incentivos a la reducción de accidentes y especialmente de muertes en accidentes de tránsito
- La participación ciudadana es clave en materia de información pero también de cultura de corresponsabilidad

Prioridad: El interés general debe prevalecer sobre el particular

- La prioridad al transporte público y a los modos no motorizados no es un capricho, es la forma de concretar mandatos constitucionales y legales en materia de igualdad
- La congestión de vehículos particulares es crítica porque afecta al transporte público (quienes usan vehículos particulares tienen otras opciones de movilización, lo que no sucede con el transporte público)
- La sostenibilidad no solo es un criterio ambiental sino de competitividad y seguridad ciudadana. La ciudad no es sostenible si basa su movilización en el modo individual (vehículos particulares y motos)

Prioridad: El interés general debe prevalecer sobre el particular

- El sistema de transporte debe potenciar todos los modos a través de un esquema integrado. La intermodalidad hace más fácil la vida del ciudadano
- El centro del sistema de transporte es el ciudadano y sus necesidades, no los operadores de transporte. La definición de inversiones en modos de transporte debe responder a que es más eficiente para los usuarios
- El sistema de transporte debe garantizar facilidad de acceso, seguridad, cubrimiento, conectividad, puntualidad y regularidad como mínimo
- La planeación de transporte no debe limitarse al transporte de pasajeros, el transporte de carga y la logística es fundamental para la productividad y competitividad de la ciudad. La planeación de los 3 debe ser integrada

Prioridad: El interés general debe prevalecer sobre el particular

- Los sistemas de transporte y por ende los contratos o autorizaciones a operadores deben ser dinámicos para adaptarse a los cambios del entorno y a las necesidades de los usuarios
- La planeación de transporte de largo plazo es muy importante, pero también lo es la revisión del día a día y la búsqueda de mejoras constantes de calidad
- La tecnología y los sistemas de información deben ser aliados para la movilización eficiente de personas y mercancías, las ciudades deben facilitarlas y potenciarlas
- Debe no solo facilitarse la participación de los ciudadanos sino garantizarles una voz calificada en materia del sistema de transporte

Prioridad: Infraestructura en función de las prioridades de movilidad

- La infraestructura es un medio y no un fin. Las metas de crecimiento de infraestructura deben estar atadas a otros objetivos de política pública
- La asignación de recursos en infraestructura debe responder a las necesidades y prioridades del sistema de movilidad y transporte (disminución de accidentalidad y movilización eficiente)
- Por regla general nuevas infraestructura deben considerar modos no motorizados (andenes y ciclorutas) y sistema de transporte
- Principio de responsabilidad en el uso: Paga el que genera más accidentes, el que más contamina y el que usa de forma menos eficiente la infraestructura. Disminuir las restricciones y aumentar el cobro por uso (peajes, congestión, contaminación, acceso al centro, etc.)

Prioridad: El sistema de transporte debe responder a la planeación de movilidad y esta a su vez a la planeación de ordenamiento territorial

- Las acciones en movilidad - en términos generales – requieren para su consolidación de varios períodos de gobierno
- La mejor garantía de continuidad es una planeación responsable que considere el mediano y largo plazo y que involucre a la ciudadanía (participación y transparencia) para que actúen como defensores de los proyectos y eviten el “síndrome de Adán”

Prioridad: El sistema de transporte debe responder a la planeación de movilidad y esta a su vez a la planeación de ordenamiento territorial

- Esa planeación debe complementarse con acciones y mejoras de corto plazo. La planeación de largo plazo no puede paralizar el actuar inmediato. Hay que planear sin dejar de actuar
- Simplemente debe garantizarse que las acciones de corto plazo se enmarquen en la política general para garantizar que no atenten contra esa planeación
- La participación de actores actuales (industria local) en los modelos de transformación de transporte es fundamental para garantizar su éxito.



Hernández López
& Asociados S.A.S.



hernandezlopezsas@gmail.com

Móvil 3013118773

NIT 900325585-7