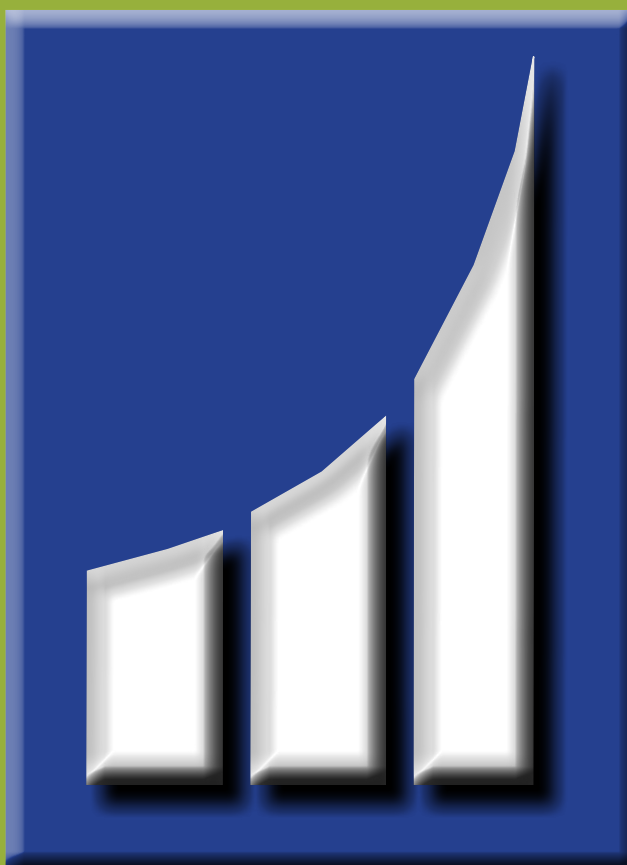


TENDENCIA ECONÓMICA

Informe Mensual de FEDESARROLLO

135

Septiembre 2013



Editorial | **La Alianza del Pacífico: la apuesta comercial más importante de los últimos años en América Latina**

Actualidad | **Los sistemas integrados de transporte masivo en Colombia**

EDITORES TENDENCIA ECONÓMICA

LEONARDO VILLAR GÓMEZ

Director Ejecutivo

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS

Subdirector

JONATHAN MALAGÓN GONZÁLEZ

Director de Estudios Macroeconómicos y Sectoriales

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Consuelo Lozano | Formas Finales Ltda | formas.finales@gmail.com

IMPRESIÓN

La Imprenta Editores S.A.

Calle 77 No. 27A-39 | laimprenta@etb.net.co

Bogotá, D.C.

Impresa y hecha en Colombia

Printed and made in Colombia



FEDESARROLLO

Calle 78 No. 9-91 | Tel.: 325 97 77 | Fax: 325 97 70 | A.A.: 75074

<http://www.fedesarrollo.org.co> | Bogotá, D.C., Colombia

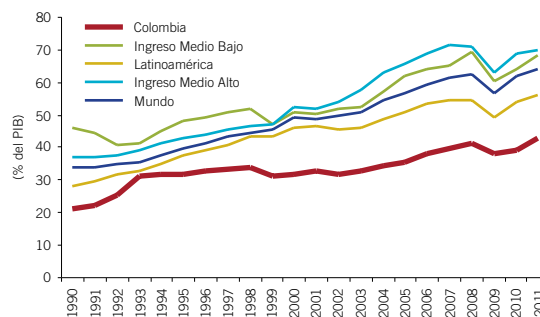
La Alianza del Pacífico: la apuesta comercial más importante de los últimos años en América Latina*

En las últimas dos décadas, los gobiernos de Colombia han apostado de manera decidida por la inserción de nuestro país en el comercio internacional. Para ello, se han suscrito acuerdos de libre comercio con Canadá, Chile, Estados Unidos, la Unión Europea, la European Free Trade Association (EFTA) y los países miembros del Triángulo Norte de Centroamérica, entre otros. Sin embargo, el país mantiene un importante rezago en su proceso de apertura frente a otras economías de la región. Por ejemplo, la economía colombiana ocupa el undécimo lugar en América Latina en relación al monto de exportaciones e importaciones por habitante, al tiempo que el número de acuerdos comerciales suscritos por el país se compara de manera desfavorable frente al de vigorosas economías de la región como la chilena o la peruana. Lo anterior ocurre pese al pobre desarrollo comercial de América Latina, que registra tasas de apertura incluso por debajo de las de los países de ingreso medio bajo (Gráfico 1).

Entre las estrategias de expansión comercial de los países de Latinoamérica, la Alianza del Pacífico se presenta como un mecanismo de articulación económica y política que, a diferencia de otros procesos de integración regional, cuenta con características especiales que lo postulan como la apuesta comercial

más importante de los últimos años. Esta Alianza fue constituida formalmente el 6 de junio de 2012 por Chile, Colombia, Perú y México, economías que en su conjunto concentran más de 200 millones de habitantes y cerca del 35% del PIB de América Latina y el Caribe. Este nuevo grupo económico se erige de manera conjunta como la octava economía más

Gráfico 1
COMERCIO MUNDIAL
COMO % DEL PIB

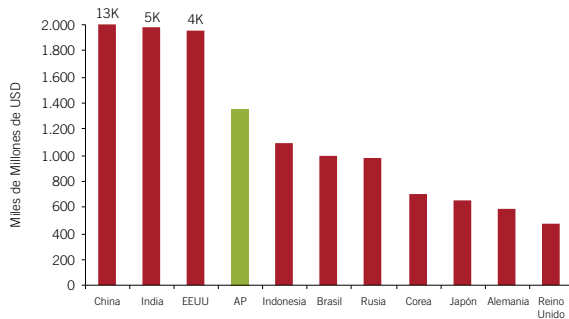


Fuente: WDI Banco Mundial. Cálculos Fedesarrollo.

* La elaboración de este artículo contó con la asistencia de Jesar Pabón y Daniela Sánchez.

grande del mundo y proyecciones del BBVA sugieren que será uno de los mayores contribuyentes al crecimiento en los próximos 10 años, superando el PIB incremental de grandes economías como Brasil, Reino Unido, Japón o Rusia (Gráfico 2).

Gráfico 2
CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO DEL PIB MUNDIAL
EN LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS*



* Ajustado por PPA.

Fuente: BBVA Research.

Así mismo, la Alianza del Pacífico ayudará a mejorar los niveles de comercio intrarregional. Según estimaciones de la CEPAL (2011), los porcentajes que representa el comercio intralatinoamericano son inferiores al 5% del comercio total en México y apenas superan el 20% en Colombia, Perú y Chile, cuando esa cifra se acerca al 60% en la región Asiática. No obstante, uno de los rasgos más significativos de la Alianza es que los objetivos de comercio intrarregional no se conciben como sustitutos del comercio con el resto del mundo. Por el contrario, uno de sus pilares es profundizar la integración de estas economías a las cadenas globales de valor, las cuales se han convertido en uno de los mecanismos más eficaces para impulsar el

crecimiento de economías emergentes y su inserción en la economía mundial.

El presente editorial describe el alcance de la Alianza del Pacífico y los retos y oportunidades para Colombia derivados de su entrada en vigencia.

Alcances de la Alianza del Pacífico¹

Con el fin de lograr un mayor desarrollo económico y social a través de la Alianza del Pacífico, los países suscritos acordaron tres objetivos específicos. El primero de ellos es conformar un área de libre movilidad de factores entre los países miembros. Para este propósito se acordaron tres estrategias: i) facilitar el flujo de bienes por medio de la desgravación arancelaria y la flexibilización de las llamadas “normas de origen”; ii) facilitar la circulación de personas a través de la supresión de visados para empresarios y turistas; iii) y crear un marco regulatorio común que, sumado a la consolidación del comercio transfronterizo, permita la libre movilidad de capitales y servicios.

El segundo propósito de la Alianza es desarrollar un escenario de diálogo e intercambio de experiencias y políticas entre los países miembros, con el objetivo de impulsar tanto el crecimiento económico como la inclusión social en la región.

El tercer objetivo es convertir a las economías participantes en una plataforma productiva de proyección mundial, con especial foco en la comunidad Asiática. Para avanzar en este camino, se pretende convertir el espacio productivo ampliado, que se genera con el libre flujo de factores y la acumulación extendida del origen², en una plataforma de

¹ Una visión más completa sobre las implicaciones de la Alianza del Pacífico para Colombia se puede encontrar en Reina, M (2013). “Importancia de la Alianza del Pacífico para Colombia”. Fedesarrollo.

² Este acuerdo propone un nuevo esquema de acumulación extendida del origen que permita que, para efectos de aplicar la liberalización de aranceles entre los países, se consideren originarios todos los insumos producidos en cualquiera de las partes.

exportación para aprovechar las preferencias derivadas de los acuerdos que cada una de las partes tiene con otros países. Específicamente, su interés se concentra en promover, por medio de la representación diplomática y comercial, la vinculación comercial con Asia, una región que ha impactado por su notable progreso económico y social en las últimas décadas, y que se postula como el grupo económico con mayor crecimiento del presente siglo. De hecho, según estimaciones realizadas por el Banco Asiático de Desarrollo (2011), la participación de la economía Asiática en el PIB mundial pasaría del 25% en 2010 a un poco más del 50% en 2050.

Retos de la Alianza del Pacífico

Los objetivos trazados para la Alianza del Pacífico constituyen importantes retos. En lo que se refiere a la movilidad de bienes y factores productivos, cumplido un año desde la suscripción de la Alianza, el logro más concreto hasta el momento es la eliminación de visas de turismo entre los cuatro países en noviembre de 2012. Por su parte, varios de los objetivos en materia arancelaria y liberación comercial ya se encontraban muy avanzados antes de la entrada en vigencia del acuerdo gracias a acuerdos suscritos con anterioridad³. Sin embargo, el camino que falta por recorrer es importante tanto en lo referente a la libre movilidad como de personas y de bienes. Todavía no se ha implementado una medida concreta para flexibilizar los permisos de trabajo, lo que ha obstaculizado la completa movilidad de este factor entre los países. Por otro lado, la libre circulación de bienes se ha visto restringida por los altos niveles de proteccionismo que persisten en el sector agropecuario, especialmente en los casos de Colombia y México, y por la alta exposición que tiene la Alianza a la

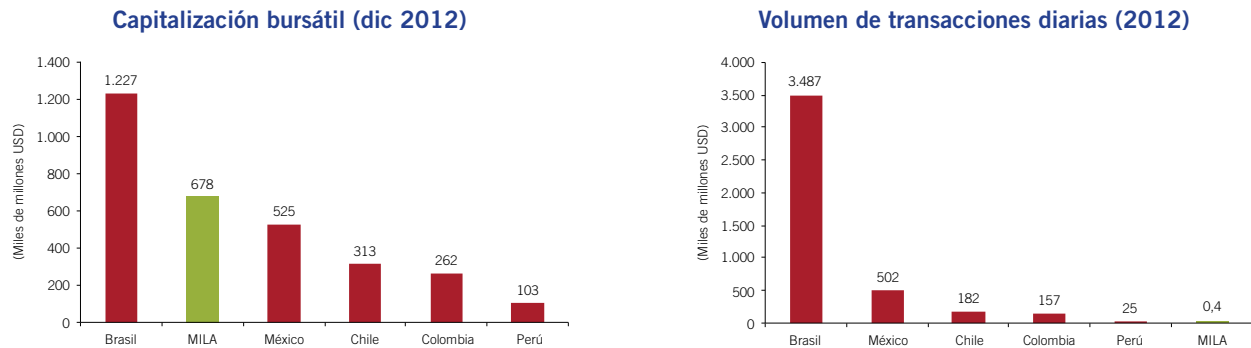
discrecionalidad de las políticas comerciales de los países miembros. Un ejemplo claro de ello fue la decisión del Gobierno colombiano de imponer salvaguardas a algunas exportaciones agrícolas provenientes de la CAN y Mercosur, lo cual resulta preocupante si se tiene en cuenta que la mayor parte de los productos que restaban por liberalizar en la Alianza corresponden precisamente a dicho sector. Así, sale a la luz uno de los principales retos de la Alianza, el establecimiento de un marco institucional más fuerte que impida que las mismas manos que se estrecharon en la suscripción de la Alianza firmen posteriormente salvaguardas que vayan en contravía al desarrollo de la misma.

Adicionalmente, en cuanto a la libre movilidad de capitales, este acuerdo presenta una singular oportunidad para la consolidación del Mercado Integrado Latinoamericano (MILA), que viene funcionando desde mayo de 2011 pero se ha quedado corto respecto a las expectativas en torno a su desarrollo. De hecho, aunque este mercado alcanzó una capitalización bursátil relativamente alta en el año 2012, no ocurre lo mismo con su volumen de transacciones diarias (0.4 miles de millones de dólares) (Gráfico 3). De cara al futuro, se espera que para el año 2014, la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) haga parte de este mercado, con lo que se crearía la bolsa de valores más grande de la región, incluso superando la Bolsa de Valores de Sao Paulo. Sin embargo, los avances previstos se enfrentan a grandes dificultades como la falta de homogenización tanto en los estándares del mercado como en los sistemas tributarios, en particular en lo que se refiere al tratamiento de los impuestos a las ganancias de capital.

Adicionalmente, este acuerdo tiene como reto potenciar los flujos de IED entre los miembros de la Alianza.

³ En efecto, los cuatro países acordaron liberalizar al menos el 92% de las líneas arancelarias comunes una vez entrase en vigencia el acuerdo y el restante 8% tendría una liberalización gradual hasta el 2030. En alto grado, desde el punto de vista de Colombia, esa liberación estaba prevista en el los compromisos del G3 de Colombia con México y Venezuela, el Pacto Andino de Colombia con Perú y el acuerdo de libre comercio de Colombia con Chile.

Gráfico 3
INDICADORES DE FUNCIONAMIENTO DEL MILA



Fuente: BBVA Research y Bloomberg.

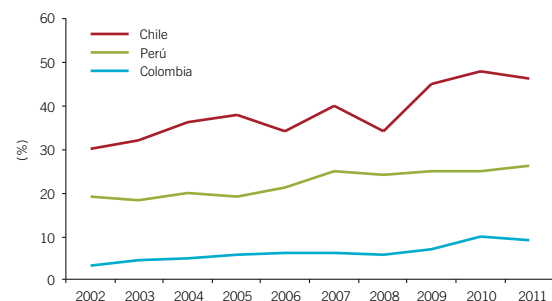
Fuente: BBVA Research y Bloomberg.

Aunque, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD), estos países se encuentran en el primer cuartil del escalafón mundial por su potencial para atraer inversiones extranjeras; los montos de IED al interior de la alianza todavía resultan marginales. En efecto, para el periodo comprendido entre 2009 y 2012, los flujos de inversión directa entre Perú, México, Chile y Colombia no superaron los USD18 mil millones, lo cual representa menos del 0,9% del PIB agregado de dichas economías⁴.

Finalmente, el acercamiento con Asia ha sido uno de los componentes donde menos avances se han visto. Pese a la conformación del Consejo Empresarial de la Alianza, cuyo objetivo es promocionar e impulsar acciones conjuntas entre la Alianza y otros grupos económicos, aún no se ha consolidado una medida aterrizada que apunte en la dirección del cumplimiento de este propósito. Si bien se ha planteado la idea de promover embajadas conjuntas en Asia, hasta el momento solo se ha dado apertura a una oficina conjunta de promoción comercial en Estambul (aparte de una embajada en Ghana, Africa). Lo anterior

resulta un tema crítico en la economía colombiana si se tiene en cuenta que los lazos de comunicación con Asia son los más débiles en relación a los demás miembros de la Alianza (los cuales ya han adelantado la negociación del Acuerdo de la Asociación Transpacífico, ATP). En efecto, durante la última década, las exportaciones colombianas a Asia representaron apenas el 10% de las ventas externas colombianas, mientras que dicha cifra para Chile y Perú es superior a 40% y 20%, respectivamente (Gráfico 4).

Gráfico 4
PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES A ASIA EN LAS EXPORTACIONES TOTALES



Fuente: Elaboración Fedesarrollo con datos de UN-Comtrade.

⁴ BBVA, Observatorio Económico, "Integración financiera en la Alianza del Pacífico, altas potencialidad y grandes desafíos para una integración exitosa", Octubre 2013.

En conclusión, la Alianza del Pacífico se presenta como un mecanismo de articulación económica y política con características y alcances únicos, que lo convierten en la mayor apuesta comercial de la región en este siglo. El espacio para incentivar la llegada de capitales productivos hacia sectores como infraestructura, industria y servicios es muy amplio, y las oportunidades de inserción a mercados que hasta el momento no han sido explotados, como el asiático, es mayor. No obstante, la Alianza por sí sola no garantiza que los países lograrán un crecimiento sostenido. Las ventajas derivadas de la misma dependerán, entre otros factores, de la disciplina con la cual se adopten y ejecuten los acuerdos convenidos.

Tan solo un año después de la entrada en vigencia de la Alianza, se resalta la flexibilización absoluta de la movilidad de personas con fines turísticos con la eliminación de las visas requeridas por los colombianos para viajar a México. Tanto en materia comercial como en el proceso de integración financiera a través del MILA, buena parte de los avances se habían dado antes de la suscripción de

la Alianza. Aun así, la Alianza es una oportunidad que no puede desaprovecharse para consolidar esos avances. En el caso del MILA, la Alianza es una oportunidad para avanzar en la homologación de normas tributarias y regulatorias que permitan consolidar un verdadero mercado de capitales a nivel regional. De particular importancia sería concluir los procesos de integración comercial incluyendo en estos al sector agropecuario, algo a lo cual se han opuesto de manera rotunda los gremios del sector en Colombia, pero que resulta indispensable para aumentar la productividad en el campo e iniciar un proceso de aprovechamiento de nuestras verdaderas ventajas competitivas. Lastimosamente, el gobierno colombiano ha cedido ante estas presiones, en contraposición al discurso de integración comercial que inspira la conformación de la Alianza, lo que genera dudas frente al interés político de nuestro país por consolidar este acuerdo. De manera general, es fundamental seguir avanzando en el establecimiento de un código de conducta común que fortalezca la institucionalidad de la Alianza, en aras de fomentar el propósito de libre circulación de bienes, personas y capitales.

Referencias

Asian Development Bank (2011). *Asia 2050: Realizing the Asian century*.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2013). *Cómo América Latina y el Caribe puede escapar del menor crecimiento mundial*. Informe Macroeconómico de América Latina y el Caribe.

BBVA (2013). *Integración financiera en la Alianza del Pacífico, Altas potencialidad y grandes desafíos para una integración exitosa*. Observatorio Económico.

Reina, M. (2013). *Importancia de la Alianza del Pacífico para Colombia*. Fedesarrollo.

Spence, M. (2011). *The next convergence: the future of economic growth in a multispeed world*. Farrar, Strauss and Giroux, Ch. 7.

Los sistemas integrados de transporte masivo en Colombia*

A comienzos del mes de octubre se publicó el último informe del estado de las ciudades de la ONU, el cual ubica a las principales capitales colombianas entre las más desiguales de América Latina. Uno de los más importantes hallazgos del reporte es el rol del transporte público como jalonador de la equidad urbana, por lo que una de las principales recomendaciones de política es privilegiar su desarrollo por encima del transporte privado. En efecto, ante la ausencia de sistemas de transporte públicos eficientes, los tiempos de viaje de la población de las periferias hacia las redes de producción modernas son distorsivamente altos, por lo que los trabajadores de bajos ingresos prefieren laborar cerca de sus hogares que en los sitios con los procesos de producción más eficientes (Hausmann, 2013). En adición a las bondades de velocidad, la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) ayuda a la mitigación del resto de externalidades negativas inherentes al proceso de crecimiento vegetativo de las ciudades, como la contaminación y la accidentabilidad.

Los SITM en Colombia vieron su origen en Bogotá a finales del año 2000, con la llegada de Transmilenio, para posteriormente ser difundidos en otras ciudades del país. No obstante, la implementación de estos modelos de transporte no ha estado exenta de dificultades, principalmente en lo que respecta a su viabilidad financiera. Este artículo de actualidad describe el nivel de desarrollo de los SITM en Colombia y reflexiona sobre los principales retos para su consolidación y propagación, a la luz de un reciente análisis realizado por Fedesarrollo sobre este tema bajo la dirección de Tito Yepes¹.

El desarrollo de los SITM en Colombia

En Colombia, la implementación de los SITM se ha dado a través de Buses de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés), los cuales cuentan con operación y recaudo centralizado, carriles exclusivos, tarifa integrada y sistemas de información en tiempo real. Aunque por mucho tiempo se consideró que el metro era la opción más efectiva

* La elaboración de este artículo contó con la asistencia de Wilber Jiménez y Fabián Osorio.

¹ Yepes et al (2013). "La integración de los sistemas de transporte urbano en Colombia: Una reforma en transición" Fedesarrollo.

para dar fin a la congestión bogotana, las altas presiones fiscales que representaba un metro en plena crisis de 1998 generó la búsqueda de una solución de movilidad de menor inversión. De esta forma, con base en la experiencia de ciudades como Curitiba y Porto Alegre, se optó por el establecimiento del BRT, el cual rápidamente demostró una reducción de tiempos de viaje.

Luego de su éxito en Bogotá, el Gobierno Nacional en 2002 empezó a promover el traslado de la experiencia del Transmilenio a otras ciudades del país como Cali, Pereira, Bucaramanga y Barranquilla. No obstante, la implementación en el resto del país ha sido más lenta que en Bogotá, por la extensión tanto del periodo de construcción de infraestructura como de los tiempos de retiro de los buses del sistema colectivo privado. Esta diferencia se puede explicar porque mientras en Bogotá el proyecto fue liderado por la alcaldía del momento, en las otras ciudades los proyectos fueron guiados por el Gobierno Nacional y asumidos con mayor o menor compromiso por los entes territoriales.

Dado lo anterior, no es de extrañar la presencia de disparidades en el rendimiento de los SITM en las distintas ciudades del país y rezagos respecto a los indicadores de Bogotá. Tres indicadores clave para entender el nivel de desarrollo de los BTR son su velocidad, su congestión y su productividad.

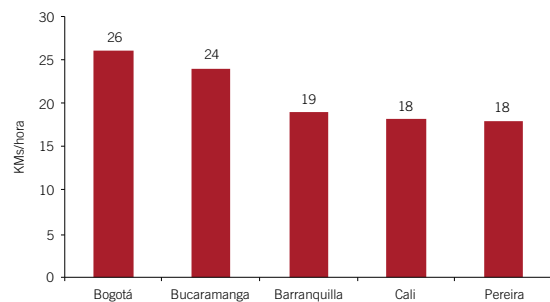
La velocidad promedio de los articulados del sistema en Barranquilla, Cali y Pereira está por debajo de los 20kms/hora (Gráfico 1). De esta forma, Bucaramanga es la única ciudad, después de Bogotá, que se ubica por encima del umbral internacional del promedio de velocidad eficiente, establecido en 19km/hora por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés).

La congestión del sistema es inversa a la oferta de articulados por usuario. De acuerdo a este último indicador, pese a la gran dispersión que existe entre distintas

ciudades colombianas, los indicadores de congestión de todas ellas se encuentran dentro de los rangos latinoamericanos, siendo el sistema de Barranquilla el menos congestionado (Gráfico 2).

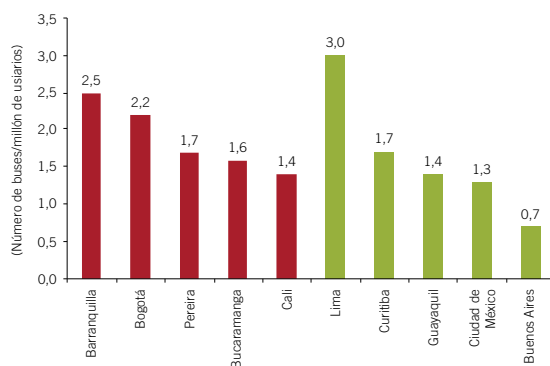
Finalmente, los sistemas de BRT en Colombia se caracterizan por ser de los de menor productividad en Latinoamérica. Esto se evidencia a través del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK), proxy de la productividad operacional de los sistemas. Con excepción de Pereira, los

Gráfico 1
VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS SISTEMAS DE BUSES DE RÁPIDO TRÁNSITO EN COLOMBIA



Fuente: Yepes et al (2013). "La integración de los sistemas de transporte urbano en Colombia: Una reforma en transición" Fedesarrollo.

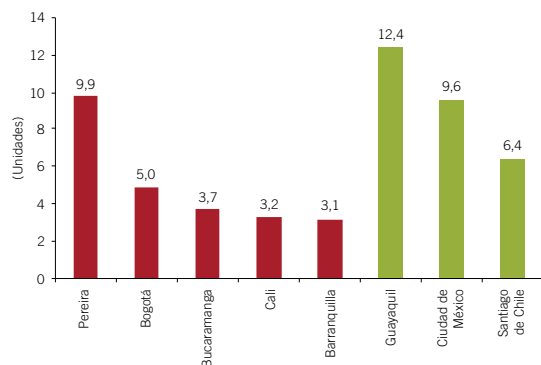
Gráfico 2
ARTICULADOS POR MILLÓN DE USUARIOS ANUALES



Fuente: Yepes et al (2013). "La integración de los sistemas de transporte urbano en Colombia: Una reforma en transición" Fedesarrollo.

sistemas colombianos tienen una productividad operacional por debajo del promedio regional (Gráfico 3).

Gráfico 3
PRODUCTIVIDAD OPERACIONAL (ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETRO)



Fuente: Yepes et al (2013). "La integración de los sistemas de transporte urbano en Colombia: Una reforma en transición" Fedesarrollo.

A pesar del rezago en productividad de los BRT colombianos con respecto a los de Latinoamérica, los resultados de las evaluaciones de impacto de su implementación han sido positivos, aunque deben ser interpretados con precaución²: i) los tiempos de viaje se redujeron entre 5 y 51 minutos promedio por día por pasajero, ii) la emisión de gases contaminantes disminuyeron en 170 mil toneladas de dióxido de carbono en Cali y 35 mil en Bucaramanga, iii) en lo que respecta a la valorización de los predios, se presentan resultados generalmente positivos, favoreciendo en algunos casos menos al suelo residencial que al comercial³. Sin embargo, el impacto de los BRT sobre los

más pobres aún continúa siendo bastante reducido. En Barranquilla, Pereira y Cali menos del 40% de los usuarios hacen parte del 40% de la población más pobre, por lo que el uso de las personas de menores ingresos es menos que proporcional. Sólo en Bucaramanga el SITM es usado más que proporcionalmente por los más pobres: casi el 50% de los usuarios están en los quintiles 1 y 2 de ingreso que integran el 40% de la población.

Retos en la propagación de los SITM en Colombia

El proceso de propagación de los SITM sugiere la superación de varios retos como el desequilibrio financiero de los operadores, una demanda menor a la prevista, el mayor uso de vehículos particulares y las fallas del contexto institucional.

Aunque en la actualidad la situación financiera no es crítica, ninguno de los operadores en Colombia ha alcanzado su punto equilibrio. Este problema está íntimamente relacionado con la menor demanda de los servicios de transporte frente a lo inicialmente modelado. En efecto, siete de cada diez operadores requieren que la demanda aumente entre un 4% y 15% para cubrir los activos adquiridos con deuda, mientras el 30% restante necesitan incrementar su demanda en al menos un 33%⁴.

Si bien la demanda ha crecido en los últimos años en casi todas las ciudades, sigue siendo sustancialmente menor a la que se estimó en los casos de negocio. En

² Hay problemas metodológicos que no se pueden dejar de considerar al interpretar las conclusiones. En general, todas las estimaciones de los impactos de los SITM carecen de comparabilidad, debido a que las variables utilizadas en las evaluaciones eran medidas de manera diferente entre las distintas ciudades, dependiendo del tipo de información disponible.

³ En Cali y Pereira la valorización del suelo comercial fue sustancialmente mayor a la del residencial (18% contra 15% en Cali y 68% contra 26% en Pereira). En contraste, en Bucaramanga los resultados son casi nulos en ambos tipos de suelo.

⁴ Parte de la diferencia entre la demanda proyectada y observada se debe a los atrasos en la infraestructura y en la entrada en funcionamiento de nuevos buses. No obstante, aun corrigiendo por estos atrasos, la demanda observada es menor a la esperada.

efecto, en abril de 2013 el sistema de Bucaramanga tan solo atendió al 24% de la demanda esperada, mientras el de Barranquilla lo hizo al 45% y en Pereira al 80%. La menor demanda incentiva a los operadores a utilizar una menor cantidad de buses de manera compensatoria, por lo que la calidad del servicio se reduce, los buses sobrepasan sus cupos y se termina estimulando la demanda de medios de transporte alternativos.

Adicionalmente, en los últimos años la demanda observada ha sido menor a la esperada por la migración hacia el transporte privado. En efecto, el uso de motos está desplazando la demanda por el transporte público. En efecto, a pesar de la caída en 2008 y 2009, el crecimiento de las ventas de motos estuvo alrededor del 30% en 2010 del 61% en 2011. Los precios bajos a los que se pueden comprar motos hacen que ésta sea una opción financieramente comparable al gasto diario en transporte público. Por su parte, el incremento de los automóviles también es de consideración, aunque menor al expuesto por el resto de la región y significativamente por debajo del evidenciado en las motos.

El contexto institucional también alimenta el círculo vicioso de iliquidez y demanda baja del SITM. Estas complejidades provienen de dos fuentes: incentivos que no están alineados hacia el funcionamiento eficiente del transporte urbano y capacidades bajas para la gestión del sistema. El esquema de incentivos desalineados afecta el círculo vicioso principalmente a través de las dificultades para racionalizar la competencia entre el Transporte Público Colectivo (TPC) y el SITM. Muestra de esto es que la chatarrización no ha sido suficiente para eliminar la competencia y que algunos operadores pueden maximizar sus beneficios participando en los dos sistemas. De otro lado, el bajo nivel de las capacidades de las administraciones locales dificulta la optimización de rutas y, por lo tanto, el funcionamiento del sistema.

Recomendaciones de política

Los anteriores retos no implican que los SITM hayan fracasado en Colombia. En la actualidad estos sistemas muestran que la reforma del transporte urbano está en transición. Es importante precisar, sin embargo, que la consolidación de estos sistemas corresponde a un proceso de largo aliento.

Colombia requiere un grupo de acciones para romper el círculo vicioso de los SITM y dar respuesta a los desafíos institucionales y financieros que padece. Las medidas que se adopten deben solventar el flujo de caja de los operadores del sistema y generar cambios legales e institucionales que garanticen la viabilidad y sostenibilidad del sistema. Esto se puede lograr a través de cuatro frentes: i) integración del SITM con el transporte público colectivo, ii) empoderamiento de las alcaldías para la modificación y control del SITM, iii) unificación de las autoridades de transporte, y iv) asociación entre ciudades.

El primer frente implica que los SITM cubran un mayor porcentaje de la demanda, lo cual irrigaría el flujo de caja suficiente para su viabilidad y correcto aprovechamiento de sus economías de escala. No obstante, legalmente es muy compleja la prohibición de invertir en uno u otro modelo de servicio, a lo que se suma el fuerte poder negociación de los transportadores del TPC que puede incentivar al gobierno local a tener posiciones más laxas frente a la eliminación de rutas o simplemente dificultar el ejercicio de su autoridad. Sin embargo, cabe tener en cuenta que mediante la unificación se elimina la competencia pero incluye a los propietarios del transporte público colectivo en el sistema. Por supuesto, llegar a los acuerdos viables para la sostenibilidad del sistema requiere de capacidades institucionales para negociar y ejercer autoridad.

El segundo frente apenas se está empezando a desarrollar en Colombia, motivo por el cual se propone la

aceleración de su ejecución. El empoderamiento de los entes locales para la modificación y control de los SITM es positivo, sin embargo, esta autonomía debe estar regida por unos parámetros técnicos con el propósito de que no se repitan casos como el de Bucaramanga, donde un alcalde permitió el uso del carril del sistema para los vehículos particulares.

Por su parte, la unificación de las autoridades de transporte permitirá resolver los problemas de funciones traslapadas, las cuales generan descoordinación en las

políticas de movilidad. De la coordinación institucional depende buena parte del éxito de las medidas adoptadas. Finalmente, el cuarto frente permitiría una figura que facilitaría las interacciones entre el gobierno nacional y las entidades territoriales, al tiempo que simplificaría los tres frentes de trabajo anteriores.

Es claro entonces que los sistemas de transporte masivo tienen un rol determinante tanto en el desarrollo como en la equidad de sociedades emergentes, pero que en Colombia todavía les queda mucho camino por recorrer.

Referencias

Yepes et al (2013). “La integración de los sistemas de transporte urbano en Colombia: Una reforma en transición” Fedesarrollo.

Hausman, R., 2013. La lógica de la economía informal. <http://www.project-syndicate.org/commentary/the-logic-of-the-informal-economy-by-ricardo-hausmann/spanish>

State of the world’s cities 2012/2013: Prosperity of cities. Un habitat – Earthscan. Published By Routledge. 2013

Hidalgo D. & Yepes, T (2004). “Are bus rapid transit systems effective in poverty reduction? Experience of Bogota’s Transmilenio and lessons for other cities”. Transportation Research 84th Annual Board Meeting, 2004.

Mohrig, H (1972). “Optimization and scale economies in urban bus transportation”. The American Economic Review, 62 (4), 591-604. 1972.

Susuki, H., Cervero, R. & Luchi, K. (2013). “Transforming cities with transit. Transit and land use integration for sustainable urban development.” Urban Development Series. Banco Mundial. Washington D.C. 2013.

Una Prospectiva Económica de manos expertas



Incluye:

- ❑ Servicio de acompañamiento macroeconómico a suscriptores
- ❑ Tres actualizaciones al año
- ❑ Doce informes mensuales de seguimiento

Informes oficina comercial

Teléfono (571) 325 97 77 Ext.: 340 | 365 | 332

E-mail: comercial@fedesarrollo.org.co | www.fedesarrollo.org.co

Calle 78 No. 9-91 | Bogotá, Colombia