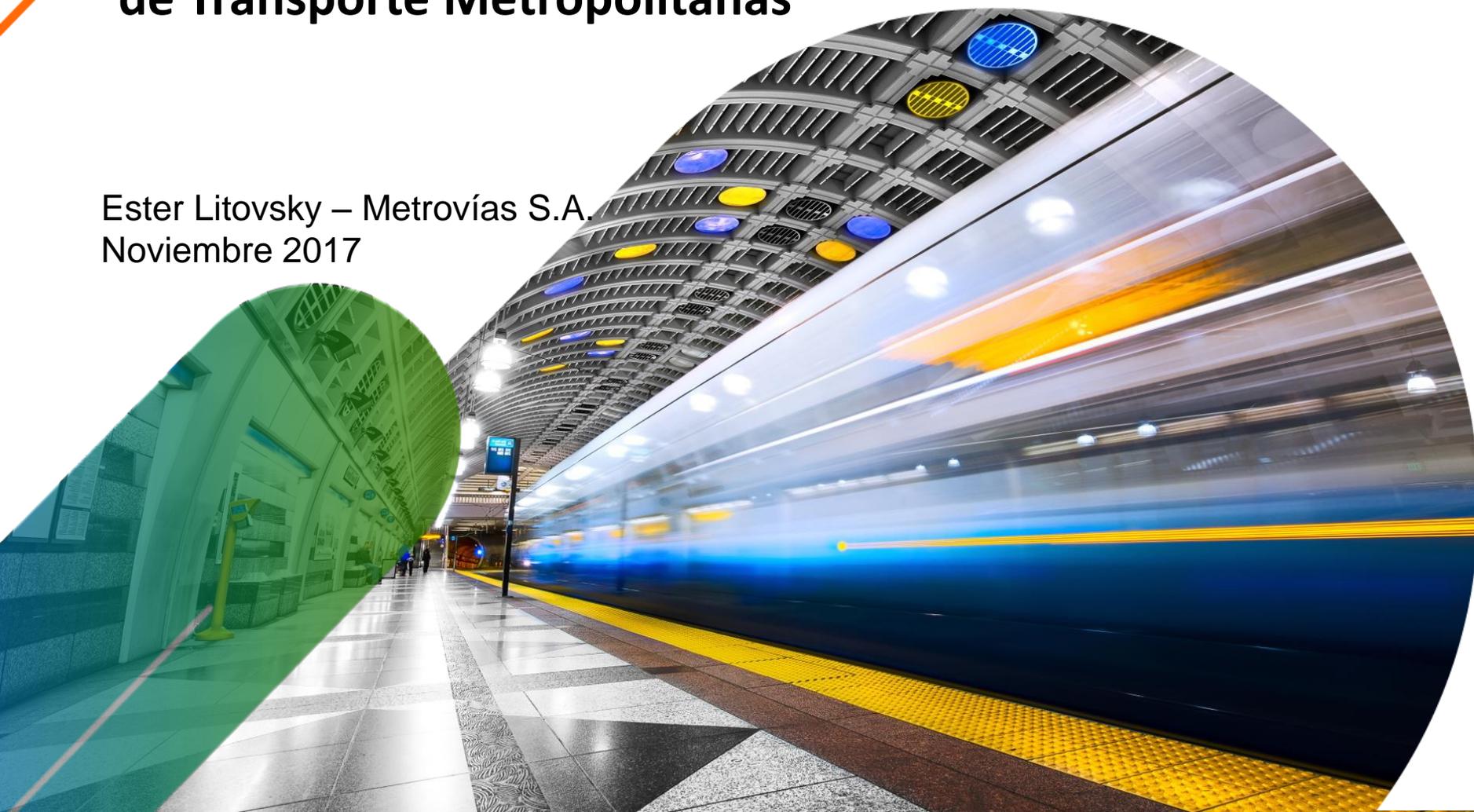


El papel de las Autoridades de Transporte Metropolitanas

Ester Litovsky – Metrovías S.A.
Noviembre 2017



1. Por qué son necesarias las Autoridades de Transporte?

- En las últimas décadas se ha dado un fuerte proceso de urbanización en el mundo, incluida América Latina, donde el 80% de la población vive en ciudades, las cuales se extienden....
- Esto ha ocasionado congestión, escasez de viviendas, contaminación local y global (cambio climático), accidentes y otras desventajas de escala
- Las ciudades pueden ser vistas como el centro de los problemas que enfrenta la humanidad
- Pero también como el centro de las oportunidades y como polo de generación de riqueza, progreso e innovación, siendo los motores de la competitividad de los países



2. Por qué son necesarias las Autoridades de Transporte?

- Los sistemas de transporte urbano tienen que ser eficientes para soportar el efecto de la aglomeración
- El transporte contribuye a la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, a la productividad y el crecimiento económico, a reducir la desigualdad y la pobreza de los países y a consolidar ciudades y países con mayor sostenibilidad
- A medida que las ciudades se extienden, los usuarios realizan viajes más largos, que atraviesan distintas jurisdicciones



3. Por qué son necesarias las Autoridades de Transporte?

- Las ciudades son atendidas por distintos modos de transporte, con distintos actores, en muchos casos en América Latina estructurados con un sector informal
- Se debe proponer el diseño de rutas tronco – alimentadas donde los sistemas ferroviarios urbanos constituyan las troncales en las ciudades grandes y medianas, ya que son modos rápidos, eficientes, seguros y limpios
- El sistema debe ser regulado y debe impulsarse la eficiente asignación de los recursos, los cuales deben estar garantizados a lo largo del tiempo

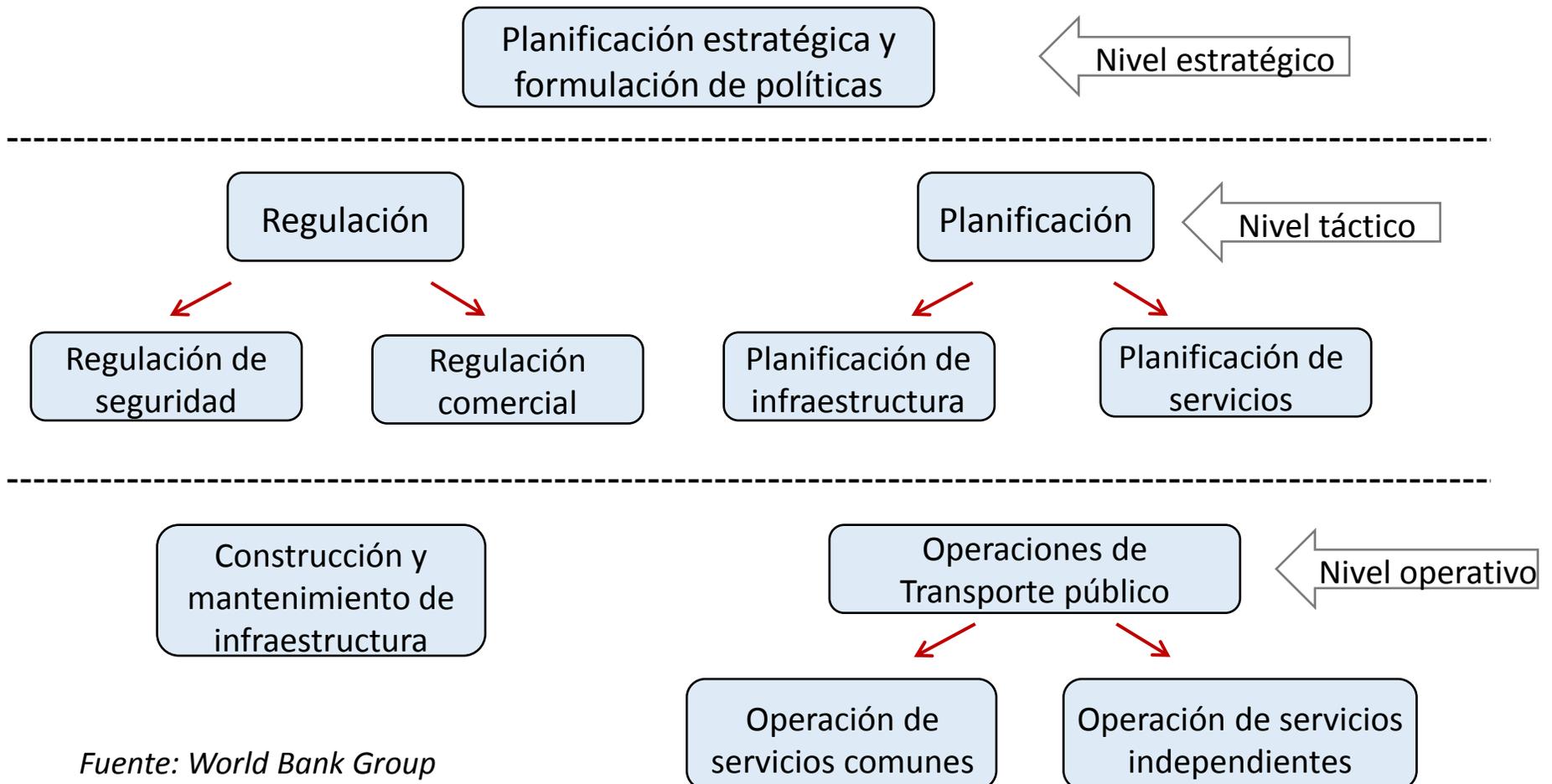


4. Por qué son necesarias las Autoridades de Transporte?

- Se requiere integración física y tarifaria para hacer más fácil y accesibles los transbordos. Una buena calidad del transporte público es esencial para desincentivar el uso del auto particular
- Se requiere contar con un marco institucional y reglamentario que sea sólido
- Se debe lograr la integración del transporte con el desarrollo de la estructura urbana

Esto requiere una coordinación multijurisdiccional y multimodal que sólo una AUTORIDAD DE TRANSPORTE (ATM) puede garantizar

3. Funciones de las ATM



Fuente: World Bank Group

1. Funciones de las ATM

- **Funciones estratégicas**

- **Formulación de políticas:** estándares de seguridad, papel del sector privado, etc.
- **Planificación del transporte a largo plazo:** teniendo en cuenta demanda, tecnología, etc.
- **Financiación de capital:** financiación de inversiones y operación, sistemas tarifarios, etc.

- **Funciones tácticas**

- **Regulación:** normas para garantizar la seguridad, limitar las externalidades negativas (contaminantes, ruidos, emisiones de gases de efecto invernadero, entre otras) y la regulación comercial, evitando prácticas monopólicas, y fijando las tarifas

2. Funciones de las ATM

- **Funciones operativas**

- **Planificación y provisión de Infraestructura:** garantizando que las instalaciones esenciales estén disponibles; realizando los estudios necesarios para la preparación de la inversión real y realizando su construcción y mantenimiento. Garantizar los recursos para el mantenimiento es vital
- **Planificación y provisión de Servicios:** para garantizar el servicio público para todos y en los momentos que se requiera. Incluye el diseño de la red, estándares de operación y niveles de desempeño, desarrollo de contratación de las operaciones, coordinación entre operadores, distribución de ingresos y el seguimiento y la evaluación
 - Servicios comunes: provisión y mantenimiento de terminales multimodales, sistema de información al usuario, reparto de ingresos entre operadores, seguridad, etc.
 - Servicios independientes: es la operación real de instalaciones y servicios de los distintos modos de transporte

Elementos a tener en cuenta en el diseño de la ATM

- **Base Legal:** al tener legislación propia es mejor, pero normalmente lleva mucho tiempo y es complejo lograrlo
- **Jurisdicciones involucradas:** incluir todas es lo ideal, pero puede ser largo y complejo
- **Funciones:** sólo transporte público o también privado; sólo planificación, regulación y provisión o también operación (en este caso si es por cuenta propia o con una subsidiaria)
- **Recursos humanos:** cantidad y perfil
- **Estructura de gestión:** cómo se organiza; tiene o no subsidiarias
- **Liderazgo:** quién la preside y quién y cómo se lo designa
- **Financiación:** de gastos propios + financiación de gastos de capital y de operación y mantenimiento de los modos operadores

Experiencias con ATM en el mundo

- Hay diversos modelos en el mundo; cada ciudad debe buscar la que mejor se le adapte
- Generalmente tienen un comité directivo y un comité técnico que lo apoya
- La financiación en general proviene de fondos del gobierno e ingresos especiales
- Es fundamental que tenga buena capacidad financiera
- Evolucionan con el tiempo

1. Estudio sobre ATM en Comité de Planificación de Alamys

- Este año se llevó a cabo un estudio que comprendía el tema de las ATM en las ciudades de los miembros permanentes de Alamys
- Se preguntó sobre la existencia de ATM en sus ciudades
- Las ciudades o Áreas Metropolitanas sobre las que se tuvo respuesta son:

1. Barcelona , Madrid y Tenerife-España
2. Buenos Aires – Argentina
3. Río de Janeiro y San Pablo – Brasil
4. Caracas – Venezuela

5. Medellín – Colombia
6. Panamá – Panamá
7. Santiago –Chile
8. Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara - México

2. Estudio sobre ATM en Comité de Planificación de Alamys

- De las 13 ciudades que respondieron, de 8 países, 6 indicaron que poseen AMT: **Barcelona, Madrid, Buenos Aires, Medellín, Monterrey y Guadalajara**
- De ellas, sólo las autoridades de Madrid y Monterrey respondieron que tienen funciones de regulación, planificación, control y gestión
- Las cuatro restantes tienen funciones de coordinación o de regulación parcial, manteniendo los distintos niveles de gobiernos las funciones de planificación y control, con diversos niveles de intervención según los contratos constitutivos de sus autoridades

3. Estudio sobre ATM en Comité de Planificación de Alamys

- En las ciudades que no cuentan con ATM, los niveles de gobierno que coordinan, planifican y controlan los servicios de transporte público son los nacional, estatal y municipal (dependiendo del esquema constitucional de los países), con diferentes matices según ciudad y país
- Aún en los casos en que existen ATM, los ámbitos de actuación de las mismas suelen no ser abarcativas de la totalidad de funciones inherentes a los sistemas de transporte, siendo el esquema más común el detentar las acciones de planificación y coordinación, quedando en otros organismos, la regulación y el control de los servicios

4. Estudio sobre ATM en Comité de Planificación de Alamys

- En general las inversiones son llevadas a cabo por los gobiernos de los distintos niveles, correspondiendo a los ayuntamientos las referidas al ámbito de actuación urbana; al gobierno federal /estadual/nacional/provincial, por medio de fondos públicos o a través de aportes de recursos de la banca multilateral (BID; BIRF; CAF) o nacional (caso BNDES en Brasil); observándose también experiencias público/privadas (en donde en general el estado invierte en construcción y la empresa privada en operación (empresas de buses o metrobuses, metros, etc.)



1. Principales conclusiones del estudio de Alamys

- Es claro que aquellas ciudades que cuentan con autoridades metropolitanas que datan de muchos años, tienen más consolidados sus sistemas de transporte, gracias a la acción conjunta de los organismos que intervienen en estos entes y la implementación de planes y programas de corto, mediano y largo plazo tanto de financiamiento como de obras de infraestructura
- Esto les ha permitido avanzar en integraciones físicas y tarifarias más contundentes. Son los casos de Madrid y Barcelona principalmente
- Debe tenerse en cuenta también el carácter del país en donde se asientan estas ciudades, con recursos y esquemas de financiamiento más evolucionados que las del resto de las ciudades analizadas

2. Principales conclusiones del estudio de Alamys

- Debe resaltarse los esfuerzos de ciertas áreas metropolitanas en países con constituciones federales, donde la delegación de competencias no es sencilla, para avanzar en la constitución de agencias metropolitanas de transporte. Esto puede verse en el caso de Monterrey e incipientemente en el de Buenos Aires, aunque su funcionamiento es aún muy incipiente.
- Ciudades como San Pablo y México muestran dificultades para constituir entes metropolitanos dentro de este esquema de constitución federal pero aún así emprenden coordinaciones tarifarias y físicas que tienen impactos muy positivos



Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

MUCHAS GRACIAS POR
SU ATENCIÓN !!!!

Lic. Ester Litovsky

Gerente de Planeamiento Estratégico, Control de Gestión
y Administración de Contratos

METROVÍAS S.A.

elitovsky@metrovias.com.ar