



EJECUTAR ES NUESTRA RUTA



MinTransporte
Ministerio de Transporte

 **PROSPERIDAD
PARA TODOS**

OBJETIVOS DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO

Mediante la conceptualización e implementación de sistemas de transporte promover la consolidación de **ciudades más amables, accesibles e incluyentes**



Promover un transporte urbano con altos niveles de servicio, sistemas empresariales de operación de flota y recaudo, y minimización de impactos ambientales

BENEFICIOS

- Incremento en calidad de vida
- Desarrollo económico
- Competitividad de las ciudades
- Reducción niveles de contaminación
- Equidad





PREMISAS BAJO LAS CUALES SE ESTRUCTURARON LOS SITM

El conpes 3260 de 2003 “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo” establece *“En Colombia la reducida tasa de motorización implica niveles elevados de demanda para los SITM, esta situación acompañada de un buen diseño técnico, un esquema financiero equilibrado y rentable, de un marco contractual claro que brinde estabilidad regulatoria en el largo plazo y una estructura institucional sólida y eficiente con elevada capacidad técnica permitirán lograr la sostenibilidad financiera de los SITM en el largo plazo, brindando un servicio adecuado, con tarifas acorde a las posibilidades de los usuarios”*.

Factores externos que han afectado la implementación de los sistemas

Cambio en la dinámica económica del país

- PIB per cápita con tendencia ascendente de 2.479 dólares por persona en el 2000 a 7.933 dólares en el 2012
- Incremento del poder adquisitivo de los colombianos



Aumento tasa de motorización

- Entre 2000 y 2012 crecimiento del 62,9%
- ventas totales de vehículos en Colombia han crecido 423%.
- El 80% de las ventas de vehículos particulares se concentra en las ciudades Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga y Barranquilla.
- el mercado de motocicletas en los últimos 4 años ha crecido en un 40

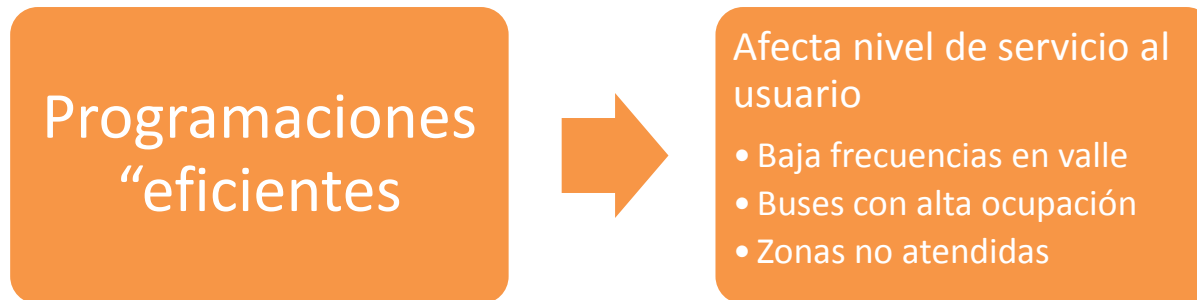


Debilidad Institucional

- No existen políticas de control de ilegalidad e informalidad
- Paralelismo con el transporte Convencional
- Baja tasa de chatarrización
- No existe articulación entre las entidades que en alguna medida tienen injerencia con la operación de los sistemas (Entes Gestores, Secretarías de Movilidad, áreas Metropolitanas)

PREMISAS BAJO LAS CUALES SE ESTRUCTURARON LOS SITM

La ley 86 de 1989 en su Artículo 14 señala que *“las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos”*.

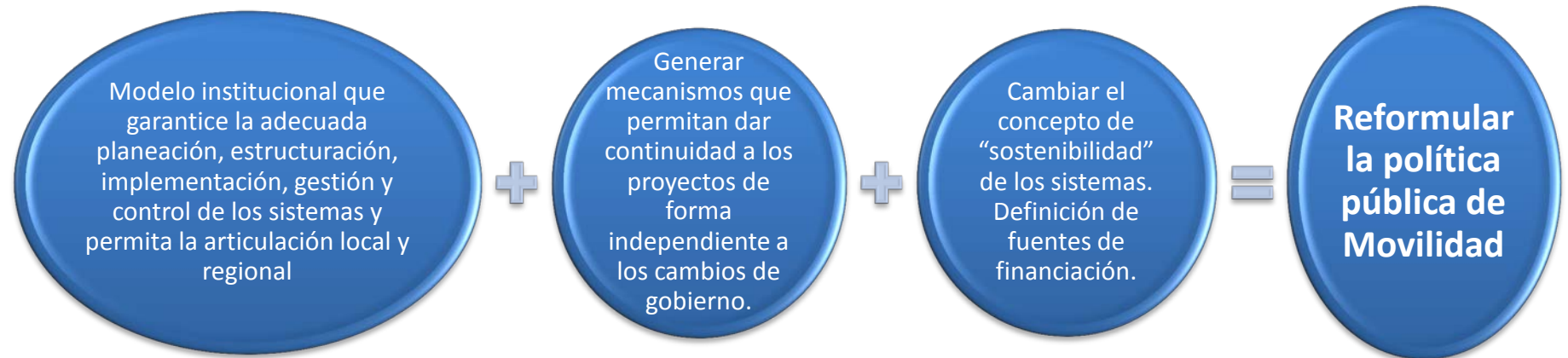


La Nación no ha podido gestionar recursos para subsidiar la operación

En resumen, la implementación de los sistemas se ha visto afectada por condiciones no previstas durante la etapa de estructuración de los proyectos, la realidad de las ciudades hoy es muy distinta y se deben tomar medidas en el corto plazo ante los nuevos escenarios que reflejan otras condiciones de la movilidad al interior de las ciudades y en su relación con el contexto regional.

Medidas de corto plazo

- Las tarifas deben cubrir únicamente los costos relacionados con la operación
- Aumentar la cobertura del Sistema en la ciudad hasta atender el 100% de la demanda. Sistemas Integrados de Transporte público.



El reto de las ciudades colombianas es reducir la tendencia a la utilización ineficiente del automóvil particular promoviendo que la movilidad de las personas se fundamente en la utilización de los vehículos de transporte público, y en los vehículos y modos de transporte no motorizados.

Gracias...

**EJECUTAR
ES NUESTRA RUTA**



MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**