

# **DIÁLOGO REGIONAL DE POLÍTICA 2024 Transporte – División de Transporte, BID**

## **Quito - Ecuador**

**Comisión de Servicios:**

**Decreto No. 339 del 04 de octubre de 2024**

**07 al 10 de octubre 2024**

***Claudia Andrea Díaz Acosta***

**Secretaria Distrital de Movilidad**

1) AGENDA

**MARTES 8 DE OCTUBRE DE 2024**

**Lugar: Sala Isabel la Católica, Hotel Hilton Colón de Quito**

Hora	Tema
8.30 a.m. – 9.00 a.m.	Registro y café de bienvenida
9.00 a.m. – 9.15 a.m.	<b>Palabras de bienvenida, Diálogo Regional de Política de la Red de Transporte.</b> A cargo de: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ana María Pinto, Jefa de la Dicción de Transporte del BID.</li> <li>Tomás Serebrisky, Gerente Sector de Infraestructura y Energía, BID.</li> <li>Roberto Luque, Ministro de Transporte y Obras Pública del Ecuador</li> </ul>
9.15 a.m. – 9.20 a.m.	<b>Consideraciones y reflexiones iniciales, introducción a la agenda y a los objetivos del DRP.</b> A cargo de: <ul style="list-style-type: none"> <li>Reinaldo Fioravanti, Especialista Principal de Transporte BID.</li> </ul>
9.20 a.m. – 9.40 a.m.	<b>Presentación principal:</b> Explorar cómo el transporte puede acelerar la respuesta hacia prácticas sostenibles y una transición justa, promoviendo soluciones innovadoras para reducir emisiones y mejorar la resiliencia climática, integrando principios de equidad y eficiencia en políticas y proyectos, y colaborando para transformar el sector hacia un modelo más sostenible y resiliente. A cargo de: <ul style="list-style-type: none"> <li>Agustina Calatayud, Especialista Líder de Transporte, BID.</li> </ul>
<b>Bloque 01: Cambio Climático. Cómo el transporte puede contribuir al desafío de reducción de emisiones y la resiliencia al cambio climático, ¿cómo acelerar esa respuesta? ¿Cómo hacer la transición justa?</b> Explorar y promover soluciones innovadoras en el sector del transporte para abordar el desafío del cambio climático, enfocado en la reducción de emisiones y la mejora de la resiliencia frente a este fenómeno. Acelerar la respuesta del transporte hacia prácticas sostenibles y una transición justa, integrando principios de equidad y eficiencia en el diseño e implementación de políticas y proyectos. Contribuir activamente a transformar el sector del transporte hacia un modelo más sostenible y resiliente, colaborando con diversos actores para alcanzar metas ambiciosas de mitigación y adaptación climática.	
9.40 a.m. – 10.40 a.m.	<b>Panel 1:</b> Promoviendo innovación en transporte para enfrentar el cambio climático: reduciendo emisiones, fortaleciendo resiliencia y asegurando una transición justa hacia la sostenibilidad.  <i>Duración : 1 hora</i>  Moderador: Jean Pol Armijos, Especialista Senior de Transporte, BID.  Panelistas: <ul style="list-style-type: none"> <li>Roberto Luque, Ministro de Transporte y Obras Públicas del Ecuador</li> </ul>

- Rodolfo Lacy, Ex Director for Climate Action and Environment for Latin America, OECD.
- David Jácome-Polit, Líder del Programa Global del Desarrollo Resiliente en el ICLEI-Gobiernos Locales para la Sostenibilidad.
- Sofía Viguri, Especialista de Cambio Climático, BID.

### Reflexiones y mensajes de la Secretaria Claudia Díaz para el Bloque 01

En América Latina, el sector transporte es uno de los principales emisores de gases de efecto invernadero (GEI), representando hasta el 30% de las emisiones en muchas ciudades. En respuesta, varios países han adoptado políticas de descarbonización, con un enfoque en la electrificación del transporte y la promoción de modos alternativos de movilidad. Sin embargo, la velocidad de implementación varía ampliamente, y el financiamiento para proyectos sostenibles sigue siendo un desafío clave.

En Bogotá, el sector transporte es el responsable del 69,5% de las emisiones por combustión de material particulado PM<sub>2.5</sub> en la ciudad (Inventario de emisiones de Bogotá 2022, SDA 2024) y el responsable de emitir el 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente en la ciudad (Inventario de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero, SDA 2023). Por lo anterior, el sector transporte tiene un rol protagónico a la hora de enfrentar la crisis climática y de contaminación atmosférica de Bogotá.

Para acelerar la mitigación de emisiones contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero (GEI), el sector movilidad implementa su enfoque de movilidad sostenible “ASI” (Avoid-Shift-Improve):

1. Avoid. En primera medida se apunta a la reducción de viajes y distancias, e incluso la no realización de viajes innecesarios en modos contaminantes. Por medio del desarrollo de modelo de ciudad de proximidad y el fomento de prácticas como el teletrabajo y el tele-estudio, cuando sea posible.
2. Shift. Como segunda medida, la ciudad genera alternativas y mejoras de condiciones de modos sostenibles como la caminata, la bicicleta y el transporte público. Instrumentos como el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y las Políticas Públicas del Peatón y la Bicicleta, son algunos de los esfuerzos realizados por la administración para aumentar la capacidad de transporte público de cero y bajas emisiones y la promoción de viajes activos y con menores externalidades. De acuerdo con la encuesta de Movilidad Origen Destino 2023, en Bogotá - Región cerca del 70% de los viajes se realizan en modos sostenibles.
3. Improve. Finalmente, como último eslabón de la cadena, sin dejar de ser muy importante, la ciudad propende por contar con una flota de vehículos motorizados de cero y bajas emisiones con la promoción de tecnologías más sostenibles.

A través de la hoja de ruta definida en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, junto con acciones complementarias y la consolidación de una red de actores de toda la cadena de valor se apunta a que el proceso de ascenso tecnológico aporte en el cumplimiento de compromisos internacionales y se reduzcan las externalidades provenientes por este sector. Además, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) proyecta una reducción del 15% en las emisiones de CO<sub>2</sub> para 2035 mediante la expansión de su red de transporte público multimodal, que incluye el metro, cables aéreos, integración con TransMilenio y una red de ciclorrutas de más de 650 km (Ámsterdam tiene una red más extensa que Bogotá, con 767 km). En este cuatrienio, la ciudad implementará 87 km nuevos de ciclorruta.

Bogotá hoy cuenta con una de las flotas de transporte público con mayor número de unidades de cero emisiones (1.485 buses eléctricos), siendo la segunda flota de cero emisiones más grande

fuera de China, y recientemente ha iniciado un despliegue de infraestructura de recarga pública en la ciudad.

Para conseguir una transición justa y equitativa, es necesario seguir impulsando las estrategias de los tres enfoques mencionados anteriormente de manera conjunta, considerando la diversidad de modos y necesidades de viaje existentes en la ciudadanía.

Por otro lado, las estrategias y proyectos territorializables, como los Barrios Vitales o las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), se deberán enfocar en territorios vulnerables (ya sea social, económico e inclusive ambiental), con el fin de llegar a aquella ciudadanía históricamente afectada y/o que tienen mayor incidencia de impacto ante la exposición a contaminantes, por su condición y por las propias de la ciudad.

Adicional a lo anterior, no hay que dejar de lado el trabajo y apoyo interinstitucional e intersectorial para poder seguir desarrollando medidas integrales y con enfoques multidimensionales. Es de destacar en este sentido la participación de la Secretaría Distrital de Movilidad en instrumentos relacionados con la contaminación atmosférica tales como la Política Pública de Acción Climática (SDA, 2023) o el Plan Estratégico para la Gestión Integral de Calidad del Aire de Bogotá 2030 (SDA, 2021), conocido como Plan Aire, por mencionar algunos.

#### 10.40 a.m. – 11 a.m. | Coffe Break

**Bloque 02.** Explorar cómo las políticas y estrategias de transporte pueden ser diseñadas e implementadas para poner al usuario en el centro, promoviendo así un desarrollo social inclusivo y una mejora significativa en la calidad de vida. Identificar las mejores prácticas, innovaciones y enfoques integrales que garanticen que el transporte no solo sea eficiente y accesible, sino también un motor de equidad social y bienestar comunitario. Se abordarán temas como la accesibilidad, la sostenibilidad, la integración de sistemas de transporte y su impacto en la movilidad urbana con el fin de ofrecer recomendaciones concretas para políticas y proyectos que benefician a todos los sectores de la sociedad.

#### 11 a.m. – 12 m.

**Panel 2:** El usuario en el centro. Como el transporte debe ser el vector de desarrollo social y mejora de calidad de vida en nuestros países.

*Duración: 1 hora*

Moderador: Lauramaría Pedraza, Asociada de Transporte, BID.

Panelistas:

- Andrés Gómez Lobo, Profesor del Departamento de Economía, Universidad de Chile.
- Alejandro Hoyos, Especialista Senior de Transporte, Banco Mundial.
- Brittany Montgomery, Senior Advisor Special Projects & initiatives, Metropolitan Transportation Authority, New York City.
- Alex Pérez, Secretario de Movilidad de Quito, Ecuador.
- Carlos Eduardo Enríquez, Viceministro de Transporte, Colombia.

#### Reflexiones y mensajes Clave para una posible intervención

En América Latina, el transporte no solo es un medio para la movilidad, sino un vector clave para la inclusión social y la reducción de desigualdades. Muchas ciudades como Santiago de Chile, Buenos Aires y México han implementado iniciativas para mejorar la accesibilidad y la equidad en sus sistemas de transporte, reconociendo que un transporte eficiente y accesible es esencial para el bienestar y la calidad de vida de sus comunidades.

Se estima que el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá transporta 2,2 millones de usuarios diariamente, por lo que como ciudad, somos conscientes de la importancia que tiene el sistema de movilidad en la vida de sus habitantes. Por esto, la ciudad apuesta por priorizar el bienestar de sus usuarios (los viajes en transporte público representan el 34% del total de viajes de la ciudad) poniéndolos en el centro de su política de transporte, priorizando acciones que fortalezcan su cobertura, accesibilidad, seguridad y equidad.

En términos de accesibilidad, Bogotá se encuentra avanzando en la consolidación e implementación del SIR (Sistema Interoperable de Recaudo) que permitirá realizar transbordos entre diferentes sistemas, reduciendo así las barreras para los sectores más vulnerables y ofreciendo una mejor conexión entre zonas periféricas y los nodos de mayor oferta de trabajo y educación.

En cuanto a medidas de urbanismo para promover modos sostenibles y fortalecer la cohesión social, se han implementado los Barrios Vitales, los cuales, a partir de una transformación del espacio público, buscan promover el uso de modos sostenibles, reducir la siniestralidad, mejorar la accesibilidad y servir como entornos seguros con lo cual se contribuye significativamente a la equidad social. Los más recientes indicadores nos indican disminuciones de siniestros viales de 44%, disminución de contaminantes en el aire en un 38% y un aumento del 81% en el uso de transporte público.

Además, proyectos como la Línea 1 del Metro, la construcción de nuevas líneas de cable y la ampliación de la cicloinfraestructura no solo optimizan la movilidad, sino que generan un impacto directo en la calidad de vida de las poblaciones más vulnerables, ofreciendo mayor oferta de infraestructura y modos de transporte que les permitan sentirse incluidos en el sistema de movilidad, mejorando el acceso a oportunidades educativas y laborales.

SDM en articulación con otras entidades del distrito, ha hecho esfuerzos importantes para apostarle a la formulación e implementación de políticas de movilidad con enfoque de género. En ese sentido la SDM desde hace varias administraciones ha venido caracterizando las diferencias en los indicadores de movilidad entre hombres y mujeres, que no obedecen a simples preferencias o gustos, sino que sugieren la existencia de inequidades subyacentes en la toma de decisiones de movilidad en las personas en Bogotá en razón de su género.

En esa línea la SDM ha lanzado dos instrumentos destacados para encontrar las herramientas conceptuales y metodológicas para diagnosticar efectivamente las inequidades de género en la movilidad en la ciudad:

1. Encuesta de Movilidad y Género 2022 (EMG 2022): contó con una muestra representativa de 2.750 personas. Se utilizaron metodologías innovadoras que incluyeron la participación de 170 personas con distintas características de interseccionalidad.
2. Estudio de Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccionalidad (Marzo, 2023).

Además, la Encuesta de Movilidad 2023 introdujo nuevas preguntas para caracterizar viajes del cuidado en la ciudad, incluyendo las personas objetos del cuidado como niños, niñas, y adultos mayores, y sus cuidadores/cuidadoras.

Otras iniciativas a destacar y que se avanzan desde la SDM con cooperación internacional son :

1. Programa de inclusión laboral para inmigrantes y población de acogida en trabajos no convencionales de transporte - Estrategia de cualificación y calificación en oficios no convencionales, con enfoque de género y diferencial para el sector transporte de Bogotá:

Aliado: Banco Interamericano de Desarrollo, BID.

Costo total: 420 mil dólares

El objetivo principal de esta consultoría es realizar la selección de 240 personas colombianas y migrantes, con un enfoque de género, para adelantar con ellas los procesos de recategorización de sus licencias de tránsito desde categorías B1 a C1 y de C1 a C2 (licencia para conducir vehículos de servicio público de tipo camiones y buses); con el objetivo de facilitar su vinculación laboral en el sector del transporte público de la ciudad, de modo que se promueva la integración económica de los migrantes y la población de acogida en el Distrito de Bogotá, en trabajos de transporte urbano masivo no convencional.

Los objetivos específicos del Programa son: (i) fortalecer los programas de capacitación e inclusión laboral de mujeres, migrantes y poblaciones vulnerables como conductoras y técnicas mecánicas; y (ii) apoyar el fortalecimiento institucional del Operador de Transporte Distrital de Bogotá La Rolita.

Avance: Julio 2024: El proceso ya alcanzó la meta de recategorización de 240 personas, fueron 121 colombianas y 119 migrantes. Una vez se reciban a satisfacción y se aprueben los dos productos restantes, se dará por finalizado el contrato con la empresa Proyectamos Colombia.

0. Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM)

Equipo técnico: Subsecretaría de Servicios de la Ciudadanía.

Aliado: Directorio de Transporte Público Metropolitano de Chile

Objetivo: Visibilizar la influencia de género en la experiencia de movilidad de las personas usuarias y en el campo laboral del sistema de transporte público de ciudades latinoamericanas.

Contribuir para que el diseño y planificación de sistemas de transporte y espacio público respondan a las necesidades de movilidad de todas y todos sus habitantes, desde una perspectiva de equidad de género.

La ciudad de Santiago de Chile tomó la iniciativa de convocar a diferentes ciudades Latinoamericanas a constituir una instancia de colaboración y trabajo técnico en Género y Movilidad, este observatorio servirá como un hub de relacionamiento e intercambio de buenas prácticas, experiencias y construcción de procesos técnicos. En la fase fundacional se tienen confirmadas 4 ciudades: La Paz, Lima, Buenos Aires, Bogotá y Santiago de Chile.

Logros:

1. Realización del Webinar “Viajando con Equidad” el 19 de julio de 2024 con la participación como expositora la Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía de la SDM, Adriana Iza.
2. El 19 de julio también se lanzó durante el Webinar, el libro sobre “Experiencias y Proyecciones sobre la Inclusión de la Perspectiva de Género en la Movilidad”. La SDM participó de esta publicación con un capítulo de la Subsecretaria Adriana Iza, denominado “Oficios no convencionales con enfoque de género en el sector transporte en Bogotá”.

12 m. – 13 p.m.	<b>Diálogo: Reflexiones basadas en las presentaciones y las discusiones del panel 1 y 2.</b> A cargo de: <ul style="list-style-type: none"> <li>Fernando Páez, WRI.</li> </ul>
13 p.m. – 13.15 p.m.	Foto Grupal
13.15 p.m. – 14.30 p.m.	Almuerzo
14.30 p.m. – 17.30 p.m.	Visita al Metro de Quito
18.00 p.m. 20.00 p.m.	Cóctel de Bienvenida

## MIÉRCOLES 9 DE OCTUBRE DE 2024

**Lugar : Sala Isabel la Católica, Hotel Hilton Colón**

Hora	Tema
	<b>Bloque 03:</b> El impacto económico y financiero del transporte. ¿Cómo el transporte debe ser el protagonista de desarrollo mientras creamos las condiciones de fondeo y financiamiento para su desarrollo? Contribuir activamente a la creación de condiciones óptimas de fondeo y financiamiento para proyectos de transporte, asegurando su viabilidad y sostenibilidad a largo plazo. Liderar iniciativas que optimicen la infraestructura y los servicios de transporte, facilitando el crecimiento económico, la generación de empleo y la mejora de la conectividad regional centrándonos en el impacto económico y financiero del transporte, posicionándolo como motor clave para el desarrollo socioeconómico.
8.30 a.m. – 9 a.m.	Café de bienvenida
9 a.m. – 10.00 a.m.	<b>Panel 3: Financiamiento y Fondeo de Movilidad Sostenible</b>  <i>Duración: 1 hora</i>  Moderador: <ul style="list-style-type: none"> <li>Mauro, Alem, Especialista Líder de Transporte, BID.</li> </ul> Panelistas: <ul style="list-style-type: none"> <li>Juan Carlos Muñoz, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.</li> <li>Alessandra Gallio, Concejal Segunda Municipalidad de Guatemala.</li> <li>Luis Felipe Arellano, Secretario de Hacienda del Municipio de Sao Paulo, Brasil.</li> <li>Tomás Serebrisky, Gerente de Infraestructura y Energía, BID.</li> </ul>
10.00 a.m. – 10.20 a.m.	Coffee Break
10.20 a.m. – 11.20 a.m.	<b>Panel 4: Preparación, estructuración y financiamiento de Alianzas Público - Privadas</b>  <b>Moderador:</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reinaldo Fioravanti, Especialista Principal de Transporte.</li> </ul> <p><b>Panelistas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trudy Gill, Chief Public Private Partnership (PPP) Officer, Port Authority of Trinidad y Tobago (PATT) PPP Unit.</li> <li>Rafael Benini, Secretário de Parcerias Público - Privadas del Estado de São Paulo, Brasil.</li> <li>Felipe Ezquerro, Director de Infraestructura y Energía, BID Invest.</li> <li>Eduardo Pacheco, Especialista Senior APPs, BID.</li> </ul>
11.20 a.m. – 12 -20 p.m.	<p><b>Diálogo : Reflexiones basadas en las presentaciones y las discusiones del panel 3 y 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mauro Alem, Especialista Líder de Transporte, BID</li> </ul>
<p><b>Reflexiones y mensajes clave para una posible intervención</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Los sistemas de transporte son catalizadores del desarrollo urbano, económico y social de las ciudades. Diseñar e implementar un sistema de transporte, asequible, eficiente, de alta calidad y sostenible, no debe tratarse como un simple costo o carga financiera para la ciudad, sino como una inversión estratégica en el futuro y modelo de ciudad:</li> <li>A Nivel Social: Facilita el acceso a servicios esenciales como trabajo, educación y salud, mejorando la calidad de vida y promoviendo la inclusión social y el bienestar de la ciudadanía</li> <li>A Nivel Económico: facilitador de la actividad económica y el mercado laboral, formación de aglomeraciones económicas y economías de escala, impacto en productividad de los trabajadores y competitividad de la ciudad.</li> <li>A Nivel Urbano: los sistemas de TP Influyen en el uso del suelo, guiando inversiones públicas y privadas, promoviendo la densificación y renovación urbana, y contribuyendo al desarrollo sostenible.</li> <li>El reto que tenemos desde las administraciones locales y nacionales es diseñar e implementar nuevas fuentes de financiación innovadoras que aseguren la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte sin afectar la salud fiscal de las ciudades. Además, es esencial que estas soluciones no afecten la calidad ni la asequibilidad del transporte público, manteniendo su accesibilidad para toda la población.</li> <li>En Bogotá hemos implementado nuevas fuentes que han ayudado a reducir el riesgo fiscal de la financiación del transporte público, cuyos costos desde 2020 han aumentado por cuenta del impacto en reducción de la demanda durante la pandemia del COVID, por los nuevos patrones de movilidad y el aumento del teletrabajo, por el incremento en los niveles de evasión y por los mayores costos asociados a la renovación de la flota hacia vehículos eléctricos de mayor calidad.</li> <li>Pico y Placa Solidario: Medida implementada en Bogotá que permite adquirir voluntariamente un permiso diario, mensual o semestral para circular en Bogotá sin la restricción del pico y placa. El 100% de este recaudo está destinado a la financiación, el fortalecimiento y el mejoramiento de la calidad del sistema de transporte público de la ciudad. Cerca del 20% de las necesidades de recursos adicionales a los ingresos tarifarios se financian gracias a esta nueva fuente de financiación.</li> <li>Multas de tránsito: Una proporción de los ingresos por las multas de tránsito son destinados para la financiación del sistema de transporte público de la ciudad. Recientemente, gracias a la implementación de cámaras para la detección electrónica de</li> </ul>	



las infracciones de tránsito, la capacidad de la ciudad para sancionar a los infractores, especialmente por exceso de velocidad, aumentó exponencialmente y esto no solo ayudará a salvar vidas, sino a financiar el transporte público local.

- Captura de valor y publicidad: Con la entrada en operación de la PLMB en 2028, se espera tener nuevos ingresos asociados al desarrollo urbano que se espera alrededor de la línea de metro. Además, el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (2021) promueve la implementación de distintas herramientas de captura de valor con la filosofía de un desarrollo urbano orientado al transporte.
- Políticas de estacionamiento: Con la entrada en operación de las zonas de parqueo pago en espacio público, la ciudad buscó organizar mejor el uso del espacio público, además de generar una nueva fuente de financiación para el sistema de transporte público. Estos ingresos serán percibidos después de los primeros años de implementación, cuando el esquema empiece a generar superávit. Además, estamos analizando técnicamente la viabilidad de implementar otras fuentes, como una contribución al transporte público como porcentaje de la tarifa de estacionamiento fuera de vía.
- De todas formas, es también necesario contar con estrategias nacionales y metropolitanas de mayor impacto que ayuden a las ciudades (y sus aglomeraciones) a contar con fuentes de financiación estables y confiables, que les permita fortalecer y hacer cada vez más asequible el sistema de transporte, especialmente para las poblaciones más vulnerables.

**12.20 p.m. –  
14.00 p.m.** Almuerzo

**Bloque 04:** Integración Regional y Sostenibilidad: Proyectos de Transporte para Fortalecer Productividad y Cooperación Comunitaria. Promover la integración regional mediante proyectos de transporte que no solo mejoren la conectividad, sino que fortalezcan la productividad y logística, promuevan el desarrollo económico y generen impactos positivos tanto sociales como ambientales, promoviendo la cooperación entre comunidades, optimizando la eficiencia en la distribución de recursos y reduciendo la huella ambiental asociada.

**14.00 p.m. –  
15.20 p.m.** **Panel 5: Fomentar la integración regional a través de proyectos de transporte que impulsen la productividad, cooperación comunitaria y sostenibilidad ambiental y social.**

**Moderador:**

- Esteban Diez, Especialista Principal de Transporte, BID

**Panelistas:**

- Francisco Alberto Lima Mena, Secretario General de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana, SIECA.
- Kathrin Renner, Oficial de Cooperación Regional de la Unión Europea en Centroamérica, UE.
- Diego Caicedo, Director General de Transformación Productiva, Integración Física y Servicios, Secretaría de la Comunidad Andina, CAN.
- Carolina Rueda, Directora de Integración Sectorial Regional, CAF.

**15.20 p.m. –  
15.40 p.m.** **Diálogo: reflexiones basadas en los dos días de presentaciones y las y diálogos**

- René Alejandro Cortés, Especialista Senior de Transporte, BID.

**Reflexiones y mensajes clave para una posible intervención**

- El tiempo de viaje promedio entre los municipios de la Región y Bogotá es de aproximadamente 100 minutos. Este alto tiempo dificulta la productividad regional, requiriendo de proyectos de transporte que tiendan a disminuir este tiempo de viaje y que promuevan el uso de modos sostenibles.
- Cada día se realizan más de un millón de viajes entre Bogotá y los municipios de la región, de los cuales más del 40% se realizan en transporte público. Esta realidad requiere que la red proyectada de servicios e infraestructura del transporte público responda a esta alta demanda con condiciones de calidad, seguridad y asequibilidad.
- Implementar proyectos de transporte público a nivel regional es fundamental para fomentar la conectividad y reducir las desigualdades entre diferentes poblaciones. Estos proyectos mejoran la calidad de vida de los usuarios al ofrecer un servicio de transporte más eficiente y accesible, y promueven el desarrollo económico al facilitar el comercio y la movilidad laboral. Además, contribuyen a la sostenibilidad ambiental al reducir la dependencia y uso de vehículos privados y las emisiones de gases contaminantes. Por lo anterior, los proyectos de transporte público regional se consideran una inversión estratégica que beneficia a los usuarios, poblaciones y al desarrollo económico y social de las ciudades y regiones.
- Por lo anterior, Bogotá está comprometida en estructurar e implementar proyectos de transporte público a nivel regional que permitan mejorar la conectividad y la movilidad en la región. Entre los proyectos destacados se encuentra el Regiotram de Occidente, proyecto de tren de cercanías que se encuentra en fase de construcción y busca conectar a la capital del país con municipios aledaños como Madrid, Mosquera y Funza, y el proyecto de las fases II y III de Transmilenio en Soacha. Estos esfuerzos no sólo facilitarán el desplazamiento de miles de personas diariamente, sino que también impulsarán el desarrollo económico y social de la región.
- Además, la ciudad está trabajando en la integración física del transporte a nivel regional, con la implementación de complejos de integración modal CIM que conectan el transporte intermunicipal con la oferta de movilidad en Bogotá para garantizar la conectividad y accesibilidad de las personas a las diferentes soluciones de transporte urbano e interurbano.
- La organización institucional de la movilidad a nivel metropolitano es necesaria para fomentar la implementación de proyectos regionales de transporte, por lo que han sido importantes avances la creación de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca y la Agencia Regional de Movilidad, la cual estaremos fortaleciendo institucionalmente en este cuatrienio (ej, aprobación de una fuente en el PDD para su funcionamiento).
- La integración regional acarrea enfrentar retos asociados a la articulación de actores de orden multiescalar y multisectorial, que requiere de la alineación de esfuerzos y definiciones de objetivos claros en torno a la productividad y sostenibilidad como región.

**15.40 p.m. –  
16.05 p.m.**

**Palabras de cierre**

- Ana María Pinto, Jefe de la División de Transporte del BID.
- Juan Carlos de la Hoz, Representante Grupo BID en Ecuador.

**19.00 p.m. -  
22.00 p.m.**

**Cena de despedida**

**Martes 09 de octubre de 2024**



*Ilustración 1. Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo, BID*

Las sesiones del primer día del encuentro estuvieron encaminadas a abordar dos temáticas fundamentales para la movilidad de la región latinoamericana y caribeña: 1) Desafíos y contribuciones del transporte público para la reducción de emisiones y la resiliencia frente al cambio climático y 2) cómo poner al usuario en el centro en las políticas y estrategias de transporte, para fomentar el desarrollo social inclusivo y el bienestar comunitario. Destacan de los expositores de la jornada, la intervención de Roberto Luque, Ministro de Transporte y Obra Pública del Ecuador quien enfatizó en la necesidad de promover infraestructuras de transporte que no solo mejoren la conectividad y la productividad regional, sino también promuevan la descarbonización del transporte y su impacto en la lucha contra el cambio climático.

*“El objetivo es no solo reducir la huella de carbono, sino también crear economías más resilientes. Un sistema de transporte eficiente y sostenible puede mejorar la calidad de vida, reducir los costos asociados con la salud pública y crear empleos”.*



*Ilustración 2. Fuente: MoviBlog, BID*

En la tarde se realizó una visita guiada a las instalaciones del Metro de Quito, obra que fue financiada por el BID. El punto de encuentro de la visita fue la estación Ejido. Los participantes fueron acompañados por los equipos de apoyo de la Empresa Metro de Quito y de la empresa operadora. La visita incluyó los Talleres y Cocheras, en el sector Quitumbe, para conocer a fondo el funcionamiento de este sistema de transporte, que en 10 meses de operación ha superado los 44 millones de viajes. En el viaje de retorno, los visitantes participaron en actividades de socialización de la Cultura Metro con los usuarios.

### **Miércoles 10 de Octubre de 2024.**

El segundo día las sesiones se encaminaron a generar un diálogo entre los expertos y representantes de transporte y movilidad de los países y gobiernos locales participantes en el i) impacto económico y financiero del transporte y ii) el fomento de la integración regional a través de proyectos de transporte para la productividad, la cooperación comunitaria y la sostenibilidad ambiental y social. Con una mirada multilateral se destacan panelistas como Diego Caicedo, Director General de Transformación Productiva, Integración Física y Servicios, de la CAN y Carolina Rueda, Directora de Integración Regional de la CAF.





*Ilustración 3. Diálogos Segundo Día. Fuente MoviBlog, BID.*

## Resultados y lecciones<sup>1</sup>

Entre los resultados más destacados del diálogo, se mencionó:

- **Integración del transporte con la planificación urbana y energética**

Esta sinergia permite diseñar entornos urbanos crear ciudades más sostenibles y eficientes que prioricen el acceso y la movilidad, faciliten la conexión entre áreas residenciales, comerciales y servicios esenciales, a la vez que puede reducir los tiempos de traslado y mejorar la calidad de vida. Además, al alinear el transporte con las estrategias energéticas fomenta el uso de energías renovables y promueve la electromovilidad, lo que contribuye a la disminución de emisiones y al cumplimiento de los objetivos climáticos. Esta planificación integrada optimiza los recursos y crea comunidades más resilientes y conectadas.

- **Priorizar las necesidades del usuario**

Al comprender y atender las preferencias y requerimientos de los pasajeros, se pueden diseñar servicios de transporte más convenientes, cómodos y seguros. Mejorar la frecuencia de los servicios, ofrecer tarifas asequibles y garantizar la accesibilidad para personas con discapacidad incrementa el uso del transporte público y promueve una movilidad más eficiente. Al priorizar la experiencia del usuario, no solo se aumenta la demanda, sino que también se contribuye a la reducción del tráfico y las emisiones, promoviendo una movilidad más eficiente y sostenible.

- **Explorar nuevos mecanismos de financiamiento**

Innovar en el financiamiento, es crucial para transformar los sistemas de transporte y garantizar su sostenibilidad a largo plazo. Explorar modelos como tarifas por congestión o impuestos sobre emisiones puede generar ingresos adicionales que se destinen a mejorar y expandir el transporte público. Asimismo, los subsidios cruzados pueden ayudar a equilibrar los costos y asegurar accesibilidad para todos. Al incluir la contribución de los usuarios de vehículos privados se logra un enfoque más equitativo y se incentiva la transición hacia un uso más responsable de la movilidad

<sup>1</sup> René Cortés y Ana María Zambrano Duque. "Conectar vidas: un nuevo paradigma para el transporte", 11 de Noviembre, 2024. Recuperado de:  
<https://blogs.iadb.org/transporte/es/conectar-vidas-un-nuevo-paradigma-para-el-transporte/>

urbana, en beneficio de la infraestructura y el medio ambiente.

- **Fortalecer las alianzas público-privadas (APPs)**

Las APPs han demostrado ser un mecanismo eficaz para abordar desafíos en el sector del transporte, y aprender de casos exitosos es fundamental para replicar buenas prácticas. Diversos proyectos que han evidenciado cómo estas colaboraciones pueden impulsar la inversión en infraestructura, mejorar la eficiencia operativa y fomentar la innovación. Por ejemplo, en ciudades que han implementado APPs para el desarrollo de sistemas de transporte masivo, se ha observado un aumento en la calidad del servicio y una reducción en los costos para los gobiernos. Estas experiencias resaltan la importancia de establecer marcos regulatorios claros y garantizar una comunicación efectiva entre las partes involucradas. Al estudiar y adaptar lecciones de éxito, se pueden diseñar APPs que mejoren la infraestructura de transporte, a la vez que contribuyan a un desarrollo urbano más sostenible y equitativo.

- **Impulsar la integración regional y la sostenibilidad**

Crear redes de transporte eficientes no solo mejora la conectividad entre países y regiones, sino que también promueve un desarrollo económico inclusivo y equilibrado. Por ello, la integración regional y la sostenibilidad son pilares fundamentales en el desarrollo de proyectos de transporte que buscan fortalecer la productividad y la cooperación comunitaria. Estos enfoques permiten crear redes de transporte más eficientes que no solo mejoran la conectividad entre países y regiones, sino que también promueven un desarrollo económico inclusivo y equilibrado. Facilitar el movimiento de personas y bienes optimiza las cadenas de suministro y estimula el comercio intrarregional, lo que a su vez genera empleos y oportunidades económicas. Además, al incorporar principios de sostenibilidad en el diseño y la ejecución de estos proyectos, se minimiza el impacto ambiental, asegurando que el crecimiento económico no comprometa los recursos naturales. En este contexto, la colaboración entre gobiernos, sector privado y comunidades se convierte en un motor clave para alcanzar un desarrollo integral y armonioso.