



Asociación Latinoamericana de  
Metros y Subterráneos

## Autoridades de Transporte

Ester Litovsky–  
Directora de Planeamiento Estratégico Emova S.A.  
Coordinadora del Comité de Planificación Alamys

# 1. La urbanización en el mundo

- El 55% de la población mundial vive en ciudades
- Latinoamérica es la región más urbanizada del mundo, con el 80% de la población que vive en ciudades
- Esta rápida urbanización no se acompañó de la necesaria planificación.
- El crecimiento de las ciudades es positivo, ya que contribuye al desarrollo económico.
- Las ciudades ofrecen múltiples oportunidades de empleo, educación y servicios, favoreciendo la competitividad y productividad de los países: permiten aprovechar las economías de escala, la difusión de las ideas y la innovación



## 2. La urbanización en el mundo

- Si bien hay evidencias positivas de la urbanización, también es donde los desafíos se hacen más apremiantes
- En Latinoamérica muchas de las urbanizaciones tienen deficiencias en infraestructura, cohesión social y desarrollo institucional
- Normalmente estas ciudades padecen serios problemas de congestión, desigualdad, pobreza, accidentes y degradación medioambiental, que requieren una respuesta decidida de los gobiernos de la región
- La movilidad sostenible es esencial para dar solución a estos desafíos



# Autoridades de Transporte/ Movilidad

- Los esfuerzos deben concentrarse en promover que los usuarios del auto particular elijan viajar en transporte público
- Pero esto no es fácil de lograr sin Autoridades fuertes en materia de transporte/ movilidad, que coordinen los diferentes modos de transporte de diferentes jurisdicciones, planifiquen con una visión integral, integrando el transporte con el desarrollo urbano y garanticen el financiamiento de las principales inversiones





# Desafíos de la movilidad actual

- La movilidad debe abordar desafíos claves: el cambio climático y otras externalidades negativas; nuevos formatos de movilidad (con nuevos modos de transporte); falta de equidad y justicia social e inadecuado uso del espacio público
- En América Latina el sector transporte es la mayor fuente de emisiones de CO<sub>2</sub>, con el 40% de las emisiones totales
- El modo carretero es el principal contribuyente de las emisiones del transporte, con el 92% del sector
- Las ciudades representan 2/3 del consumo mundial de energía y más del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero



# Cambioclimático y crecimiento económico

- En AL existe un acoplamiento entre crecimiento económico y emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte
- En los años 2000-2009, el crecimiento promedio anual del PBI fue 2,8%, mientras que las emisiones del transporte aumentaron 2,6%
- En el período 2010-2019 se registró un aumento promedio de 1,8% tanto del PBI como de las emisiones del transporte
- Esto es un importante desafío para la región: las economías avanzadas crecieron sobre la base de un modelo intensivo en carbono. La dificultad es conciliar el crecimiento económico con la transición energética



# El costo de la congestión

- Otra externalidad negativa: la congestión. Un trabajo del BID del 2021 estudió la congestión urbana en AL
- El trabajo desarrolla las pérdidas económicas y sociales que la congestión genera en las ciudades, para sus habitantes y para las ciudades
- Calcula las pérdidas generadas por la congestión en 2019: US\$ 1.950 millones en Ciudad de México, US\$ 2.790 millones en Buenos Aires, US\$ 1.630 millones en Santiago y US\$ 1.214 millones en Río de Janeiro
- También analizó los costos en comparación con la riqueza de las ciudades: las pérdidas por congestión representaron: 2% del PIB de Montevideo; 1,9% de São Paulo; 1,8% de Buenos Aires; 1,6% de Santiago y Lima; 1,2% de Río de Janeiro



# Rol de la ATAM

- Se requieren Autoridades de Transporte / Movilidad que coordinen todos los modos de transporte de todas las áreas involucradas, con integración física (construcción de intercambiadores) y tarifaria, utilizando la innovación, la atracción y retención de talentos y habilidades
- La ATAM también mantendrá informados a los usuarios sobre el funcionamiento de los servicios, contribuyendo a ayudarlos a reaccionar de la mejor manera ante inconvenientes. Esto lo realiza mediante información on line enviada a dispositivos inteligentes.





# Modelos de ATAM

- Los contextos históricos, culturales y geográficos varían en todo el mundo, y también son diferentes los marcos legales y los entornos institucionales
- No hay un único modelo útil para todos. Pero las Autoridades de Transporte que se han constituido han sido beneficiosas para las ciudades y para sus ciudadanos, mejorando la experiencia de viaje
- Lo conceptos que deben considerarse son:
  - el área y niveles de gobierno que cubrirá
  - el status legal, poderes, responsabilidades
  - financiación para a sí misma y para los proyectos que se impulsen

# Aspectos a considerar al constituir ATAM

Al conformar una ATAM, hay que tener en cuenta:

- se requiere el compromiso político al más alto nivel
- cuando aparecen las primeras dificultades, lograr el acuerdo para avanzar en forma gradual. Puede ser asumir la responsabilidad que ninguna institución tenía o funciones de las que alguna institución esté dispuesta a desprenderse
- desempeñar un papel relevante en el establecimiento de planes estratégicos que incluyan el transporte, el uso del suelo y el espacio público
- atraer y retener talentos y hacer el trabajo de manera profesional
- involucrar a grupos fuera de la administración pública: ONG, universidades, ciudadanos/sociedad civil y empresas de transporte
- Las ATAM deben tomar decisiones sobre qué proyectos prioritarios avanzar y cómo van a ser financiados; incluso pueden contribuir a la búsqueda de financiamiento

# Consideraciones a tener en cuenta

- El proceso va a requerir cierto nivel de reconfiguración de las instituciones
- Se deberán desarrollar políticas públicas, acciones e instrumentos en interacción con otros grupos
- Se requiere un marco institucional fuerte, con financiamiento y personal calificado
- Las Autoridades deben ser percibidas legítimas y deben generar confianza en los ciudadanos y las organizaciones no gubernamentales, el sector privado y otros niveles de gobierno
- Este es un proceso dinámico, nunca completamente terminado

# Conclusiones

The background image shows a group of people, with a focus on their hands and arms. Several hands are gripping a vertical grey pole. In the lower-left foreground, a hand holds a smartphone displaying a webpage with images and text. The entire scene is overlaid with a semi-transparent blue filter.



# Conclusiones

- Una forma de empezar, cuando se perciben resistencias, puede ser identificar proyectos metropolitanos concretos, que puedan reunir apoyos por brindar soluciones a problemas concretos, evaluar qué coordinación entre niveles de gobierno requiere para solucionarlos, que recursos y capacidades se necesita, conseguir fuentes de financiamiento y evaluar qué ajuste habría que encarar en las disposiciones de la gobernanza para alcanzarlos
- Con los desafíos actuales de movilidad, constituir Autoridades de Transporte Metropolitanas es una necesidad como nunca lo fue anteriormente
- Estas deben ser legitimadas políticamente, solventes en materia financiera y bien dotadas desde los puntos de vista técnico y administrativo.
- La movilidad sostenible amerita que nuestras Áreas Metropolitanas alcancen los acuerdos políticos necesarios que permitan la conformación de su Autoridad, planificando y apoyándose en regulaciones ágiles y eficaces.



¡Muchas Gracias!

Ester Litovsky  
Coordinador del Comité de Planificación  
Alamys

Director de Planeamiento Estratégico  
Emova S.A.

[elitovsky@emova.com.ar](mailto:elitovsky@emova.com.ar)