



# Taller #1 – Cooperación técnica

## Codatu – AFD – Valle del Cauca

Una Autoridad Regional de Transporte  
¿Qué es y cómo funciona?

*Aspectos jurídicos, institucionales y de financiación de las  
Autoridades de Transporte*



20 – 21 de mayo de 2019

Sociedad de Mejoras Públicas de Cali

Santiago de Cali, Valle del Cauca, Colombia

*Informe redactado por Fanny Bertossi, Encargada de cooperación técnica  
– fbertossi@codatu.org*



## Tabla de contenidos

<b>Abreviaciones.....</b>	<b>3</b>
<b>Tabla de ilustraciones.....</b>	<b>4</b>
<b>Informe ejecutivo – 2 días de taller en 6 páginas.....</b>	<b>5</b>
Contexto de la cooperación técnica.....	5
Objetivos del Taller #1 “Una Autoridad Regional de Transporte ¿qué es y cómo funciona?” .....	5
Mensajes clave.....	6
Principales discusiones y ejercicios colectivos.....	8
Elementos complementarios.....	10
<b>Para profundizar: contenido detallado de las sesiones.....</b>	<b>11</b>
Día I – contexto local y nacional para la creación de la ART-ASOVC.....	11
Apertura del Taller – Evento de lanzamiento de la cooperación Francia-Valle del Cauca para la ART....	11
Sesión I – Diagnóstico actual y objetivos de movilidad en la ASOVC.....	12
<i>Introducción.....</i>	12
<i>Aspectos de enmarcación del proyecto de ART-ASOVC.....</i>	13
<i>Situación actual de la movilidad y de la organización institucional del transporte.....</i>	14
<i>La construcción y el impacto de las Autoridades de Transporte en las ciudades de Francia .....</i>	16
Ejercicio Colectivo 1: Objetivos de movilidad de la ASOVC .....	17
Sesión 2 – Marco nacional de creación de las Autoridades Regionales de Transporte .....	20
Día 2 – Base y funcionamiento de las Autoridades de Transporte .....	22
Sesión 3 – Institucionalidad y competencias de las Autoridades Regionales de Transporte .....	22
<i>Problemáticas clave para la creación de Autoridades Organizadoras de Transporte .....</i>	22
<i>Modelos institucionales en Francia y lecciones aprendidas.....</i>	23
<i>Ejemplo nacional de Autoridad de Transporte a escala regional, el caso del Área Metropolitana de Barranquilla. ....</i>	25
Ejercicio colectivo 2: Competencias y funciones en el territorio de la ASOVC.....	25
Sesión 4 – Financiación de las Autoridades Regionales de Transporte .....	30
<i>¿Quién paga qué en lo referente transporte urbano? - Codatu.....</i>	30
<i>Casos nacionales .....</i>	31
Cierre y próximos pasos .....	32
Anexos .....	34
Anexo 1 – Programa .....	34
Anexo 2 – Lista de participantes .....	35
Anexo 3 – Respuestas Ejercicio 1 por grupo .....	37



## Abreviaciones

AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
AOM	Autoridad Organizadora de Movilidad
AOT	Autoridad Organizadora de Transporte
ASOVC	Aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca (10 municipios)
ART	Autoridad Regional de Transporte
BRT	Bus Rapid Transit
CO	Monóxido de carbono
CO2	Dióxido de carbono
DNP	Departamento Nacional de Planeación
EAT	Esquemas Asociativos Territoriales
FEXTE	Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences
MIO	Masivo Integrado de Occidente
PDL	Plan de Desarrollo Local
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
PND	Plan Nacional de Desarrollo
SITM	Sistema Integrado de Transporte Masivo
SETR	Sistema Estratégico de Transporte Regional
VOC	Compuestos orgánicos volátiles



## Tabla de ilustraciones

Figura 1: Resultados del ejercicio 1 - desafíos actuales .....	8
Figura 2 : Consolidado de resultados del ejercicio 2 de proyección de funciones .....	9
Figura 3: Foto evento de lanzamiento de la cooperación técnica .....	11
Figura 4: Lámina de los 6 componentes de una Autoridad de Transporte .....	12
Figura 5: Propuesta inicial de servicios de transporte .....	14
Figura 6: Evolución del municipio de Echirolles en el Área Metropolitana de Grenoble .....	17
Figura 7: Consolidado de resultados del ejercicio colectivo 1 – parte desafíos .....	18
Figura 8: Consolidado de resultados del ejercicio colectivo 1 – parte objetivos 2030 .....	19
Figura 9: Fotos del ejercicio colectivo 1 .....	20
Figura 10: Foto de la sesión 2 .....	21
Figura 11 – Foto presentación sesión 3 .....	24
Figura 12 – Organización actual del transporte.....	26
Figura 13: Esquema de alimentación del presupuesto público de los transportes.....	30
Figura 14: próximos pasos de la cooperación Francia-Valle del Cauca .....	33



## Informe ejecutivo – 2 días de taller en 6 páginas

### Contexto de la cooperación técnica

Frente a la necesidad de realizar acciones para preservar el medio ambiente y hacer de la región un territorio más competitivo, la Aglomeración Sur-Occidental de Colombia en el Valle del Cauca (ASOVC) está actualmente desarrollando proyectos estratégicos para promover sistemas funcionales más sostenibles y reforzar y organizar las dinámicas metropolitanas. Un cambio de escala en el territorio se ve impulsado en particular por el proyecto del Tren de Cercanías, actualmente en etapa de estudio de prefactibilidad. Este proyecto contempla la recuperación de la antigua vía férrea para implementar un corredor de transporte masivo férreo que una a Cali con los municipios de Yumbo, Palmira y Jamundí. En paralelo, el Corredor Verde, proyecto piloto en la región incluido en el POT y el PDL de Cali, busca inscribir el Tren de Cercanías en un proyecto de renovación urbana más global que contempla el desarrollo de un parque lineal, la priorización del espacio público, los medios de transporte no-motorizados y la integración de buenas prácticas ambientales. Estos proyectos estratégicos abren oportunidades para repensar el sistema de transporte y los objetivos de movilidad y sostenibilidad en la región.

Algunos retos importantes existen en términos de transporte en la región, estos incluyen: el uso creciente de vehículos particulares y motos (que repercute en una nueva distribución en la repartición modal donde las partes de los peatones y de los servicios de transporte público se ven reducidas), la sostenibilidad de la oferta de transporte público municipal e intermunicipal especialmente en el contexto de una competencia fuerte de la oferta de transporte 'informal', la conexión entre zonas rurales y zonas urbanas, los niveles de congestión especialmente en la ciudad-centro, y la débil integración física, operacional y tarifaria del sistema a escala regional.

En este contexto, la Gobernación del Valle del Cauca solicitó a la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) un apoyo para la estructuración de la Autoridad Regional del Valle del Cauca, una autoridad de transporte supramunicipal para la región metropolitana. Se lanzó, en febrero de 2019, una cooperación técnica apoyada por fondos FEXTE que busca estructurar esta nueva organización institucional del transporte para responder a las necesidades de articulación del sistema a escala regional e impulsar la transición metropolitana de la aglomeración.

La cooperación técnica incluye:

- (i) una asistencia técnica coordinada por Codatu y enfocada a reforzar las capacidades de las administraciones en materia de organización institucional del transporte a escala regional a través de 3 talleres participativos
- (ii) un estudio de estructuración institucional, organizacional, económico-financiera y técnica de una Autoridad Regional de Transporte (ART) y del Ente Gestor del tren.

### Objetivos del Taller #1 “Una Autoridad Regional de Transporte ¿qué es y cómo funciona?”

El primer taller de la cooperación técnica tuvo como objetivo principal, a partir de ejemplos franceses y nacionales, identificar colectivamente el potencial rol, funcionamiento e impacto de una ART para la Aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca constituida por 10 municipios: Cali, Yumbo, Jamundí, Palmira, Candelaria, Dagua, Vijes, La Cumbre, Florida y Pradera.



Se invitaron representantes de los 10 municipios del ámbito de la cooperación, la Gobernación del Valle del Cauca y entes nacionales involucrados en la consolidación del marco para el desarrollo de las Autoridades Regionales de Transporte en Colombia (DNP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio) a participar en este primer momento de trabajo colectivo para permitir que las instituciones se alineen alrededor de este proyecto, tengan una comprensión general de las Autoridades Organizadores de Transporte y puedan construir unos escenarios preliminares de las características de la ART-ASOVC.

Para entender qué puede ser y cómo puede funcionar una Autoridad de Transporte a nivel regional, el taller de dos días se organizó en cuatro sesiones:

### ***Sesión 1: Situación actual y objetivos de movilidad en la ASOVC***

El objetivo fue entender y reflexionar colectivamente sobre 1. la situación actual de la ASOVC en términos de desafíos de la movilidad a escala regional y la organización institucional del transporte y 2. empezar a pensar la movilidad a nivel metropolitano, es decir, salir de las problemáticas de cada municipio para proyectar objetivos comunes de la Aglomeración.

### ***Sesión 2: Marco nacional de creación de las Autoridades Regionales de Transporte***

Con el objetivo de enmarcar el proceso de estructuración de la Autoridad Regional de Transporte de la ASOVC en el marco existente y en construcción a nivel nacional, representantes del DNP y del Ministerio de Transporte presentaron la ley existente y las orientaciones del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 en materia de Autoridades Regionales de Transporte y Esquemas Asociativos Territoriales. El objetivo de esta discusión con Entidades Nacionales también fue informarles sobre el proceso actual en el Valle del Cauca y solicitar su apoyo y acompañamiento para la estructuración de la ART-ASOVC, presentándola como un caso piloto en Colombia.

### ***Sesión 3: Institucionalidad y competencias de las Autoridades Regionales de Transporte***

A partir de una mirada general de las Autoridades de Transporte y de ejemplos concretos nacionales y franceses (Área Metropolitana de Barranquilla, SMTC de la Aglomeración de Grenoble (Francia) y Área Metropolitana de Montpellier (Francia)), el objetivo fue entender las diferentes formas institucionales de las Autoridades de Transporte que actúan en un territorio supramunicipal y las competencias que ejercen. Los participantes pudieron analizar la institucionalidad y las competencias de la Autoridad de Transporte en el caso particular de la ASOVC a través de un ejercicio colectivo.

### ***Sesión 4: Aspectos financieros de las Autoridades Regionales de Transporte***

El objetivo de esta última sesión fue presentar las principales fuentes de financiación de las Autoridades de Transporte en el mundo, así como el rol que ejercen como entes de canalización y gestión de los ingresos al transporte, con base en la publicación de Codatu: [¿Quién paga qué en materia de transporte?](#) y de casos concretos (Francia, Área Metropolitana de Barranquilla y Subsidios cruzados en Cali).

## **Mensajes clave**

Las ART se crean generalmente porque existe un problema de movilidad en el territorio, una necesidad de canalizar y administrar los recursos financieros para el funcionamiento e inversión al transporte, un territorio de desplazamiento que corresponde a jurisdicciones y competencias de varias instituciones que necesitan colaborar, y proyectos de movilidad que se tienen o se quiere implementar. En otras



palabras, la ART permite definir una **gobernanza del transporte adaptada al contexto y el territorio de desplazamientos**.

Las características de una ART que tienen ser definidas son:

- **Un territorio** (que estratégicamente debe corresponder a las prácticas de desplazamiento)
- **Una organización** (definir ¿qué actores participan y qué actores integran la ART?, ¿cómo se articula la ART con otras entidades?, ¿qué sistema de gobernanza?, ¿quién tiene voz y quién tiene voto?)
- **Una institucionalidad** (un marco legal de soporte congruente con los marcos existentes)
- **Unos recursos** humanos, técnicos y financieros suficientes
- **Unas competencias** (el espectro de competencias puede ir desde el sistema de transporte público colectivo, hasta el conjunto de movilidades y, en algunos casos, la gestión del desarrollo urbano)
- **Unas funciones**, que se pueden clasificar en 3 niveles desde lo estratégico hasta lo operacional:
  - Estratégico (largo plazo): proyectar los objetivos del territorio, orientaciones políticas
  - Gestión táctica (mediano plazo): planificar los servicios de transporte, dar prioridad temporal a los proyectos, elegir un modo de operación de la red, definir objetivos de servicios (frecuencias, horarios, estándares de calidad...), definir una política de tarifa, contribuir al financiamiento del sistema de transporte y canalizar los recursos financieros de transporte, realizar infraestructuras, etc.
  - Operativo (corto plazo): operar o gestionar la operación del sistema.

Para trabajar sobre el territorio de desplazamientos que generalmente involucra varias jurisdicciones, la **asociatividad** es un tema central en la constitución de ART, como la base de la cooperación institucional. Dos elementos son centrales en este proceso, el **marco de asociatividad territorial** que permite crear Autoridades de Transporte a nivel regional como es el caso en Francia y Colombia, y la **voluntad política** de los actores territoriales a asociarse para cooperar o mutualizar competencias. Por esto, la constitución de ART siempre es un proceso de tiempo largo, que implica negociaciones con los diferentes actores institucionales y operativos involucrados.

Generalmente, la consolidación de una ART es un **proceso progresivo** tanto a nivel territorial y de competencias (la ART amplía progresivamente su alcance) como de gobernanza (la toma de decisión y la representación institucional dentro de la ART puede evolucionar). El mismo marco normativo nacional de transporte y asociatividad territorial evoluciona con el tiempo. En Francia, se consolidó durante 40 años para otorgar cada vez más competencias a las Autoridades de Transporte, descentralizar, incluir aspectos de calidad ambiental, incluir nuevos modos de desplazamiento, etc.

Contar con **recursos financieros estables** es la clave para estructurar una AOT capaz de actuar, ganar legitimidad, e implementar proyectos. Es esencial definir mecanismos de financiación a través de la implementación de fuentes específicas y a través la negociación de claves de financiación entre las instituciones asociadas (municipios, departamentos, etc.). Idealmente, las claves negociadas (a menudo se negocian con base en un componente demográfico) prevén la evolución de los gastos, para garantizar los recursos de la ART y agilizar los procesos sin tener que negociar puntualmente para la financiación de los gastos adicionales.



## Principales discusiones y ejercicios colectivos

Las principales preguntas de los participantes giraron en torno a:

- El **interés o beneficio para los municipios**, en particular los municipios que no participan en el proyecto del Tren de Cercanías, de unirse en este proceso de ART
- La **asociatividad** como base institucional de la ART: ¿cómo se articula el EAT con la ART? ¿cómo se refuerza el EAT para ejercer la competencia de transporte?
- Las **fuentes de financiación específicas** del funcionamiento de la ART

### Ejercicio 1: Desafíos actuales y objetivos de movilidad de la ASOVC

La calidad del servicio actual en términos de integración, eficiencia distancia-tiempo, seguridad es el principal desafío presentado por los participantes, seguido por la falta de cooperación institucional.

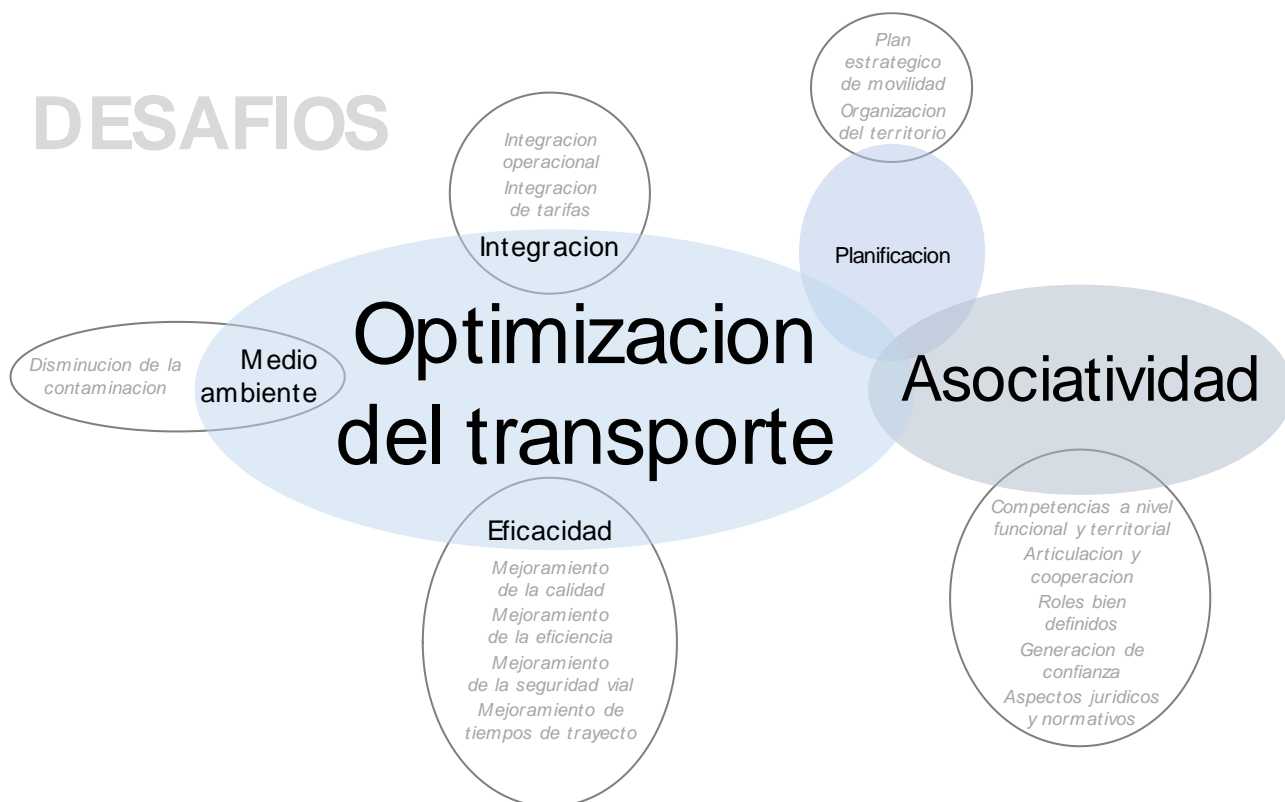


Figura 1: Resultados del ejercicio 1 - desafíos actuales. Fuente : Resultados Taller #1, Codatu

Los objetivos de movilidad 2030 mencionados por los participantes se pueden organizar en dos categorías: los primeros enfocados a responder a los desafíos actuales, y los otros a plantear nuevos objetivos e integrar nuevas variables para proyectar el sistema de transporte. Estos nuevos objetivos fueron: el desarrollo de energías limpias, la articulación transporte-urbanismo, crear una cultura y una identificación de transporte público. En general, el objetivo global es posicionar el sistema de transporte como motor del desarrollo social y económico de la región dentro de 10 años.

Según los grupos, el objetivo de crear la ART es:

- **Un rol de planificación más o menos fuerte (dimensión estratégica de largo plazo):**



- “Planificar la movilidad para la ciudad región” (+)
- “Articular los planes de movilidad y estrategias de movilidad del territorio” (-)
- **Un rol de organización del transporte (dimensión táctica de mediano plazo):**
- “Solucionar los problemas que plantea la integración del sistema a nivel de la aglomeración”
- “Organizar el transporte interurbano de pasajeros” con la voluntad de compartir esta experiencia y asesorar otros territorios en este proceso de reorganización del transporte.

Cabe notar que ninguno de los grupos mencionó específicamente el proyecto del Tren de Cercanías como objetivo de movilidad de la ASOVC o como objetivo de creación de la ART.

## Ejercicio 2: Funciones de la ART

Las siguientes tendencias emergieron entre los diferentes grupos:

- Una visión del **Sistema de Transporte Regional** compuesto por el **SITM MIO**, el **Tren de Cercanías** y los **buses intermunicipales**.
- La presencia de la **Gobernación del Valle del Cauca** como **entidad estratégica para la planeación** del sistema de transporte regional (como responsable única o dentro de una Junta donde estén representadas todas las autoridades de transporte).
- La consolidación de **MetroCali** como **Ente Gestor del sistema regional**
- La integración de los sistemas municipales y la delegación de ciertas competencias por parte de las alcaldías fue menos evidente. La tendencia es que la **ART asuma la competencia de organización táctica de los sistemas municipales**: de (1) todas las rutas municipales pero con regulación y control por parte de las alcaldías, o (2) sólo de rutas de mayor relevancia con un simple acompañamiento a las alcaldías para la planificación de otras rutas municipales.

	Grupo	TREN	BUS	M I O	SISTEMAS MUNICIPALES		
		INTERMUNICIPAL	INTERMUNICIPAL				
ESTRATEGICO	1	GOBERNACION DEL VALLE	ART		SECRETARIAS PLANEACION MUNICIPAL	División por función (ART hace planeación táctica y secretarías municipales hacen control)	
	2	GOBERNACION DEL VALLE					
	3	Junta Directiva (Gobernación, alcaldías, MinTransporte, ART)					
TACTICO	1		ART		ART SECRETARIAS DE MOVILIDAD MUNICIPAL	División por modo (ART se encarga de sistemas municipales mas relevantes que se integran con sistema regional, y municipios se encargan de sistemas locales)	
	2		ART		ART SECRETARIAS DE MOV. MUN. (+ SEC. DEPARTAMENTAL)		
	3		METROCALI a través de delegación por parte de ART + supervisión y control por ART		X		
OPERACIONAL	1		METROCALI		SECRETARIAS DE MOVILIDAD		
	2		METROCALI		SECRETARIAS DE MOVILIDAD (+ SEC. DEPARTAMENTAL)		
	3		METROCALI		Otros Entes Gestores (sistemas estratégicos municipales)		
OPERADORES	1	PUBLICO Y PRIVADO					
	2		PUBLICO Y PRIVADO		PRIVADO		
	3		PUBLICO Y PRIVADO		X		

Figura 2 : Consolidado de resultados del ejercicio 2 de proyección de funciones en la ASOVC por grupo de trabajo. Fuente: Taller #1, Codatu



## Elementos complementarios

### Algunas reflexiones de expertos invitados con base en la experiencia de Francia

#### 1. Autoridad Única

- Una Autoridad Organizadora de Transporte única que tiene competencia sobre todos los modos y los sistemas de transporte en el territorio permite una mayor coherencia y agilidad de los procesos de organización y planeación del transporte y el desarrollo territorial.
- Además, integrar todas las movilidades en los territorios para cubrir los desplazamientos hasta el último kilómetro representa una oferta de alto valor para los usuarios.
- En este orden de ideas, se podría considerar que, en una fase consolidada, la ART pueda dialogar, formalizar e integrar sistemas municipales tradicionales que conectan las zonas rurales, como una oferta de alto valor y beneficio para los municipios del segundo anillo y sus habitantes.
- Si se plantea una Autoridad única, por la alta concentración de poder que tendrá, la efectiva representación de las instituciones en la gobernanza de esta autoridad es esencial.

#### 2. Equilibrio técnico / político

- Es común que la capacidad técnica esté concentrada en Entes Gestores u operadores de sistemas de transporte. En el momento de crear una Autoridad de Transporte *ad hoc*, será difícil que ésta sea fuerte y cuente con capacidades técnicas suficientes. Es importante aprovechar la capacidad y la experiencia existente y apoyarse sobre el Ente Gestor como entidad integradora del sistema.
- Adicionalmente, la integración institucional a través de la constitución de una ART que centralice o reciba competencias de entidades suele ser complicada y larga por razones de voluntad política y de marcos legales. En este caso, iniciar el proceso por la integración técnica, apoyada en los entes técnicos, puede actuar como detonante del proceso.
- Sin embargo, la autoridad de transporte será garante del interés común. Es importante que progresivamente integre capacidades técnicas para crear un contrapeso y juzgar las propuestas de los entes técnicos, que pueden a veces caer en soluciones “tecnicistas” más que pragmáticas o del interés general.

#### 3. Construcción de legitimidad

- Es importante crear un ambiente de confianza y legitimidad para la Autoridad Regional de Transporte.
- Por ejemplo, para empezar este proceso, proyectos estratégicos en curso o en un futuro cercano podrían llevar el “sello” ART y permitir su posicionamiento público.

#### 4. Pasos pequeños y trabajo a partir de lo existente

- El proceso de creación de una ART implica una consolidación progresiva. Es estratégico partir de lo existente (capacidad técnica del Ente Gestor, institución existente y competente en planeación a nivel regional – Gobernación, esquema de asociatividad constituido) y consolidar estos recursos.

### Oportunidades a nivel nacional

- Seguimiento del DNP, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Vivienda de este proyecto piloto de la ART-ASOVC
- Elaboración en curso de un CONPES de proyectos estratégicos para la integración regional



## Para profundizar: contenido detallado de las sesiones

### Día I – contexto local y nacional para la creación de la ART-ASOVC

El día 1 se centró en la presentación del contexto local y nacional para crear la Autoridad Regional de Transporte, tomando en cuenta la organización actual del transporte, los desafíos y objetivos estratégicos de movilidad a escala metropolitana y el marco jurídico nacional en construcción para la creación de ART en Colombia.

### Apertura del Taller – Evento de lanzamiento de la cooperación Francia-Valle del Cauca para la Autoridad Regional de Transporte

La apertura del Taller #1 coincidió con el evento de lanzamiento de la cooperación técnica Francia-Valle del Cauca para la Autoridad Regional de Transporte financiada con fondos FEXTE por un valor de 200.000 euros.

La Señora Dilian Francisca Toro, Gobernadora del Valle del Cauca, el Señor Gautier Mignot, Embajador de Francia en Colombia, el señor Lionel Goujon, Director Adjunto para Colombia de la Agencia Francesa de Desarrollo y la señora María Isabel Ulloa, Director Ejecutiva de ProPacífico (facilitador de la cooperación) lanzaron oficialmente la cooperación técnica. Los ponentes resaltaron en sus discursos los tres apoyos de Francia a proyectos estratégicos de movilidad sostenible en el Valle del Cauca: (1) el proyecto Tren de Cercanías cuyo estudio de prefactibilidad está financiado por fondos del FASEP, (2) el apoyo al proyecto Corredor Verde de la Alcaldía de Cali a través del fondo FFEM y (3) el último componente de estructuración de la ART a través del fondo FEXTE. Asimismo, se enfatizó la importancia estratégica del proyecto Tren de Cercanías y la necesidad para que sea implementado y gestionado de tener una autoridad supramunicipal de organización y supervisión del transporte. Por último, se mencionó la experiencia valiosa de 40 años que tiene Francia en desarrollar y consolidar Autoridades Organizadoras de Transporte y más recientemente de Autoridades Organizadoras de Movilidad en su territorio.



Figura 3: Foto evento de lanzamiento de la cooperación técnica Francia-Valle del Cauca para la estructuración de la Autoridad Regional de Transporte y apertura del Taller #1 – Sociedad de Mejoras Públicas de Cali. Fuente: ProPacífico

## Sesión I – Diagnóstico actual y objetivos de movilidad en la Aglomeración del Valle del Cauca

La sesión 1 del taller permitió presentar el contexto de la cooperación y establecer un diagnóstico de base de la situación actual de la organización institucional del transporte y de las problemáticas de movilidad en la región.

### Introducción – AFD / Codatu

La sesión fue introducida por Tania Norotte, Project Manager Especialista en Transporte de la AFD y Pablo Salazar Ferro experto en movilidad de Codatu, coordinador senior de la cooperación técnica.

La AFD resaltó la experiencia de Francia en materia de autoridades organizadoras de transporte municipal e intermunicipal bajo varias formas jurídicas y modelos de gobernanza como por ejemplo estructuras de mutualización de la competencia del transporte entre entes territoriales (municipales y regionales) y asociaciones de municipios multivocacionales, es decir que los municipios se unen para organizar a nivel metropolitano varias competencias como el transporte, la planeación territorial, el agua y saneamiento, la gestión vial, la cultura, etc. Cada modelo tiene que responder a las problemáticas y el contexto del territorio.

Codatu introdujo las grandes preguntas que tienen que presentarse al momento de estructurar una Autoridad de Transporte:

1. La **diferencia de enfoque** entre una **Autoridad Organizadora de Transporte** enfocada a organizar la oferta de transporte y una **Autoridad Organizadora de Movilidad**, orientada a responder a la demanda de desplazamientos para introducir la discusión del taller.
2. Los **seis componentes de una Autoridad Regional de Transporte**:

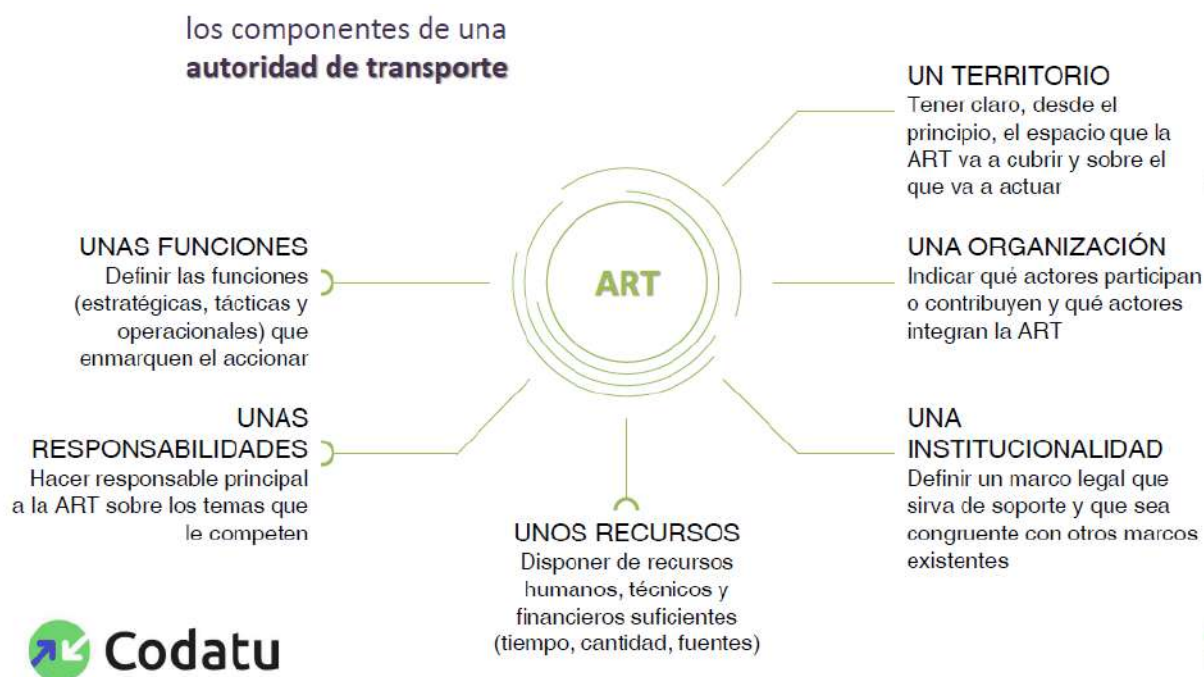


Figura 4: Lámina de los 6 componentes de una Autoridad de Transporte. Fuente: Codatu



3. Las **tres dimensiones de organización del transporte** en un territorio que debe cumplir una Autoridad de Transporte en alianza con entidades aliadas como Entes Gestores, municipios, operadores, etc. Estas se pueden ubicar en un eje que va de la dimensión estratégica (largo plazo) a una dimensión operativa (cotidiano) del sistema de transporte. La organización del transporte empieza con una **visión política de largo plazo** que propone definir grandes objetivos de movilidad (modos a desarrollar en el territorio, participación del sector privado, organización territorial, grandes proyectos de inversión etc.) generalmente contenidos en políticas o planes integrales de movilidad. La segunda dimensión (“táctica”) consiste en concretizar estos objetivos en **propuestas concretas de organización de la movilidad** (rutas de transporte, proyectos de infraestructura y desarrollo de la red existente, tarifa, frecuencias de operación, calidad del servicio, etc.). Por último, la tercera dimensión de corto plazo consiste en permitir la **ejecución de las decisiones tomadas** a través de la operación del sistema o de la contratación de operadores, del mantenimiento de las infraestructuras y los vehículos, de la recolección y análisis de la información multimodal, etc.

---

#### Aspectos de enmarcación del proyecto de ART-ASOVC – Gobernación del Valle del Cauca

Cesar Londoño, Asesor del Proyecto Tren de Cercanías de la Secretaría de Infraestructura de la Gobernación del Valle del Cauca presentó el contexto en el que surgió la necesidad de estructurar una Autoridad Regional de Transporte en la ASOVC.

##### **Necesidad**

La iniciativa de solicitar el apoyo de Francia a la estructuración de una Autoridad Regional de Transporte surgió de los **proyectos estructurantes de Corredor Verde y del Tren de Cercanías** que requieren de la conformación de una Autoridad supramunicipal puesto que el proyecto del Tren se proyecta sobre cuatro jurisdicciones municipales (Cali, Yumbo, Palmira, Jamundí). Sin embargo, la necesidad de crear esta estructura supramunicipal responde a realidades que ultrapasan estos dos proyectos, puesto que la **ASOVC actúa como una ciudad funcional**, es decir que existen relaciones funcionales entre los 10 municipios en particular en términos de desplazamientos por motivos de trabajo. Estas relaciones funcionales supramunicipales fueron resaltadas en documentos estratégicos como (1) la Misión Sistema de Ciudades del DNP (2012) que identificó a Cali como una de las 18 ciudades funcionales del país medida a través de sus interacciones con Yumbo, Palmira, Jamundí, Candelaria, Pradera y Florida, (2) el POTD del Valle del Cauca (2016) que integra a Dagua y La Cumbre en el Zona de influencia de la Conurbación Metropolitana y tienen relaciones fuertes con Cali en cuanto a actividades de ocio y segunda residencia, y (3) la Encuesta de Movilidad y sus municipios vecinos cuyos resultados muestran unos 200.000 viajes diarios que sólo inician o terminan en Cali. Estos documentos, así como el CONPES de 2014 para consolidar el Sistema de Ciudades, subrayan la **débil articulación, coordinación y visión de complementariedad** dentro de estos territorios funcionales y en cuanto a transporte, la **ausencia de una figura competente** para gestionar las demandas de transporte a la escala de los desplazamientos reales de la población.

##### **Oportunidad**

Frente a esta realidad, surge la oportunidad de crear una Autoridad Regional de Transporte. Esta figura se creó en el artículo 183 de la ley 1753 del 2015 que hasta la fecha no ha sido reglamentado. Ningún territorio de Colombia ha implementado una ART.



### Primeras propuestas

En esta etapa inicial del proyecto de estructuración de la ART-ASOVC, algunas reflexiones iniciales sobre la ART se presentaron:

- **El territorio:** para participar en este proceso de estructuración de la ART-ASOVC se contempla el territorio de 10 municipios identificados en el Sistema de Ciudades y el POTD (Cali, Palmira, Yumbo, Jamundí, Candelaria, Pradera, Florida, Vijes, La Cumbre, Dagua)
- **El ámbito de competencias de la ART:** servicios de movilidad que cubren más de un municipio o se integren tarifaria y funcionalmente al sistema regional masivo



Figura 5: Propuesta inicial de servicios de transporte incluidos bajo la responsabilidad de la ART-ASOVC. Fuente: Gobernación del Valle del Cauca

### Situación actual de la movilidad y de la organización institucional del transporte – MetroCali

Carlos González, asesor en la Dirección de Planeación de MetroCali, presentó una situación base de los desafíos de movilidad actuales en la ASOVC.

La presentación estaba orientada a presentar datos de desplazamientos a nivel regional. Algunas de las cifras clave que se presentaron fueron:

- **Peso demográfico y económico de la ASOVC**

En los municipios del G-11 vivían cerca de 3,7 millones de personas en 2018, es decir el 77% de la población del departamento. El G-11 aporta el 77% del PIB del Departamento (DNP, 2015).

- **Predominancia de los vehículos particulares y las motos en los desplazamientos regionales y sus externalidades negativas**

El 49% de los viajes intermunicipales en Cali y sus municipios vecinos se realizan con transporte privado, mientras que sólo el 29% se realizan en transporte público. En horas de mayor demanda, las vías arteriales de Cali, en puntos de entrada y salida, muestran altos niveles de tráfico (30.000 vehículos motorizados). El 80% de los vehículos motorizados presentes en estas vías son autos y motos privados. Esta tendencia se está reforzando como lo demuestra la cifra impactante del incremento de 113% en

la tasa de motorización en motos particulares entre 2010 y 2016. Se estima que en 10 años, con las tendencias actuales, el parque de carros privados sería casi el doble del actual y el parque de motos particulares el triple. Esta situación tiene un impacto ambiental fuerte, ya que estos vehículos privados son la principal fuente de emisiones de CO<sub>2</sub> (39% del total de emisiones provienen de vehículos particulares), de CO y de VOC (60% y 84% respectivamente provienen de vehículos particulares y motos).

- **Desafíos relacionados con la organización actual del transporte**

Los siguientes desafíos fueron presentados:

- La poca visibilidad de las competencias y las responsabilidades de las entidades involucradas en la organización del transporte público frente al usuario,
- La débil planeación del transporte a través de instrumentos de planeación a escala regional y la ausencia de integración física, tarifaria y operacional de los diferentes sistemas,
- La regulación y el control del transporte intermunicipal, en términos de optimización de rutas, control del transporte informal, control a las derivas de operación, desarrollo de la reglamentación para prevenir superposición de rutas que contribuyen a la congestión, los altos tiempos y costos de desplazamiento en particular en la ciudad centro,
- El fomento de la seguridad vial en la región y la reducción de la accidentalidad,
- El desafío de accesibilidad y conexión de las zonas urbanas y rurales.

#### **Discusión:**

- *Las preguntas fueron enfocadas al **alcance del proyecto Tren de Cercanías**, en particular si se contemplaba su desarrollo fuera de los 4 municipios actualmente incluidos en el estudio de pre-factibilidad (se planteó, por ejemplo, para el caso de La Cumbre, la oportunidad de desarrollar un proyecto de tren turístico), y cuál sería el **beneficio de participar en el proyecto de ART para los municipios de la ASOVC** que no están en el proyecto del Tren de Cercanías.*

Se resaltó que el proyecto Tren de Cercanías actualmente en estudio de pre-factibilidad responde a una problemática específica de transporte intermunicipal sostenible entre Cali y sus municipios vecinos, que está actualmente en una etapa preliminar en la que no se pretende abarcar el conjunto del sistema ferroviario existente y proyectado en el Valle del Cauca, sino que el estudio realizado por SYSTRA tiene un alcance territorial y técnico claramente definido (municipios de Cali, Yumbo, Palmira, Jamundí).

Por otro lado, la cuestión del beneficio para los municipios es esencial, puesto que los procesos de estructuración de Autoridades Organizadoras de Transporte son totalmente ligados a la **voluntad política**<sup>1</sup> de los municipios de cooperar y mutualizar competencias y recursos. Durante el taller se resaltó en varias ocasiones que las funciones y competencias que podría asumir la ART ya existen en

<sup>1</sup> La ART de la Aglomeración de Grenoble (SMTC-Grenoble) que amplió su territorio de actuación recientemente estuvo en un proceso de discusión de 2 años con los nuevos municipios; por otro lado el principal desafío de la ART de la aglomeración de Recife en Brasil es la adhesión de los municipios, pues sólo 2 de los municipios de la Región Metropolitana cedieron sus competencias a la ART (responsable de lo intermunicipal y del transporte municipal en todos los modos en estas dos ciudades, lo que conforma ahora el sistema integrado metropolitano), la resistencia de los municipios proviene del miedo a perder competencias y al distanciamiento de la autoridad centralizada a nivel metropolitano con respecto a las necesidades y problemáticas específicas de su territorio.

la actualidad y que, por ende, su creación deberá pasar por un proceso de delegación de competencias por parte de los entes actualmente competentes (Ministerio de Transporte y/o municipios). La presentación siguiente sobre el proceso y el impacto de la creación de ART en Francia mostró los impactos positivos de unirse para crear AOTs a la escala del territorio de desplazamientos metropolitanos.

---

### La construcción y el impacto de las Autoridades de Transporte en las ciudades de Francia

Para abrir la discusión sobre potencial impacto de desarrollar ART para la ASOVC, Marc Le Tourneur, antiguo director de proyectos y operaciones de tranvías en Estrasburgo, Reims, Grenoble y Montpellier, experto en ART en Francia, presentó el proceso de construcción de las AOT en Francia.

La constitución de Autoridades de Transporte en Francia fue ligada a la necesidad de organizar el transporte para **financiar el déficit de operación de los operadores privados** a partir de los años 60. En algunas ciudades, se desarrollaron contratos de financiación de las empresas privadas que operaban el sistema o, en muchas otras ciudades que tuvieron como objetivo desarrollar el sistema público de transporte, se compraron las empresas operadoras para crear nuevas sociedades parapúblicas de operación de los sistemas. El rol de los privados pasó a ser únicamente de operador del sistema, cuando la mayoría de las Autoridades de Transporte se transformaron en dueñas de la infraestructura y los vehículos, y asumieron responsabilidades para invertir y cubrir los déficits de operación. Dos sucesos fueron claves en este proceso:

- en 1971 en París y, después, 1973 para las otras ciudades de Francia la **instauración de la contribución transporte<sup>2</sup>**, un impuesto pagado por las empresas del territorio de más de 11 empleados recaudado por la AOT para financiar inversiones en el sistema de transporte público. Este nuevo recurso incentivó la asociación de municipios en Autoridades de Transporte supramunicipales puesto que para poder instaurar la contribución al transporte tenían que tener un territorio de competencia con una población mínima establecida por ley.
- En 1982, la **ley de descentralización institucionalizó y sistematizó la creación de Autoridades de Transporte**: una asociación de municipios con fiscalidad propia se vuelve automáticamente AOT.

A partir de esta **nueva organización: una autoridad organizadora de transporte, un recurso específico para el transporte pagado por las empresas del territorio, una nueva organización con las entidades operadoras del servicio de transporte**, el desarrollo de los sistemas de transporte público en Francia fue muy grande: se desarrollaron metros en las ciudades principales, tranvías en las intermedias, medidas de desarrollo de la calidad de los servicios de bus y una tarificación que permitió incrementar el número de usuarios del sistema.

### Las ventajas de este modelo fueron:

- Tener una fuente de recursos estables
- Tener una autoridad de transporte con responsabilidades claras y un territorio de competencia bien definido
- La coherencia entre el territorio de las AOT y el perímetro urbano que permitió políticas coordinadas de transporte y urbanismo. Casos como Grenoble o Montpellier muestran como

---

<sup>2</sup> « *versement transport* » por su nombre en francés.



el sistema de transporte se volvió la columna vertebral del desarrollo de la ciudad, generando nuevas centralidades planeadas, densificando los ejes estratégicos de la ciudad, etc.



Figura 6: Evolución del municipio de Echirolles en el Área Metropolitana de Grenoble alrededor de la red de tranvía. Fuente: SMTC de la Aglomeración de Grenoble

Los **límites del modelo** fueron:

- La cohabitación sobre un territorio de varias autoridades de transporte intermunicipales, departamentales, regionales competentes para modos diferentes que hacen indispensable una política de articulación entre los diferentes modos de transporte.
- La necesidad de actuar también sobre la gestión vial, el estacionamiento y los modos activos, para asegurar una coherencia. Esta necesidad conllevó a que las Autoridades de Transporte pasen a ser Autoridades de Movilidad a partir de 2015 por ley.

### **Discusión:**

*Las preguntas fueron enfocadas a la asociatividad en Francia, en particular la articulación entre diferentes autoridades de transporte de un mismo territorio funcional.*

Se explicó que varias autoridades de transporte de un territorio podían cooperar en una entidad de cooperación de tipo “Federación” que permite hacer más fáciles y atractivos los desplazamientos intermodales en el territorio (trenes regionales, rutas urbanas, redes de transporte en zonas rurales, etc.), más allá de la complejidad institucional de los transportes. Algunas de las acciones que pueden implementar estas entidades de cooperación son: una base de datos multimodal que integra toda la información de las diferentes AOT, un sistema de tarificación multimodal por zonas que permite usar las diferentes redes organizadas por cada una de las AOT aliadas, etc.

### **Ejercicio Colectivo 1: Objetivos de movilidad de la ASOVC**

El objetivo de este primer ejercicio era que los municipios pudieran dialogar juntos para salir de una visión municipal de las problemáticas de transporte y empezar a pensar como aglomeración con una visión metropolitana.

El segundo objetivo era entender el posicionamiento y el entendimiento actual de los actores municipales y de la Gobernación frente a este proyecto de Autoridad Regional de Transporte y su posible impacto para la región.

Distribuidos en 4 mesas de trabajo, los participantes fueron invitados a proyectarse en 2030. En esta época, la ASOVC se habrá posicionado como una referencia internacional en materia de movilidad sostenible metropolitana. ¿Por qué? ¿Qué hemos logrado como Aglomeración? Los participantes respondieron a 3 preguntas clave:

- ¿Cuáles son nuestros desafíos actualmente?
- ¿Cuáles serán nuestros logros en 2039?
- ¿Por qué se creó la ART-ASOVC?

### Resultados consolidados:

**Los principales desafíos actualmente** tienen que ver con la calidad del servicio de transporte en términos de integración y de tiempos de transporte.

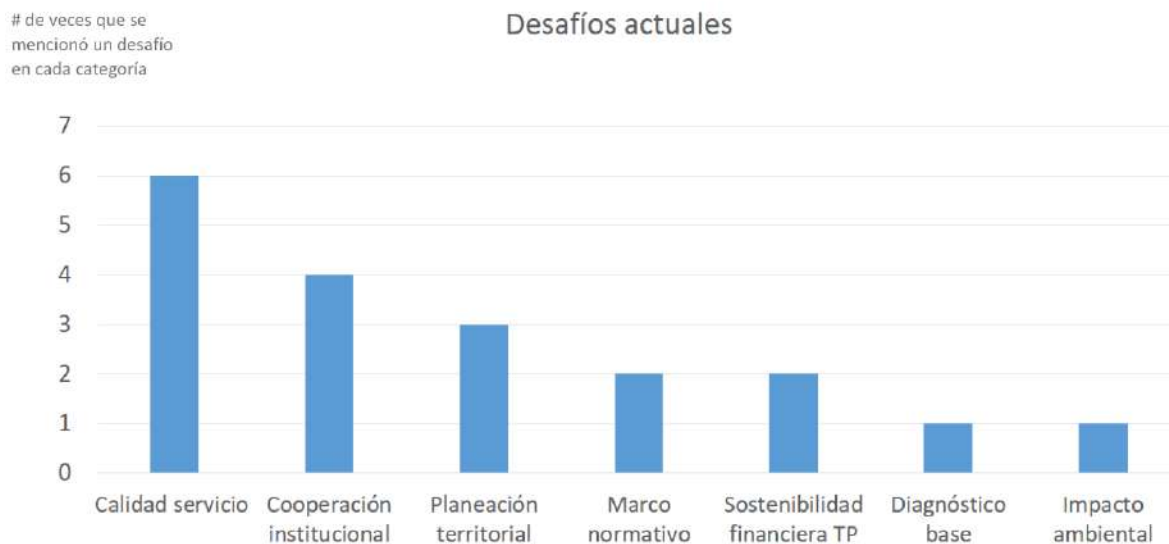


Figura 7: Consolidado de resultados del ejercicio colectivo 1 – parte desafíos. Fuente: Codatu a partir de resultados 20.05.2019

- El principal desafío identificado por los participantes fue en términos de calidad del servicio de transporte público. Se planteó en particular la falta de integración tarifaria del sistema, y en segundo lugar de integración física y operacional, la baja eficiencia del sistema de términos de relación tiempo-distancia, y por último la seguridad en el transporte público.
- La cooperación institucional apareció como un desafío importante, en particular en términos de confianza entre actores municipales y regionales y de voluntad política.
- La ausencia de una planeación del territorio y de la movilidad a la escala municipal y de la aglomeración fue mencionada por 2 grupos.
- La debilidad del marco normativo actual sobre definición de competencias y funciones de las ART (¿planificadoras? ¿reguladoras?) y ajustar aspectos jurídicos del sector fueron planteados.
- La sostenibilidad financiera del transporte público y la necesidad de contar con recursos estables y la eficiencia de los sistemas de transporte fueron resaltados por 2 grupos.

- Finalmente, un grupo mencionó la necesidad de contar con un diagnóstico base de la situación y de visibilizar los problemas actuales.
- Un solo grupo mencionó la contaminación ambiental dentro de los principales desafíos actuales.

Los **objetivos de movilidad 2030** mencionados por los participantes se pueden distinguir en dos categorías: algunos enfocados a responder a los desafíos actuales, otros a plantear nuevos objetivos e integrar nuevas variables para proyectar el sistema de transporte.

Cabe destacar que **ningún grupo mencionó específicamente el proyecto del Tren de Cercanías como objetivo** o dentro de un objetivo para 2030. Un solo grupo mencionó como objetivo la implementación de “proyectos de movilidad para la Ciudad Región” sin mencionar específicamente al proyecto del Tren.

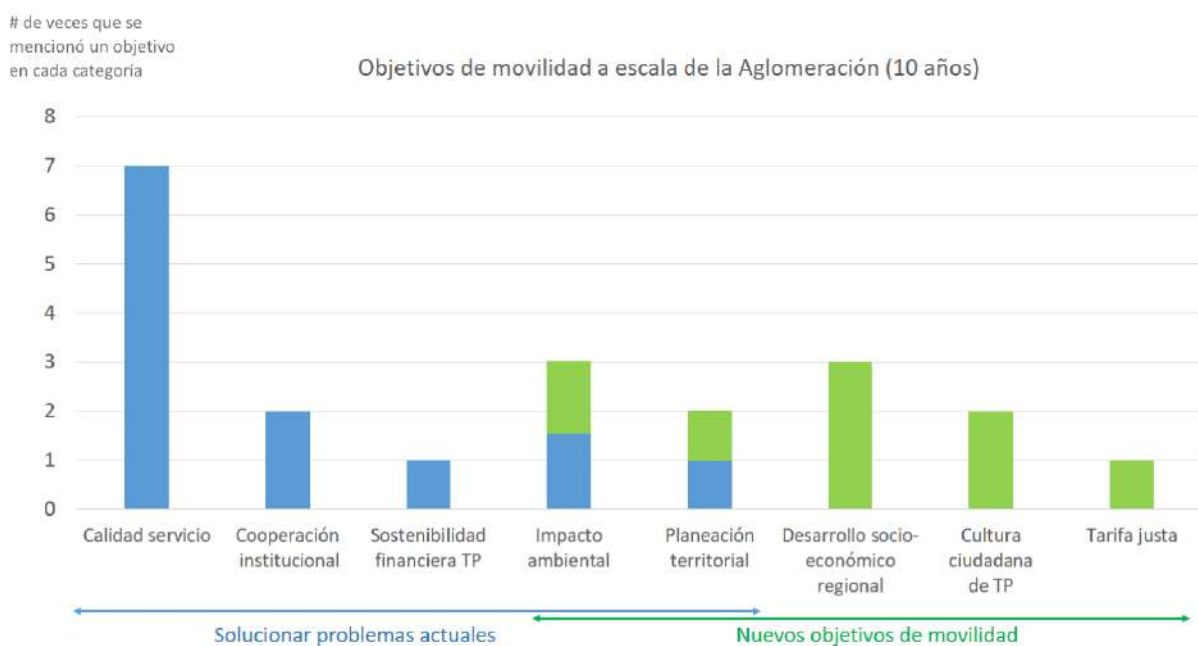


Figura 8: Consolidado de resultados del ejercicio colectivo 1 – parte objetivos 2030. Fuente: Codatu a partir de resultados 20.05.2019

Reducir los niveles de accidentalidad, mejorar la relación distancia-tiempo, lograr la integración del sistema, lograr una mayor confianza y articulación entre las instituciones, lograr la sostenibilidad financiera del sistema, y desarrollar las prácticas de planeación de la movilidad y del territorio fueron planteados como unos objetivos para el 2030, que derivan de la lectura de los participantes de los desafíos actuales.

Algunos objetivos nuevos fueron planteados como, para el impacto ambiental, el desarrollo de energías limpias en el sistema de transporte, y para la planeación territorial un componente de articulación transporte-urbanismo visible en el objetivo de movilidad “creación de nuevas centralidades”.

Por otro lado, 3 grupos mencionaron el transporte como motor de desarrollo social y económico de la región dentro de 10 años.

Controlar la tasa de motorización y crear una cultura ciudadana y una identificación con el transporte ciudadano (de tipo “cultura metro” en Medellín) fueron mencionados; se introdujo una reflexión sobre el cambio de cultura en la población local.



Por último, la accesibilidad del sistema se planteó como objetivo, en términos de “tarifa justa para el usuario”.

Los objetivos de crear la ART-ASOVC se posicionaron en las 2 primeras dimensiones de organización del transporte presentadas en introducción:

- **Un rol de planificación más o menos fuerte (dimensión estratégica de largo plazo):**
  - “Planificar la movilidad para la ciudad región” (+)
  - “Articular los planes de movilidad y estrategias de movilidad del territorio” (-)
- **Un rol de organización del transporte (dimensión táctica de mediano plazo):**
  - “Solucionar los problemas que plantea la integración del sistema a nivel de la aglomeración”
  - “Organizar el transporte interurbano de pasajeros” con la voluntad de compartir esta experiencia y asesorar otros territorios en este proceso de reorganización del transporte.



Figura 9: Fotos del ejercicio colectivo 1. Fuente: Codatu-ProPacífico-AFD

## Sesión 2 – Marco nacional de creación de las Autoridades Regionales de Transporte

Diego Hau, director de Descentralización y Desarrollo Regional de DNP y Óscar Julián Gómez, Subdirector de Movilidad y Transporte Urbano del DNP presentaron el marco nacional de las

## **Autoridades Regionales de Transporte y el reforzamiento de los Esquemas Asociativos Territoriales** previsto en el PND 2018-2022.

El artículo 183 de la ley 1753 de 2015, artículo vigente que enmarca la creación de las Autoridades Regionales de Transporte prevé que:

- Los entes territoriales deben constituir un Esquema Asociativo Territorial
- Los entes territoriales solicitan al Gobierno Nacional la creación de las ART
- Las ART son responsables de (1) regular el servicio de transporte público de pasajeros, (2) otorgar permisos y habilitaciones, (3) integrar operacional y tarifariamente los diferentes modos y modalidades, y (4) garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada uno de los municipios. La ART será encargada desarrollar propuestas de movilidad a partir de directrices de ordenamiento regional definidas por entes territoriales con el acompañamiento del Gobierno Nacional.

El artículo 107 de la ley 311 de 2019 por la que se expide el PND 2018-2022 - Apoyo a los sistemas de transporte prevé que:

- Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal.
- Las autoridades territoriales conjuntamente con el Ministerio de Transporte, según sea el caso, podrán promover mecanismos de organización entre los sistemas de transporte público colectivo o masivo y las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia
- El Ministerio de Transporte reglamentará la definición del transporte intermunicipal de corta, media y larga distancia.

El reforzamiento de los Esquemas Asociativos Territoriales como la RPG G-11 en el Valle del Cauca pasará por:

- Una asistencia técnica y un sistema de seguimiento al funcionamiento de los EAT por parte del Gobierno Nacional
- Una facilidad de acceso a recursos a través de postulación a los OCAD y habilitación de financiación de proyectos fuera de la jurisdicción municipal o departamental

Adicionalmente, el DNP invitó a **reflexionar sobre el alcance de las competencias y del territorio de las ART** a partir de las alternativas propuestas por el Banco Mundial de 2016. Las ART pueden ser responsables de una ruta de influencia, para un corredor de transporte o para toda la competencia de transporte inter-municipal.

El Ministerio de Transporte invitó a los actores locales a formular las **necesidades reales e intereses para los municipios de creación de una ART y definir las competencias que se entregarían a la ART** por parte de los municipios para poder solicitar la creación de la ART al Gobierno Nacional. También se recomendó incluir a todos los actores del transporte en las discusiones de estructuración de las ART.



Figura 10: Foto de la sesión 2. Fuente: Codatu-ProPacífico-AFD

### Discusión:

Los actores locales preguntaron cómo se debería incluir o tomar en cuenta las nuevas divisiones territoriales presentadas por el DNP:

- Subregionalización funcional (RIMISP-DNP 2018)
- Reglamentación de rutas intermunicipales de corta, media y larga distancia por el Ministerio, puesto que ya se apropiaron de las aglomeraciones funcionales propuestas en el Sistema de Ciudades en particular para definir el ámbito territorial del proyecto de ART (por ejemplo, el municipio de Jamundí que se integra a la subregión funcional del norte del Cauca a través del aglomerador poblacional).

Se explicó que la subregionalización funcional propuesta en 2018 está en coherencia con los resultados del Sistema de Ciudades, ya que su objetivo principal es proponer una organización funcional territorial en las zonas rurales. No habrá incoherencias al usar las aglomeraciones propuestas en el Sistema de Ciudades.

Los participantes también presentaron su preocupación sobre el marco jurídico poco desarrollado para la creación de las ART (ley 1753 de 2015) y solicitaron el apoyo del Gobierno Nacional para estructurar la ART-ASOVC.

El Ministerio de Transporte afirmó su apoyo oficial al proceso en curso en el Valle del Cauca. La propuesta es hacer de la ASOVC un proyecto piloto de creación de ART en Colombia, y que las propuestas construidas localmente reciban el acompañamiento del Gobierno Nacional. Se resaltó que el Ministerio de Transporte no será la única institución nacional involucrada en este proceso (DNP, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio).

## Día 2 – Base y funcionamiento de las Autoridades de Transporte

En el segundo día del taller, se discutió sobre los diferentes modelos institucionales que existen, las competencias y funciones que pueden cumplir las ART y los aspectos financieros de las ART.

### Sesión 3 – Institucionalidad y competencias de las Autoridades Regionales de Transporte

#### Problemáticas clave para la creación de Autoridades Organizadoras de Transporte - Cerema

Bertrand Depigny, experto en “Gobernanza de la movilidad” en el Cerema (Centro de Experiencia Técnica en Movilidad, Riesgos, Medio Ambiente del Ministerio de Ecología Francés) presentó las problemáticas clave de creación de las ART ilustradas a través del caso francés.

Las AOT se crean porque existe un problema de movilidad en el territorio, una necesidad de recoger financiamiento, un territorio de desplazamiento que corresponde a territorios y competencias de varias instituciones que necesitan colaborar, es decir: la ART permite definir una gobernanza del transporte adaptada al contexto.

Las características de una ART son:

- **Un territorio:** que puede corresponder a la red de transporte existente o a las prácticas de desplazamiento. El nivel del territorio es estratégico: el nivel municipal favorece la proximidad



con las necesidades del territorio y de la población, mientras que el nivel regional favorece la coherencia y la integración.

- **Unas competencias:** las AOT pueden ser responsables del transporte público colectivo únicamente, o absorber más competencias como todo el transporte público, todas las prácticas de movilidad (vías, estacionamiento, bicicletas, autos compartidos, carga, etc.) y hasta la planeación del desarrollo urbano. La tendencia en Francia ha sido ampliar las competencias, para permitir políticas estratégicas y coordinadas de movilidad y desarrollo territorial. Sin embargo, entregar todas las competencias a una Autoridad Única plantea nuevos problemas en términos del poder dominante de esta Autoridad y implica definir mecanismos de gobernanza compartida para equilibrar este poder entre las instituciones del territorio.
- **Una base legal e institucional:** la constitución y consolidación de AOT se enmarca en un tiempo largo e implica progresividad. En Francia, el marco legal evolucionó durante 40 años para consolidar las AOT a través de leyes (de transporte, de medio ambiente, de asociatividad institucional) que permitieron su institucionalización, financiación (contribución transporte), recepción de competencias (cada vez más competencias y transferidas automáticamente), instrumentos (PDU – Plan de Desplazamientos Urbanos).
- **Una gobernanza:** las AOT siempre cuentan con un órgano de gobernanza, generalmente político. En éste, pueden ser representadas las instituciones del territorio que se aliaron para mutualizar la competencia de organización del transporte (municipios, departamentos) y también en algunas partes del mundo están representados los operadores de transporte y los usuarios del transporte (e.g., caso del Grande Recife CTM en Brasil). Cabe resaltar que la representación institucional evoluciona con el tiempo, como en el caso de la AOT de París donde el Estado nacional tenía la mitad de los asientos de la junta en 1959 y salió progresivamente hasta 2005 cuando se retiró definitivamente.
- **Medios técnicos y financieros:** la ART tiene un equipo técnico que se encarga diariamente de aplicar las decisiones y organizar el transporte. Algunas de las unidades internas son: planeación y desarrollo, operación, gestión del patrimonio y de los equipamientos, TIC.
- **Unas funciones:** las tres dimensiones estratégicas (E), tácticas (T) y operativas (O) de las funciones responden a funciones como:
  - (E) proyectar los objetivos del territorio,
  - (T) planificar los servicios de transporte, dar prioridad temporal a los proyectos, elegir un modo de operación de la red, definir objetivos de servicios (frecuencias, horarios, comodidad...), definir una política de tarifa, contribuir al financiamiento del sistema de transporte y canalizar los recursos financieros de transporte, realizar infraestructuras y
  - (O) operar o gestionar la operación del sistema. En Francia, en ciudades como Marsella y Niza, un operador interno a la AOT opera la red. En otros casos, empresas privadas o mixtas operan la red a través de una delegación de servicio público (como Keolis, RATP, Transdev).

---

Modelos institucionales en Francia y lecciones aprendidas (Área Metropolitana VS Autoridad de Transporte ad hoc)



Marc Le Tourneur presentó un estudio de caso de los dos modelos organizacionales de las AOT en Francia para entender las ventajas y desventajas de cada una.

### ***Autoridad de transport ad hoc***

El ejemplo del SMTC-Grenoble es un ejemplo de una **AOT como entidad *ad hoc* creada para recibir la competencia de organización del transporte de varias entidades** (municipios, asociaciones de municipios, departamento). En este caso, el SMTC reúne el departamento del Isère y el área metropolitana de Grenoble que cedieron sus competencias para que el SMTC organice la red de transporte (5 líneas de tranvías, 35 rutas de bus) en todo el territorio del área metropolitana (y en el territorio de otra asociación de municipios del departamento a futuro) que representa 49 municipios y 400.000 habitantes. En el órgano de gobernanza están representantes electos del departamento Isère y del área metropolitana de Grenoble. La operación del sistema de transporte está a cargo de la empresa mixta SEMITAG, a través de una delegación de servicio público.

### ***Area metropolitana***

El ejemplo del área metropolitana de Montpellier es un caso diferente donde las funciones de organización del transporte están directamente ejercidas por el área metropolitana. La **AOT es el área metropolitana de Montpellier, que es una asociación de municipios a vocación múltiple** (también ejerce sus competencias en desarrollo económico, vivienda, medio ambiente, agua, cultura, etc.). La operación del sistema se hace a través de la sociedad de operación de la movilidad en el territorio TAM, cuyos accionistas principales son la ciudad centro y el Área Metropolitana de Montpellier.

Las ventajas del modelo de Montpellier es que el área metropolitana concentra las competencias y asegura una **coherencia entre las políticas de transporte, ordenamiento territorial y medio ambiente**. Periódicamente, el Presidente del Área Metropolitana reúne a los secretarios de los diferentes sectores para tomar decisiones articuladas.

Las desventajas de este modelo es que es menos flexible. Por un lado, es más difícil lograr alinear las **voluntades políticas** para que los municipios se asocien sobre todos los ámbitos mencionados. Por otro lado, el territorio de la AOT es fijo, ya que es el mismo territorio del área metropolitana. Por ejemplo, cuando el municipio de Palavas-les-Flots decidió salir del área metropolitana, del día al otro, el sistema de transporte dejó de operar sobre su territorio.

Al contrario, en el caso de una institución ad hoc únicamente enfocada a transporte como el SMTC-Grenoble, hay una **mayor flexibilidad para ampliar su territorio** de competencia progresivamente, cuando municipios o asociaciones de municipios deciden cederle su competencia. Además, la participación del nivel departamental en esta entidad permitió **contar con los aportes financieros del departamento**, además de las transferencias de recursos del área metropolitana de Grenoble.



Figura 11 – Foto presentación sesión 3. Fuente: Codatu-ProPacífico-AFD

---

## Ejemplo nacional de Autoridad de Transporte a escala regional, el caso del Área Metropolitana de Barranquilla – AMB / Transmetro S.A.S.

Ricardo Restrepo, antiguo Director del AMB y actual gerente de Transmetro S.A.S. presentó el caso del AMB, que reúne a 5 municipios con una población de 2,1 millones de habitantes. Constituida en 1981, se vuelve progresivamente Autoridad de Transporte público colectivo, de transporte masivo, público individual y finalmente en 2018 da inicio al SITP.

El área metropolitana es Autoridad de Transporte sobre todo su territorio; con la creación del AMB, algunas rutas urbanas e interurbanas pasan a ser potestad del área metropolitana automáticamente en cuanto a la gestión. El distrito de Barranquilla y los 4 municipios asociados mantienen la competencia de tránsito en sus jurisdicciones.

Las funciones que ejerce el Área Metropolitana como Autoridad de Transporte a través de su Subdirección de transporte son de organización “táctica” (T) del transporte (reestructuración de rutas, trámites, control y vigilancia al transporte público, dirección y coordinación de proyectos de movilidad, coordinación del Fondo de Estabilización Tarifaria del sistema masivo Transmetro). La Subdirección de Transporte participa en la elaboración del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano. El SITM Transmetro llega a los municipios de Barranquilla, Soledad, Puerto Colombia y Malambo a través de rutas troncales o alimentadoras.

Los beneficios de asociarse en Área Metropolitana se plantearon en términos de gobernanza (decisiones se toman en consenso), coherencia e integralidad de las soluciones desarrolladas, y optimización de los recursos disponibles gracias a la agilización y racionalización de procesos. El ponente resaltó la cuestión de la voluntad política en este proceso, y la importancia de pensar estratégicamente y no a partir de los egos de cada territorio y cada administración.

### Discusión:

*Los participantes subrayaron la dimensión táctica de las funciones que ejerce el AMB en su rol de autoridad de transporte, y preguntaron cómo se ejerce la dimensión de planeación de la movilidad a escala metropolitana.*

La subdirección contribuye a la elaboración del nuevo plan integral de desarrollo metropolitano de una vigencia de 10 años. Sin embargo, la función de planeación metropolitana de la movilidad requiere de unas capacidades técnicas más importantes que las del equipo actual de la subdirección de transporte (19 personas) y la subdirección de planeación territorial (7 personas). Cabe resaltar que con la adopción del PND 2018-2022, las áreas metropolitanas legalmente constituidas deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad metropolitanos sobre la totalidad del territorio de los municipios que las conforman.

---

## Ejercicio colectivo 2: Competencias y funciones en el territorio de la ASOVC

El objetivo de este ejercicio era invitar a los participantes a **pensar más concretamente en el impacto y las implicaciones de crear una ART** en la región. En particular pensar en términos de redistribución y **delegación de competencias** por parte de los entes actualmente competentes y en términos de poder **mejorar el ejercicio de algunas funciones** no o poco ejercidas actualmente (planeación por ejemplo).



En una matriz de modos y funciones, los participantes tuvieron que proyectar la distribución de funciones y competencias de las entidades responsables de la organización del transporte regional (Autoridad de Transporte, Ente Gestor, operadores, EAT, etc.) con la llegada de la Autoridad Regional de Transporte y del Tren de Cercanías, con el objetivo de proyectar varios escenarios y ver puntos de consenso y puntos que aun suscitan preguntas.

### Resultados consolidados:

Unas tendencias emergieron entre los diferentes grupos:

- Unas propuestas enfocadas a **trabajar a partir de entidades existentes** estratégicas y fortalecerlas como MetroCali, la Gobernación, en un caso el G11.
- Una visión del **Sistema de Transporte Regional compuesto por el SITM MIO, el Tren de Cercanías y los buses intermunicipales**. Para un grupo, se integran también los sistemas municipales de mayor relevancia.
- La presencia de la **Gobernación del Valle del Cauca como entidad estratégica para la planeación** del sistema de transporte regional (como responsable única o dentro de una Junta donde estén representadas todas las autoridades de transporte). En efecto, es importante para proyectar la función de planeación estratégica pensar en una base institucional que pueda por ley recibir (o mantener) la competencia de planeación como la Gobernación y alcaldías (lo que no sería posible para la ART basada en un EAT según la ley 1753 de 2015).
- La consolidación de **MetroCali como Ente Gestor del sistema regional**, lo que implica una ampliación de competencias y del territorio de operación de MetroCali.
- La integración de los sistemas municipales y la delegación de ciertas competencias por parte de las alcaldías fue menos evidente. La tendencia es que la **ART asuma la competencia de organización táctica de los sistemas municipales**: de (1) todas las rutas municipales pero con regulación y control por parte de las alcaldías, o (2) sólo de rutas de mayor relevancia con un simple acompañamiento a las alcaldías para la planificación de otras rutas municipales.

### Resultados por grupo:

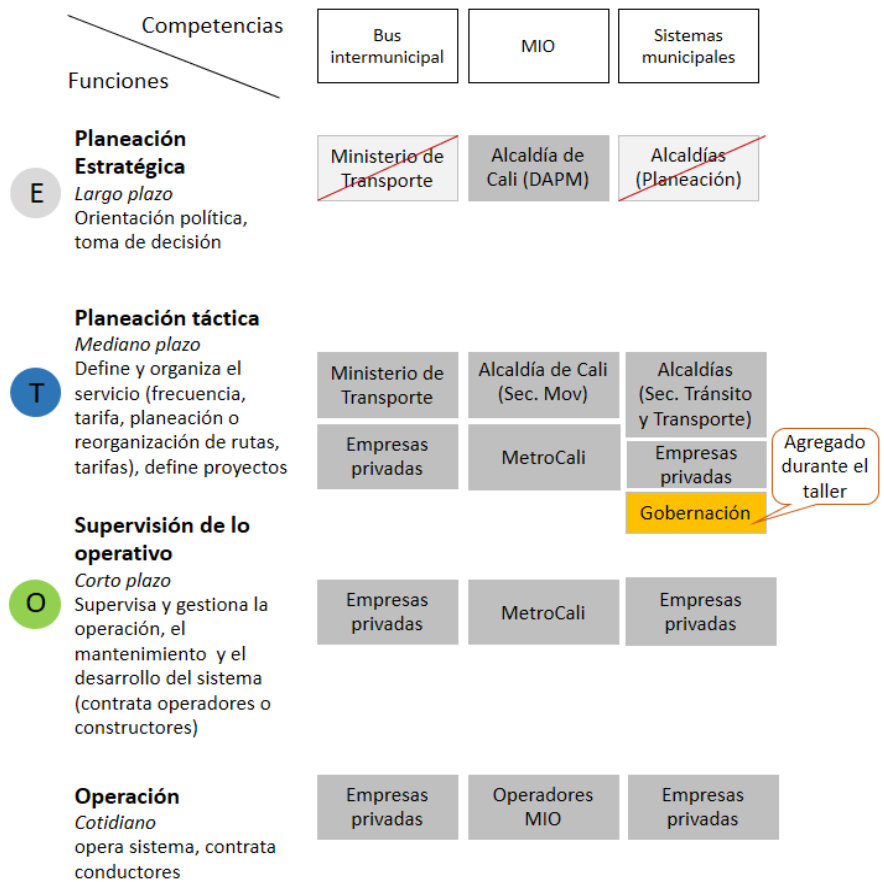
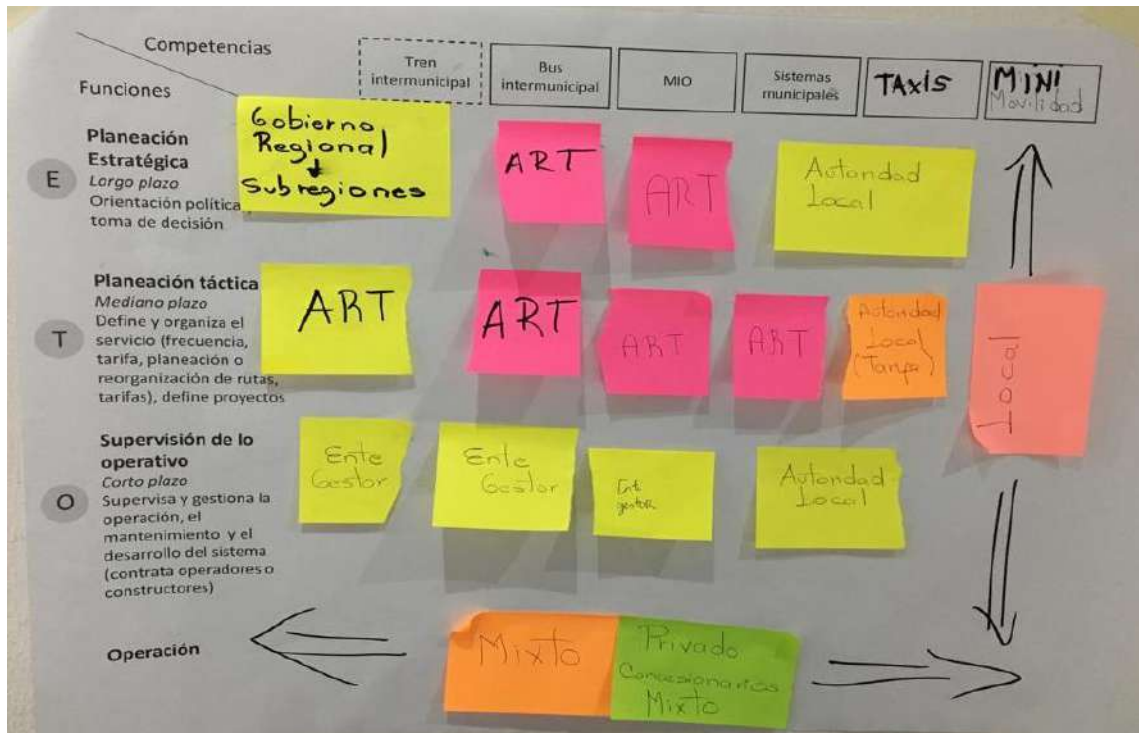


Figura 12: Organización institucional actual del transporte. Fuente: Codatu – Taller #1



## Grupo 1



### Planeación estratégica:

Diferentes entes están a cargo de la planeación según los modos. Para el proyecto del Tren, la planeación de largo plazo del proyecto será responsabilidad de la Gobernación del Valle del Cauca.

La ART cumplirá la función de planeación para el sistema de buses intermunicipal y el SITM de Cali (MIO). Por último, las alcaldías locales mantendrán la competencia de planeación para los sistemas municipales.



### Funciones tácticas:

La ART estará a cargo de la organización táctica del transporte público colectivo en todos sus modos, inclusive en los sistemas municipales. Sin embargo, por su proximidad territorial, las autoridades de transporte municipales mantendrán la función de supervisión y control del sistema.

### Gestión de la operación:

MetroCali ampliará sus competencias y su territorio de competencia, ya que se volverá Ente Gestor del Tren y de los buses intermunicipales además del MIO.

La operación está a cargo de operadores privados o mixtos.

### Otros modos:

Aunque no los vinculó con la futura ART, puesto que serán organizados a nivel local por las alcaldías de manera integral, el grupo 1 agregó como modos del sistema regional el transporte público individual de taxis y las "minimovilidades" (en particular las patinetas eléctricas).

## Grupo 2:



El grupo 2 presentó una visión basada sobre la consolidación de un Sistema Estratégica de Transporte Regional que incluiría el Tren Municipal, el SITM MIO y el transporte intermunicipal como un sistema multimodal. Algunas líneas de los sistemas municipales por su relevancia estarían integradas al SETR mientras que los sistemas más locales quedarían fuera del SETR.

### Planeación estratégica:

En esta visión, la planeación estratégica regional será responsabilidad de la Gobernación del Valle, que tiene que ser fortalecida en sus capacidades. Con el fin de poder planificar el desarrollo del SETR en el territorio, el grupo 1 agregó como competencia de la ART la gestión del estacionamiento para poder planear e implementar una política de parqueaderos de integración multimodal en las periferias.

### Funciones tácticas:

La ART estará a cargo de la organización táctica del conjunto del SETR (Tren, SITM MIO, intermunicipal y municipal de mayor relevancia). Esta organización táctica se hará de la mano con el Ente Gestor MetroCali por su experiencia y su capacidad técnica. En el caso de los sistemas municipales no integrados, la competencia se quedará en manos de las Secretarías de Movilidad / Transporte o de la Gobernación en su rol de asistencia técnica en municipios que no cuentan con Secretaría de Transporte. Sin embargo, la ART acompañará los procesos de planificación de rutas municipales.

### Gestión de la operación:

MetroCali se consolidará como Ente Gestor del SETR, ampliando sus competencias y su territorio de actuación. Se considera la opción de que el sistema de BRT del SETR (actualmente MIO en Cali) se vuelva regional para conectar zonas estratégicas fuera de la jurisdicción de Cali (por ejemplo, para atender al municipio de Candelaria a través de líneas pre-troncales).

Se prevé que la operación del Tren de Cercanías se haga a través de un operador privado.

**Grupo 3:**

**Planeación estratégica:**

El grupo 3 presentó la opción de crear una Junta directiva que ejerce la función de planeación regional. En esta Junta estarían representados la ART (por su visión técnica), los municipios a través del G11, la Gobernación y el Ministerio de Transporte.

**Funciones tácticas:**

Las funciones tácticas estarán a cargo de la ART, que podría imaginarse como una Mesa Técnica compuesta por Secretarías de transporte de los municipios. Esta ART-Mesa Técnica delegará estas funciones al (o a los) Ente(s) Gestor(es) del territorio que ejercerá todas las funciones técnicas como planear rutas, frecuencias, estudios de tarifa, proyectos de desarrollo, etc.

La ART-Mesa Técnica ejercerá la función de control y regulación de los Entes Gestores y de los operadores.

**Gestión de la operación:**

MetroCali pasaría a ser Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Regional. Otros Entes Gestores podrían ser creados para gestionar la operación de los sistemas estratégicos municipales.

La operación del SISTR se hará a través de operadores públicos y privados (COT).

## Sesión 4 – Financiación de las Autoridades Regionales de Transporte

La última sesión del taller fue orientada a presentar los aspectos financieros de las ART, a la vez sus fuentes de financiación y su rol como canalizadora y administradora de los ingresos al transporte.

¿Quién paga qué en lo referente transporte urbano? - Codatu

Pablo Salazar Ferro, experto en movilidad de Codatu, presentó la publicación de Codatu sobre las diferentes fuentes de financiación del transporte urbano.

Link de descarga - <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Quien-paga-que-ES.pdf>

- **Canalización y administración de recursos para el transporte**

Se resalta la importancia de implantar una AOT para introducir coherencia y coordinación entre los diferentes sistemas y/o operadores presentes en el territorio, para recibir recursos provenientes de fuentes como por ejemplo peajes urbanos, cobro por estacionamiento, y permitir su utilización directa para financiar el transporte (si no hay AOT, estos recursos más fácilmente corren el riesgo de entrar al presupuesto general). La AOT por su visión integral del territorio y de los proyectos de movilidad de mediano y largo plazo puede programar las inversiones y utilizar diferentes líneas de financiación (Estado, fondos internacionales, etc.) para financiarlos. Permite pasar de una visión de proyectos sucesivos a una visión de plan estratégico.

- **Recursos estables y garantizados: fuentes de financiación**

Para poner en práctica las políticas y proyectos de movilidad previstos, las AOT deben tener una buena visibilidad sobre sus recursos. Las principales fuentes de financiación se resumen en el siguiente esquema:

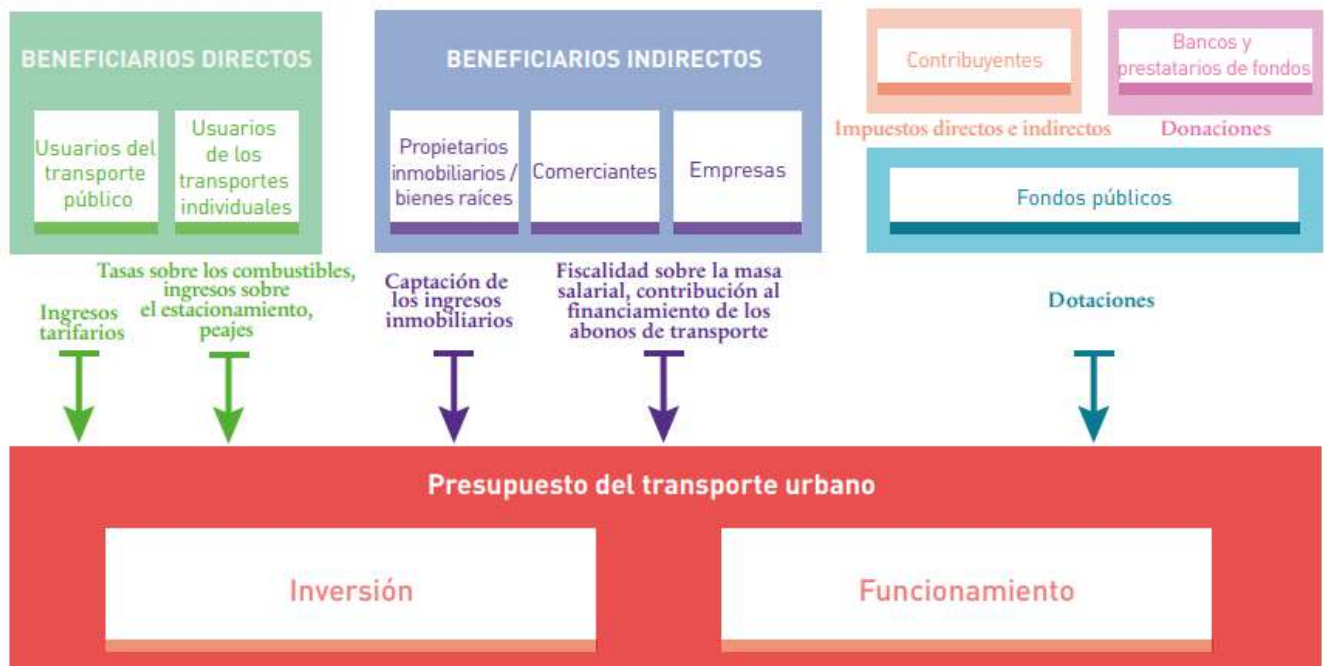


Figura 13: Esquema de alimentación del presupuesto público de los transportes. Fuente: Codatu (2014)

La primera fuente de ingreso proviene de la operación del servicio de transporte público, a través de la venta de tiquetes. La definición de tarifas es estratégica, si es demasiado alta se excluye una parte de usuarios potenciales del sistema, si es demasiado baja, no permite llegar al equilibrio. Algunas ciudades del mundo están implementando una política de transporte público gratuito. Se presentó el caso de Tallin en Estonia, donde el costo operativo del recaudo de los pasajes era más alto que los ingresos por venta de pasajes y las autoridades privilegiaron una política de incentivo al cambio modal. En países como Colombia, Brasil (vale-transporte) o Francia, existen mecanismos de repartición del costo de la tarifa entre el trabajador y su empleador, en este caso, el empleador participa indirectamente en la financiación del transporte a través de co-financiar la tarifa del trabajador usuario del transporte.

La mayoría de los sistemas cuentan con financiación pública, donaciones para subsidiar el transporte por parte del Estado o de los entes territoriales.

Generalmente, estas dos fuentes no son suficientes para cubrir el funcionamiento y las inversiones del sistema de transporte. Se desarrollan otras fuentes de varios tipos como, por ejemplo:

- la contribución transporte en Francia pagada por todos los empleadores públicos o privados del territorio con más de 11 empleados que ingresa directamente al presupuesto de la AOT o al presupuesto específico del transporte en un área metropolitana,
- mecanismos de captación de plusvalía, es decir la recuperación pública de la valorización inmobiliaria de las zonas conectadas con redes de transporte,
- ingresos provenientes del transporte privado a través de peajes urbanos, tasas sobre combustibles, cobro por estacionamiento, tasación sobre la propiedad de vehículos,
- ingresos publicitarios, explotación comercial de las estaciones, etc.

---

## Casos nacionales

### Área Metropolitana de Barranquilla

El área metropolitana de Barranquilla presentó las fuentes de financiación del AMB que actúa en el territorio como Autoridad de Transporte. Estas son principalmente las transferencias de los 5 municipios asociados establecidos en los acuerdos municipales que tienen destinación a inversión o funcionamiento y demás recursos previstos por la ley (Capítulo VI patrimonio y rentas de las áreas metropolitanas).

Existen recursos específicamente ligados al ejercicio de la AMB como Autoridad de Transporte, estos son:

- Expedición de trámites de transporte público
- Administración del Fondo de Estabilización de Tarifaria
- Administración del Factor de Calidad
- Procesos de investigación al transporte
- Dividendos accionarios: Terminal de transporte y Metrotel SA ESP.

Sin embargo, estos recursos entran al presupuesto general AMB (principalmente de funcionamiento, pero también pueden ser de inversión), no son dirigidos específicamente a financiar la subdirección de transporte (equivalente de la ART).



## Cali y la experiencia de implementar subsidios cruzados

MetroCali presentó la reciente experiencia del municipio de implementar subsidios para financiar el déficit de operación y la infraestructura del SITM MIO, con el objetivo de ilustrar concretamente el impacto de una Autoridad de Transporte en su rol de canalizador y administrador de ingresos para el transporte. Esta experiencia pionera en Colombia responde a una filosofía de subsidios cruzados donde el transporte privado, generador de externalidades negativas en la ciudad, financia el transporte público a través del cobro por el servicio de estacionamiento en vía pública, la contribución por estacionamiento de uso público, la implementación de una tasa por congestión (pago por el derecho a circular durante el pico y placa) para la operación, y el aumento de la sobretasa a la gasolina para la infraestructura.

### Discusión:

- *Los participantes preguntaron sobre las fuentes específicas de financiación del funcionamiento de la ART.*

En general el presupuesto de funcionamiento de la ART en el mundo está integrado en un presupuesto más general de transporte que canaliza y administra la ART. Por ejemplo, en Francia, existen 3 fuentes principales (la contribución transporte, los ingresos tarifarios y dotaciones de los entes territoriales asociados en la ART). Estas 3 fuentes sirven para financiar la operación del sistema (mantenimiento, retribución de los operadores, etc.) que corresponde, en general, a más del 60% del presupuesto general, las inversiones en proyectos e infraestructuras, y la plantilla del funcionamiento interno de la ART, que generalmente corresponde a menos del 1% del presupuesto total.

En otros casos, como el de áreas metropolitanas (Colombia, Francia), la AOT es una subdirección dentro del gobierno metropolitano. En este caso las fuentes de financiación de la ART corresponden a los ingresos de funcionamiento del gobierno metropolitano (aportes de entes territoriales asociados, recetas fiscales propias o transferidas correspondientes a las transferencias de competencias por parte de otras entidades territoriales, patrimonio, etc.).

## Cierre y próximos pasos

Este primer taller orientado a que las instituciones municipales, departamental y nacionales puedan tener un primer momento de intercambio y alineación de conocimiento y objetivos sobre la cooperación técnica y el proceso de creación de la ART, permitió entender para qué y cómo podría ser la ART-ASOVC.

El próximo paso de la cooperación Codatu estará dirigido a un público más amplio con la voluntad de trabajar sobre el proceso de integración del sistema regional multimodal en septiembre. Al finalizar el año, se organizará un taller de empalme para entregar el trabajo de la cooperación y del estudio de estructuración de la ART a los equipos municipales y departamental entrantes. Se prestará también un apoyo para los estudios complementarios.

En paralelo, los consultores DVDH-GSD+ organizarán misiones para presentar el diagnóstico del sistema actual en sus dimensiones contextual, normativa, institucional, técnico-operacional, económico-financiera y de estructura empresarial de los operadores de transporte. También presentaron casos de estudios de ART en el mundo. Trabajarán sobre propuestas de estructuración de la ART y el Ente Gestor. Finalmente, propondrán una hoja de ruta para la implementación de la ART-ASOVC.





Figura 14: próximos pasos de la cooperación Francia-Valle del Cauca para la estructuración de la ART. Fuente: Codatu

## Anexos

### Anexo 1 – Programa



## Cooperación Técnica Codatu Autoridad Regional de Transporte (ART)

Programa del Taller #1  
Una ART ¿qué es y cómo funciona?

Lunes 20 y martes 21 de mayo de 2019

Lugar: Sociedad de Mejoras Públicas de Cali  
Carrera 4 N°6 – 76, Santiago de Cali, Valle del Cauca

	<b>Marc Le Tourneur, experto ART Francia</b> Antiguo director de proyectos y operaciones de tranvías en Strasbourg, Reims, Grenoble y Montpellier. Participó en la creación de la ART de la Aglomeración de Grenoble.
	<b>Bertrand Depigny, CEREMA</b> Ingeniero en Obras Públicas del Estado y Doctor en ciencias políticas, Encargado de proyectos Gobernanza de la movilidad en el Centro de Estudios y de experticia sobre los Riesgos, el Medio Ambiente, la Movilidad y el Ordenamiento territorial.
	<b>Javier Hernandez, GSD+</b> Abogado experto con más de 20 años de experiencia en proyectos de movilidad y transporte que incluyen la estructuración institucional de entidades públicas o mixtas.
	<b>Pablo Salazar Ferro, Codatu</b> Experto en movilidad, con experiencia en el acompañamiento de Autoridades de transporte en África y América Latina en sus procesos de consolidación o creación. Trabajó con el Banco Mundial en publicaciones sobre la gobernanza del transporte y la movilidad en el mundo.

Contacto : Fanny Bertossi, Encargada de Cooperación Codatu  
[fbertossi@codatu.org](mailto:fbertossi@codatu.org) - 3219168138



8.30 - 9.15	Recepción de los participantes y entrega de material de traducción
9.15 - 10.30	<b>Apertura del taller</b> por el Embajador de Francia, la Gobernadora del Valle del Cauca, la Directora Ejecutiva de ProPacífico, la Agencia Francesa de Desarrollo y Codatu
10.30 - 11.30	<b>Presentación y discusión – Contexto y objetivos</b> - ¿Por qué una ART en la Aglomeración Suroccidental de Colombia en el Valle del Cauca (ASOVC) ? - Presentación de casos de Autoridades de Transporte a escala metropolitana
11.30 - 11.45	Pausa
11.45 - 12.45	<b>Ejercicio colectivo – Objetivos de movilidad</b> de la ASOVC
12.45 - 1.45	Almuerzo (Sociedad de Mejoras Públicas de Cali)
1.45 - 3.45	<b>Presentación y discusión : Aspectos jurídicos</b> - Marco normativo de las ART en Colombia - El rol de los esquemas asociativos territoriales - ¿Qué incluir en el decreto de creación de una ART para permitir su buena implementación y su buen funcionamiento ?
3.45 - 4.00	Síntesis del día 1 y programa del día 2

09.00 - 9.30	Recepción de los participantes y entrega de material de traducción
09.30 - 10.00	<b>Problemáticas clave para la creación de ARTs</b> (un territorio, unas competencias, unas funciones)
10.00 - 11.00	<b>Presentación y discusión – Aspectos institucionales</b> - ¿ Qué repartición de competencias entre las autoridades de transporte del territorio? - ¿ Qué base institucional de las ART? - ¿ Qué modelos organizacionales y qué mecanismos de toma de decisión en las ART?
11.00 - 11.30	Pausa
11.30 - 1.00	<b>Ejercicio colectivo – Diagnóstico y proyección de las competencias de las Autoridades de Transporte</b> en la ASOVC
1.00 - 1.45	Almuerzo (Sociedad de Mejoras Públicas de Cali)
1.45 - 3.30	<b>Aspectos financieros</b> ¿Cuáles son las fuentes de financiación de las ART? ¿Qué competencias en gestión presupuestal del transporte pueden tener las ART y cuál es su impacto?
3.30 - 4.00	Síntesis, Mensajes clave y cierre del Taller #1 Próximos pasos de la cooperación



**Anexo 2 – Lista de participantes**

Nombre	Entidad	Cargo
Tania Norotte	AFD	Jefe de proyecto - Especialista en transporte
Natalia Cárdenas	AFD	Responsable Desarrollo Urbano e Infraestructura
Priscille De Coninck	AFD	Especialista Regional - Transporte y Desarrollo Urbano
Suzanne Spooner	AFD	Encargada de Proyecto Desarrollo Urbano e Infraestructura
Óscar David Cruz Arce	Alcaldía Candelaria	Ingeniero - Secretaría de Tránsito
Joan Sebastián Díaz Mazuera	Alcaldía Candelaria	Asesor Jurídico - Secretaría de Tránsito
Juan Gabriel Blandon	Alcaldía Dagua	Inspector de Tránsito
Cancelado Darío	Alcaldía de Cali	Subdirector de desarrollo integral
William Camargo	Alcaldía de Cali	Secretario de movilidad
Heruin Salgado	Alcaldía de Cali	Secretaría de movilidad - Abogado
Fernando Mercado	Alcaldía de Cali	G 11
Elena Londoño	Alcaldía de Cali	Directora DAPM
Esperanza Forero	Alcaldía de Cali	DAPM - Subsecretaria de Desarrollo Territorial
Tatiana Cortés	Alcaldía de Cali	DAPM - G11
Laura Lugo	Alcaldía de Cali	DAPM - G11
Diana Carolina Mazo Arango	Alcaldía de Cali	DAPM - Economista PIMU
Hely de Jesús Martínez	Alcaldía de Cali	Asesor Secretaría de Movilidad
Carlos Shaik	Alcaldía de Florida	Secretario de Tránsito y Transporte
Erminson Ortiz	Alcaldía de Palmira	Secretario de Tránsito y Transporte
Rodrigo Díaz Rico	Alcaldía de Palmira	Secretario de Planeación
Diego Londoño Cardozo	Alcaldía de Palmira	Secretaría de Planeación - abogado
Jario Ortega Samboni	Alcaldía de Palmira	Alcalde
Eduardo Quintana	Alcaldía de Pradera	Arquitecto Secretaría de infraestructura
Gabriel Andrés Henríquez Zorrilla	Alcaldía de Yumbo	Asesor Jurídico de Tránsito
John Jairo Valdez	Alcaldía de Yumbo	Agente de Tránsito
Edgar Yandi Hermida	Alcaldía Jamundí	Alcalde
José Delmar Giraldo	Alcaldía Jamundí	Secretario de Tránsito y Transporte
Carolina Diaz Lenis	Alcaldía Jamundí	Jefe de prensa
Juan Carlos Sterling Correa	Alcaldía Jamundí	Ingeniero - Asesor en movilidad
Jaime Antonio Valdes Muñoz	Alcaldía Jamundí	Asesor Jurídico Secretaría de Transporte
Ivan Darío Mejía	Alcaldía La Cumbre	Secretario de Planeación
Carlos Humberto Arias Bermudes	Alcaldía La Cumbre	Alcalde
Marc Le Tourneur	ART - Francia	Experto en movilidad
Bertrand Depigny	Cerema	Encargado de proyecto Gobernanza de la movilidad
Pablo Salazar Ferro	Codatu	Experto en movilidad
Fanny Bertossi	Codatu	Encargada de cooperación
Oscar Julián Gómez Córtes	DNP	Subdirector de Movilidad y Transporte Urbano
Natalia Burgos	DNP	EAT - Dirección de Descentralización y Desarrollo Regional
Diego Hau	DNP	Director de Descentralización y Desarrollo Regional
Germán Bejarano	Gobernación	Secretaría de Movilidad y Transporte
Juan Carlos Hincapié	Gobernación	Secretaría de Infraestructura - Coordinador Adm. TdC



Jeniffer Palechor	Gobernación	Contratista Tren de Cercanías
César A. Londoño Gómez	Gobernación	Asesor Secretaría de Infraestructura
Javier Hernandez	GSD+	Abogado
Enrique Caporalli	ICESI	Investigador
Juan Ignacio Granados	Metro de Medellín	Dirección jurídica
Ramón Bedoya	Metro de Medellín	Desarrollo de negocios
Carlos Gonzalez	MetroCali	Dirección de Planeación
Juan Alberto Caicedo	Ministerio de Transporte	Subdirector de Transporte
John Jairo Correa	Ministerio de Transporte	Director territorial
Diana Cardona	Ministerio de Transporte	Asesora
María Angélica Bernal	Ministerio de Vivienda	Dirección de Espacio Urbano y Territorial
Juliana Arroyave	ProPacífico	Supervisora Tren y Corredor Verde
Juan Fernando Gutierrez	ProPacífico	Profesional en proyectos - referencia ART
Manuel Reina	ProPacífico	Gestor Infraestructura y Competitividad
Andrés Cadavid	Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos	Ingeniero mecánico
Ricardo Restrepo	Transmetro - Área Metropolitana de Barranquilla	Gerente
Ciro Jaramillo Molina	UniValle	Investigador



## Anexo 3 – Respuestas Ejercicio 1 por grupo

... de prensa sale en 2030 y relata la transformación de la movilidad en la ASOVC...

Título...

## LA ART HUMANIZO EL TERRITORIO

5 principales desafíos de la Aglomeración ASOVC en 2019 en términos de movilidad

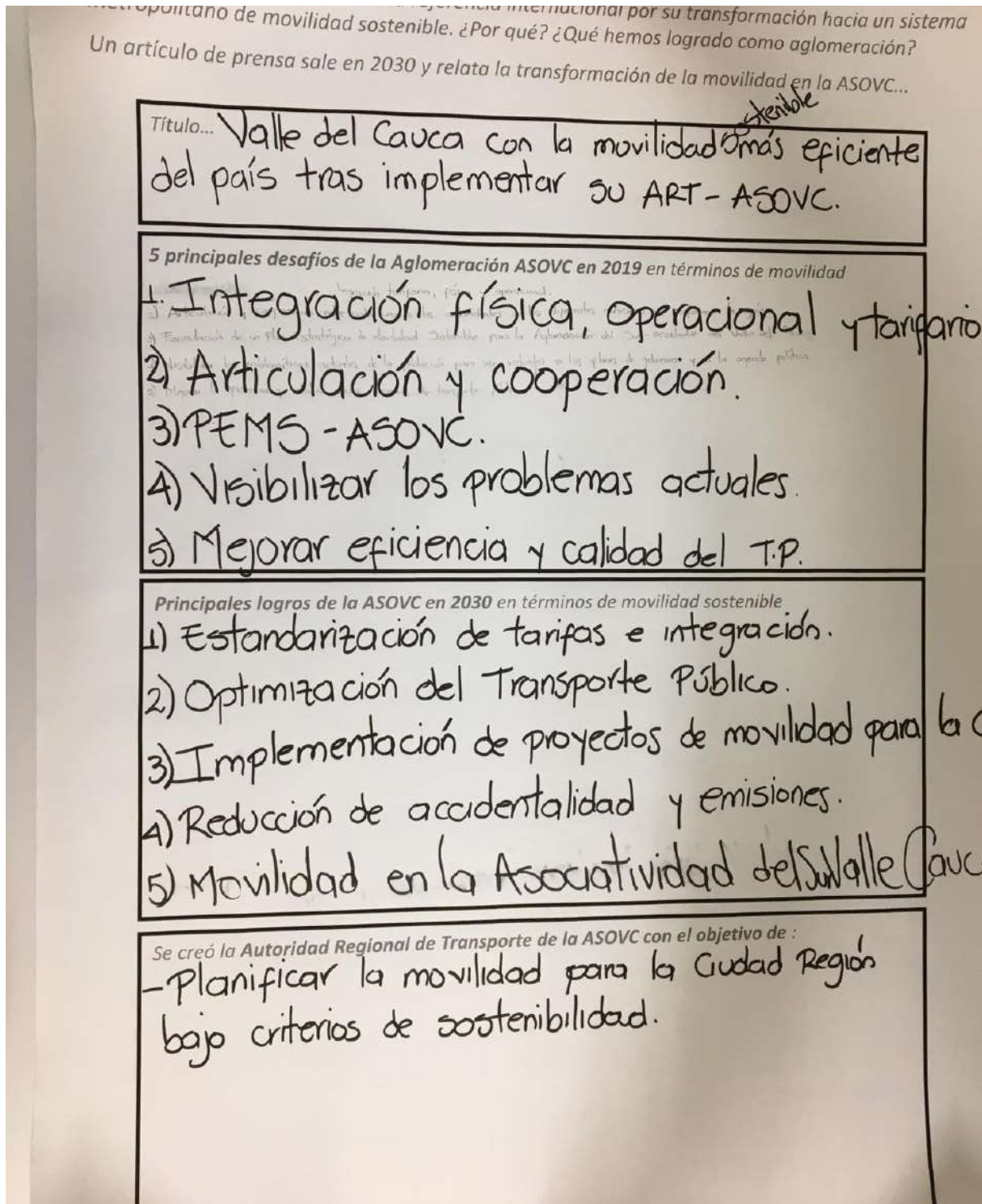
1. Competencias Autoridades a nivel funcional y territorial.
2. Integración de Tarifas.
3. Mejorar la Calidad y Seguridad de l Transporte Público
4. Disminuir la contaminación Ambiental.
- 5 Ordenar el Territorio.

Principales logros de la ASOVC en 2030 en términos de movilidad sostenible

1. ARMONIA Y COORDINACION A LOS ENTES TERRITORIALES.
2. SE LOGRA LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA, TARIFA JUSTA PARA EL USUARIO.
3. SE REDUJERON LOS NIVELES DE ACCIDENTALIDA. MEJORA TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO.
4. USO DE ENERGIA LIMPIAS.

Se creó la Autoridad Regional de Transporte de la ASOVC con el objetivo de :

5. SE CREARON NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS.



Un artículo de prensa sale en 2030 y relata la transformación de la movilidad en la ASOVC...

Título... **MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD EN NUESTRA REGIÓN.**

- 5 principales desafíos de la Aglomeración ASOVC en 2019 en términos de movilidad
1. Integración tarifaria
  2. Entrega de competencias y reasignación de funciones
  3. Mejorar la movilidad en la región desde el punto de vista de tiempos de trayecto tanto Pasajeros-Carga
  4. Como blindar la ART o decisiones subregionales de las voluntades políticas
  5. Definir cuales van a ser los roles de las autoridades ¿planificar, regular, controlar?

- Principales logros de la ASOVC en 2030 en términos de movilidad sostenible
- 1) Lograr resultados de ~~region~~ gestión que permitieron crear confianza entre los actores institucionales de la región
  - 2) Mejora de manera contundente la relación distancia-tiempo en los trayectos de desplazamiento.
  - 3) Equidad, Integralidad y competitividad a través del aporte que se hace en la movilidad (económica)

Se creó la Autoridad Regional de Transporte de la ASOVC con el objetivo de:  
 Homogenizar los planes y estrategias de movilidad para beneficiar a los actores viales.

INDICADOR RES!!  
 BATERIA  
 FALETA



En 10 años, la Aglomeración del Suroccidente de Colombia en el Valle del Cauca (ASOVC) se ha vuelto la referencia internacional por su transformación hacia un sistema metropolitano de movilidad sostenible. ¿Por qué? ¿Qué hemos logrado como aglomeración?

Un artículo de prensa sale en 2030 y relata la transformación de la movilidad en la ASOVC...

Título...

## ART- Una Autoridad que proyectó nuestra Región

5 principales desafíos de la Aglomeración ASOVC en 2019 en términos de movilidad

- Integración Operacional y tarifaria
- Ajustar aspectos jurídicos y normativos en el sector
- generación de confianza entre las autoridades locales y regionales
- Contar con las fuentes de financiación y disponibilidad de recursos para la sustentabilidad del sistema

Principales logros de la ASOVC en 2030 en términos de movilidad sostenible

- Aumento de viajes en transporte público
- Reducción de emisión de gases contaminantes
- Mejoramiento de la calidad de vida
- Se generó cultura de pertenencia e identidad con el sistema

Se creó la Autoridad Regional de Transporte de la ASOVC con el objetivo de:

- Organizar el transporte interurbano de pasajeros
- Potencializar el desarrollo social e industrial de los municipios parte
- Ser un ente consultor para sistemas en otros espacios
- Reducción en tasas de accidentalidad

