

UITP LATIN AMERICA FORUM 2025

**MEDELLÍN,
COLOMBIA**

ANTIOQUIA,

Comisión de Servicios:

**Decreto No. 561 del 11 de noviembre de 2025
12 y 13 de noviembre de 2025
Claudia Andrea Díaz Acosta
Secretaria Distrital de Movilidad**

DESCRIPCIÓN Y CONTEXTO DEL EVENTO

Descripción: El UITP Latin America Forum 2025 reunió a líderes globales, formuladores de políticas y expertos del sector para debatir el futuro del transporte público en la región. Con un enfoque estratégico en fortalecer la gobernanza, promover la integración modal y transformar la percepción de la movilidad urbana, el evento buscó posicionar el transporte público como un pilar clave para construir ciudades más sostenibles, inclusivas y equitativas.

A través de paneles de alto nivel, diálogos estratégicos y actividades lideradas por expertos de América Latina y otras regiones, el Foro ofreció una plataforma única para compartir experiencias, identificar soluciones y fomentar la innovación. Organizado por la División de América Latina de la UITP — con el apoyo de sus comités y grupos especializados—, el evento también fue una oportunidad para que nuevos actores conozcan la misión global de la UITP y su papel en la transformación del transporte público a nivel mundial.

Contexto de los espacios de participación

Panel UCCI: Presentación de hallazgos del Iberbarómetro de movilidad sostenible UCCI-UITP

Este panel presentó los resultados del IBERBarómetro de movilidad sostenible de ciudades UCCI-UITP, una herramienta fundamental de análisis y diagnóstico diseñada para evaluar el estado de la movilidad sostenible en las ciudades iberoamericanas.

Fruto de la alianza estratégica entre la Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI) y la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), esta iniciativa recopiló y sistematizó datos de 8 ciudades (Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de Guatemala, Lisboa, Madrid, Quito, Río de Janeiro y Santo Domingo) con corte a 2023, que permitieron comprender tendencias, identificar áreas de mejora y tomar decisiones informadas.

Bogotá se vinculó al proyecto en mayo de 2025, y siguiendo las pautas de la consultoría, la Secretaría de Movilidad, en representación de Bogotá, brindó información de los distintos modos de transporte hasta 2023. En ese sentido, el Iberbarómetro de Movilidad Sostenible UCCI-UITP tuvo como objetivos específicos:

- Recopilar datos e información detallada de ocho ciudades capitales iberoamericanas sobre sus sistemas de movilidad.
- Analizar cómo estas ciudades estaban avanzando hacia un transporte público verdaderamente sostenible, equitativo e inclusivo, alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.
- Servir como un documento técnico y de Advocacy que reflejara la realidad del transporte público y sus ventajas (salud, medioambiente, inclusión social, etc.), utilizando esta evidencia para orientar futuras inversiones y políticas.

Por lo tanto, la sesión tuvo como objetivo presentar estos hallazgos a una audiencia de alto nivel, promoviendo que las ciudades iberoamericanas consolidaran sus esfuerzos y reforzaran la inversión en movilidad sostenible con base en datos concretos y comparables.

Panel sobre Fondo y Financiamiento del Transporte Público en América Latina

Lograr ciudades más sostenibles, seguras y con mejor calidad de vida exige un transporte público eficiente, accesible y financieramente sostenible. Sin embargo, en gran parte de América Latina y el Caribe, los actuales modelos de fondo y financiamiento enfrentan crecientes presiones que limitan

su capacidad para ofrecer servicios de calidad, adaptarse a nuevas demandas y avanzar hacia una movilidad más equitativa y limpia.

Esta sesión de alto nivel presentó las conclusiones del flagship report del BID y la UITP sobre fondeo y financiamiento del transporte público en América Latina y el Caribe, que analizó los principales cuellos de botella y las oportunidades para transformar los esquemas actuales. A partir de estos hallazgos, autoridades nacionales y locales debatieron soluciones concretas para fortalecer la sostenibilidad financiera del transporte urbano.

Con marcos muy diversos — desde los niveles intermedios de subsidio en Bogotá, hasta los casi nulos en Costa Rica o los históricamente altos en Chile — se abordaron temas como la diversificación de fuentes de ingreso, el rediseño de subsidios para mayor eficiencia e inclusión y el papel del sector privado. También se presentaron casos exitosos de ciudades que habían avanzado hacia modelos más resilientes, con impactos positivos en la calidad del servicio, la equidad y la reducción de emisiones.

AGENDA

MIÉRCOLES, 12 DE NOVIEMBRE DE 2025

PANEL UCCI: PRESENTACIÓN DE HALLAZGOS DEL IBERBARÓMETRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE UCCI-UITP

Hora: 12:00 - 13:00

Lugar: Cámara de Comercio de Medellín, Sede Poblado, Auditorio 2 - Carrera 43A # 16 sur 245

Descripción: Fui panelista en el evento de presentación de los resultados del IBERBarómetro de Movilidad Sostenible de Ciudades UCCI-UITP, un instrumento de diagnóstico y análisis, fruto de la alianza estratégica entre la Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI) y la Unión Internacional de Transporte Público (UITP).

En la sesión expusimos los hallazgos de esta herramienta a una audiencia de alto nivel, teniendo en cuenta que el IBERBarómetro recopiló y sistematizó datos a corte 2023 de ocho ciudades iberoamericanas —incluyendo Bogotá, Buenos Aires, Madrid y Río de Janeiro— para comprender tendencias, identificar áreas de mejora y facilitar la toma de decisiones informadas, promoviendo la consolidación de esfuerzos e inversión en movilidad sostenible.

La dinámica del panel, moderada por Agostina Blengino (UCCI), se dividió en dos partes clave: la presentación de Dionisio González (UITP) sobre el IBERbarómetro y, a continuación, las presentaciones y el diálogo entre los representantes de las ciudades. En ese sentido, expuse información detallada sobre los distintos modos de transporte en Bogotá a corte de 2023, la cual sirvió como insumo para comprender la radiografía de la región en esta temática.

Asimismo, enfatiqué que el IBERBarómetro es un instrumento de gran valor para la Secretaría de Movilidad, permitiendo generar conocimiento estratégico, realizar análisis comparativos con ciudades de la región e incentivar el intercambio de buenas prácticas, transformando datos complejos en métricas estandarizadas como el reparto modal y la tasa de motorización.

En esa línea, presenté a Bogotá como el principal nodo de movilidad del país actualmente, con una población de 7.9 millones (10 millones con la Región Metropolitana) y una alta densidad urbana (más de 20 mil hab/km²), lo que genera una presión constante sobre nuestro sistema de transporte. Esto

se confirma con indicadores como las relacionadas con el número de viajes realizados en la ciudad: dos de cada tres viajes en Bogotá (el 70% total) se realizan en modos sostenibles (Transporte público: 35%, Viajes a pie: 28%, Bicicleta: 7%)

En ese sentido, mencioné que el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) registró más de 1.160 millones de viajes en 2023. Además, expuse que la flota total contó con 10.514 buses, de los cuales 1.486 fueron eléctricos (más del 14%), posicionando a Bogotá como un referente en Latinoamérica en esta materia. Además, destaqué que el 57% de los viajes en transporte público fueron realizados por mujeres, un dato que reafirmó la necesidad de la perspectiva de género en la planificación. También, expliqué que los ingresos tarifarios cubrieron cerca del 47% de los costos del sistema, siendo el resto fondeado por transferencias y fuentes complementarias, como el Pico y Placa Solidario, que aportó más de \$550 mil millones de pesos en 2023.

Concluí mi presentación destacando que Bogotá había logrado avances significativos en su infraestructura entre 2023-2025. Enfatiqué el progreso sustancial de proyectos clave como la Primera Línea del Metro de Bogotá, que alcanzó un 67.17% de ejecución, y las nuevas troncales BRT (Av. 68 y Av. Ciudad de Cali), que mostraron un avance del 58% y 76%. Además, señalé que este desarrollo estuvo acompañado por la expansión de la red de cicloinfraestructura, que pasó de tener 540 km de ciclovías en 2023 a 685 km en 2025. Esto le ha permitido mantener el título de tener la red más extensa de cicloinfraestructura en América Latina.

Por otro lado, respecto a las preguntas orientadoras que me hicieron en el panel, señalé que el desafío principal radicó en equilibrar la innovación tecnológica (como la electrificación y la infraestructura de recarga) con la inclusión social y la sostenibilidad económica. También mencioné que un reto significativo que compartimos fue mantener atractivo el transporte público ante el deseo creciente de adquirir vehículo privado (incluida la motocicleta), lo que exige invertir en calidad de servicio e infraestructura segura para hacer las alternativas sostenibles más deseables.

Expuse que, si bien los hallazgos del Iberbarómetro se basaron en datos de 2023, esta información fue crucial para evidenciar el desarrollo y el éxito en la implementación de diversas políticas de movilidad sostenible y financiamiento del transporte público para 2025.

Por lo anterior, enfatiqué el éxito de la Política de la Bicicleta y el Peatón, y la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones:

- **Bicicleta y Ciclo-infraestructura:** La bicicleta fue declarada Patrimonio Cultural Inmaterial del Distrito. Actualmente, la ciudad cuenta con 685 km de ciclo-infraestructura, con el 51% de los residentes viviendo cerca de esta red.
- **Descarbonización:** Se puso en marcha el Fondo Distrital FONCARGA, un instrumento diseñado para incentivar a los pequeños transportadores de carga a sustituir vehículos contaminantes por opciones de cero o bajas emisiones (subrayé que el Sector Privado actuó como agente ejecutor clave en esta descarbonización).
- **Reconocimiento Internacional:** Mencioné que los avances en movilidad sostenible de la ciudad fueron reconocidos con el prestigioso Earthshot Prize.

De igual manera, presenté las diferentes fuentes alternativas que fondean el sistema de transporte para 2025:

- **Pico y Placa Solidario:** Un cobro por externalidades que permite financiar el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), con un aporte estimado de COP \$600.000 millones para 2026.
- **Zonas de Parqueo Pago:** Los cuales buscan organizar el espacio público y se estima que generen excedentes para el FET a partir de 2026.

- Metro: Expliqué que la Empresa Metro tiene la posibilidad de generar ingresos por explotación comercial y publicidad, que se materializarán a partir de 2028 y podrían financiar la operación del SITP.

Concluí destacando que el IBERbarómetro es un resultado ejemplar de la cooperación, ya que convierte la evidencia regional en la base para orientar políticas. Finalmente, sugerí que sería valioso que los espacios de intercambio no solo recopilaran casos exitosos, sino también las experiencias que no alcanzaron los resultados esperados, ya que los errores ofrecen valiosas lecciones sobre qué evitar o qué condiciones institucionales son necesarias para lograr el cambio.

Cerré mi participación reafirmando que Bogotá, tomando los datos de 2023 como línea base, ha demostrado avances sólidos en su infraestructura, en la transición hacia una movilidad sostenible y en la implementación de alternativas de fondeo del transporte público en lo que va del año 2025. Estos logros se caracterizan por una alta participación modal en modos activos y una decidida apuesta por la electrificación. La herramienta es un insumo estratégico para evaluar futuras transformaciones de la ciudad, como la expansión de la ciclo-infraestructura (de 540 km. en 2023 a 685 km. en 2025), la incorporación de nuevos buses eléctricos, y la evolución continua de los diferentes mecanismos de fondeo del transporte público.

JUEVES, 13 DE NOVIEMBRE DE 2025

PANEL SOBRE FONDEO Y FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN AMÉRICA LATINA

Hora: 11:10 - 12:15

Lugar: Jardín Botánico de Medellín, Orquideorama, Cll. 41 #40A-26, Aranjuez, Medellín, Antioquia, Colombia

Descripción: Para esta oportunidad participé en el panel de alto nivel sobre Fondeo y Financiamiento del Transporte Público en América Latina, que se llevó a cabo en el Jardín Botánico de Medellín. El objetivo central de la sesión fue presentar y debatir las conclusiones del flagship report del BID y la UITP, que analizó los desafíos y oportunidades para transformar los esquemas financieros del transporte urbano en la región.

La mesa redonda, moderada por Agustina Calatayud (BID), se centró en contrastar los diversos marcos financieros de países como Chile, Costa Rica y, en mi caso, Bogotá, para abordar temas cruciales como la diversificación de fuentes de ingreso y el rediseño de subsidios. En ese sentido, mis intervenciones se enfocaron en detallar la estructura financiera de nuestro sistema y las estrategias que estamos implementando para garantizar su sostenibilidad a largo plazo.

Por lo anterior, expuse que el Sistema Integral del Transporte Público (SITP) enfrenta un desafío significativo en su sostenibilidad financiera. El déficit operativo (la diferencia entre el costo real y la tarifa pagada por el usuario) se estimó que superaría los USD 800 millones en 2025, un aumento sustancial respecto a 2019. Para cubrir este déficit, expliqué la composición del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET):

- Ingresos Tarifarios: los cuales financian aproximadamente el 50% de los costos operativos totales.
- Recursos Ordinarios del Distrito (79% del FET): que constituyen la fuente principal, proviniendo de impuestos de libre destinación como el Impuesto Predial y el ICA.

- Fuentes Alternativas (21% del FET): cruciales para generar un fondeo cruzado desde los usuarios de vehículo particular hacia el transporte público:
 - El Pico y Placa Solidario (PYPS) siendo la principal fuente alternativa, aportando el 15% del FET (alrededor de USD 120 millones anuales).
 - Los Excedentes de Multas de Tránsito que contribuyen con el 6% restante.
 - Y mencioné que las Zonas de Parqueo Pago (ZPP) lograron adelantar su fecha de generación de excedentes, y se espera que comiencen a aportar al FET alrededor de USD \$660 mil desde el año 2026.

De igual manera, analicé cómo establecimos las compensaciones y subsidios en Bogotá, siempre bajo el criterio de asegurar una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP.

- Subsidios hasta 2024: Explicué que contamos con tarifas diferenciales para personas en pobreza y pobreza extrema, así como para adultos mayores (62+), que gozaban de un descuento del 15% en la tarifa. También existía un subsidio para personas con discapacidad (10 viajes gratuitos al mes) que había sido creado por el Concejo. Estos recursos se canalizaron a través del FET.
- Transformación desde 2025: Mencioné que, a partir de 2025, implementamos una estrategia distrital para unificar las ayudas monetarias. La Secretaría de Integración Social asumió la gestión de un nuevo subsidio de transporte, reemplazando las tarifas diferenciales. Los beneficiarios tendrán acceso a un número determinado de viajes gratuitos al mes (de 1 a 12), dependiendo de su nivel de ingresos. La gestión de estos recursos pasó a ser responsabilidad del presupuesto de la Secretaría de Integración Social, dejando de canalizarse a través del FET.

Por otro lado, resalté que Bogotá está desarrollando proyectos a largo plazo para consolidar un sistema multimodal moderno, como la ampliación de la red BRT, la construcción de la Primera Línea del Metro (L1MB, con un avance del 64%) y la modernización de la flota del SITP, que ya alcanzó un 40% de buses de cero y bajas emisiones. Respecto al fondeo futuro, afirmé que la necesidad más crítica es cubrir el déficit creciente del SITP, por lo que nuestra meta es que las fuentes alternativas incrementen su aporte hasta el 25% del FET en los próximos diez años. Para lograr esto, expuse dos estrategias:

- Sostenibilidad de Fuentes Actuales: Expuse que el Pico y Placa Solidario ha evolucionado como una herramienta fundamental de gestión de la demanda. Informé que estamos analizando esquemas más avanzados de cobros por externalidades en zonas de alta congestión.
- Ingresos No Tarifarios del Metro (Captura de Valor): Anuncié que, a partir de 2028 con la entrada en operación de la L1MB, esperamos generar ingresos por la explotación comercial de estaciones y desarrollos inmobiliarios conexos, además de la crucial captura de valor del suelo a través de cargas urbanísticas.

Finalmente, enfatizé en la relevancia de los instrumentos de planeación de la ciudad (como el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones) y la coordinación entre el Gobierno Nacional y Distrital como medidas institucionales fundamentales para asegurar la continuidad de estos programas.

El panel sirvió como un espacio vital para contrastar la realidad financiera del transporte público en Latinoamérica. Mi participación permitió evidenciar el modelo de Bogotá, caracterizado por un nivel

intermedio de subsidios y una clara estrategia para diversificar el fondeo a través de cobros por externalidades a vehículos particulares.

La sesión demostró que, si bien existen desafíos compartidos en la región (principalmente el déficit creciente), Bogotá está avanzando con proyectos estructurantes y mecanismos innovadores que buscan asegurar la sostenibilidad financiera y la equidad del sistema de transporte a largo plazo.

REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA MISIÓN



CONCLUSIONES

Mi participación en ambas sesiones de alto nivel, en el marco del UITP Latin America Forum 2025, sirvió para consolidar la visión estratégica de Bogotá en materia de movilidad sostenible, destacando tanto los logros alcanzados como la hoja de ruta financiera que estamos trazando.

El panel sobre el IBERBarómetro de Movilidad Sostenible reafirmó el valor del análisis comparativo y situó a Bogotá como un referente regional. Cerramos la sesión demostrando que la ciudad cuenta con sólidos avances en su transición modal, con un destacable 70% de viajes realizados en modos activos y transporte público. Además, mostramos una clara y decidida apuesta por la electrificación de la flota y la expansión de la infraestructura activa, como la red de ciclovías (que ya alcanza los 685 km). El IBERBarómetro se consolidó como una herramienta estratégica para medir estas transformaciones futuras.

Por su parte, el panel de Fondeo y Financiamiento del Transporte Público fue un espacio vital para contrastar nuestra realidad financiera. Si bien la región comparte el desafío del déficit creciente en los sistemas de transporte, mi intervención permitió evidenciar el modelo robusto y en evolución de

Bogotá. Logré compartir que nuestro modelo se caracteriza por un nivel intermedio de subsidios y una estrategia proactiva para diversificar el fondeo mediante la captura de valor y el cobro por externalidades a vehículos particulares (como el Pico y Placa Solidario).

En síntesis, ambas sesiones demostraron que Bogotá está avanzando con proyectos clave, como la Primera Línea del Metro y las nuevas troncales BRT, a la vez que implementa mecanismos innovadores para asegurar la sostenibilidad financiera y la equidad del sistema a largo plazo. La combinación de datos sólidos y políticas financieras creativas son el eje de la estrategia de movilidad que hoy proyectamos para la ciudad.