

NAMA colombiana sobre desarrollo orientado al transporte sostenible consigue respaldo de alto nivel

Steve Winkelman, director del programa de transporte

Se estima que la congestión vehicular y la contaminación del aire en las ciudades colombianas aumente sustancialmente en los próximos años, siguiendo la tendencia actual. Un análisis reciente de CCAP, a partir de un [nuevo estudio de la Universidad de los Andes](#), indica que el uso de vehículos particulares en Colombia se cuadruplicará en los próximos 30 años. Siendo ya un líder en la implementación de [sistemas de autobuses de transporte rápido](#) (BRT, por su sigla en inglés), Colombia está lista para dar un nuevo paso y abordar el ordenamiento territorial y el diseño urbano, conciente de reducir las emisiones de GEI en el largo plazo. En el último año CCAP ha venido trabajando con los diferentes agentes del sector en Colombia para desarrollar una propuesta de [NAMA DOTS](#) con el fin de implementar y financiar distritos catalíticos orientados al transporte sostenible.

Entre nuestros socios figuran la Financiera del Desarrollo Territorial S.A. ([FINDETER](#)), los Ministerios nacionales de Transporte, Medio Ambiente, Vivienda y Planeación, gobiernos locales (Cali, Bogotá, Barranquilla, Medellín), desarrolladores inmobiliarios, organizaciones no gubernamentales y centros de investigación de universidades locales. Este esfuerzo canalizará parte del financiamiento para vivienda de interés social del Ministerio de Vivienda con importantes inversiones en BRT del Ministerio de Transporte, llevando los esfuerzos de FINDETER bajo su plataforma de Ciudades Sostenibles Competitivas al próximo nivel: creando un nuevo modelo de desarrollo urbano para la región y el mundo entero.



BRT in Bogotá, Colombia – Exitoso esquema de movilidad, pero no muy integrado con el desarrollo urbano, usos de suelo y espacio público para peatones. Fuente: Mike Ceaser, Bogotá Bike Tours [World Streets](#).

La NAMA DOTS de Colombia transformará a las ciudades colombianas al enfocar el desarrollo urbano alrededor de los corredores y estaciones de transporte público y agrupar las viviendas de interés social con locales comerciales, oficinas y espacio público para el esparcimiento, con el fin de crear barrios donde la gente pueda vivir, trabajar, comprar y jugar de manera segura. Este desarrollo urbano orientado al transporte sostenible maximizará los beneficios de importantes inversiones nacionales en sistemas BRT, aumentando el número de pasajeros y la sostenibilidad financiera, además de generar distintos beneficios sociales y económicos. La NAMA entregará asistencia técnica y financiera para la implementación de desarrollos orientados al transporte sostenible, actuará como asesor en la generación e integración de políticas públicas nacionales que promuevan desarrollos de este tipo, y contribuirá en el avance hacia los objetivos de desarrollo del país en materia de transporte, vivienda, medio ambiente, desarrollo económico y equidad social.

Una NAMA DOTS puede disminuir el uso de vehículos particulares en hasta un 50%. Algunos estudios han documentado las diferencias en los niveles de uso de vehículos particulares entre desarrollos orientados al transporte público y modelos urbanos más convencionales a nivel regional, urbano y de vecindario. El estudio [Growing Cooler](#) revisó mediciones empíricas y análisis de modelos simulados, determinando que la gente conduce entre un 20% y 40% menos en los vecindarios orientados al



Desarrollo Orientado al Transporte Público en Curitiba Brasil.
Fuente: Municipio de Curitiba vía [American Society of Landscape Architects](#).

transporte público en EE.UU. debido a un mayor uso de los sistemas de transporte públicos, así como más desplazamientos a pie y en bicicleta, promoviendo menos y más cortos viajes en automóvil. Datos de la región metropolitana de Washington DC muestran que las personas que viven en barrios orientados al transporte público (como Arlington, Virginia y Columbia Heights) conducen entre un 30% y un 70% menos que el promedio regional.

Datos de América Latina demuestran un patrón similar. Un [estudio de 2009 de la Universidad de los Andes](#) estimó que un paquete de inversiones en transporte público combinado con políticas de uso de suelo podría reducir las emisiones de GEI en Bogotá, Colombia en un 33% en comparación con el escenario base. Un estudio de la ciudad brasileña de [Curitiba](#), orientada al transporte público, determinó

que las personas conducen un 50% menos que en Brasilia, con un diseño más orientado al automóvil, pese a que Curitiba tiene un mayor ingreso promedio y una mayor tasa de motorización. Así mismo, según un [estudio del BID](#) sobre la ciudad de Curitiba (2009), los automóviles privados en Curitiba emiten 50% menos CO₂ por vehículo que los de Brasilia, debido a la existencia de patrones más eficientes de uso de suelo. Por último, las proyecciones de GEI por concepto de transporte en las principales ciudades de California, estimadas a partir de modelos sofisticados de uso de suelo con diversos datos públicos, sugieren una reducción de 15% en el uso de vehículos particulares por habitante, lo que equivale a una reducción de 34% respecto de lo proyectado según el escenario base.

La NAMA DOTS capitalizará resultados en el marco de una **nueva legislación colombiana de Asociaciones Público-Privadas** al integrar incentivos para desarrollar distritos orientados al transporte sostenible, aumentando la [prosperidad y desarrollo económico](#), ahorrando tiempo y dinero en desplazamientos a los ciudadanos, disminuyendo los costos de infraestructura en que debe incurrir el gobierno, aumentando los retornos inmobiliarios y del comercio minorista, toda vez que se mejorará la sostenibilidad financiera de los operadores de transporte público masivo. Al cambiar los patrones de uso de suelo, ordenamiento territorial y diseño urbano, la **NAMA DOTS contribuirá a frenar el aumento del uso del vehículos particulares en un 25%**, garantizando una disminución considerable en las emisiones de GEI para las próximas décadas.

En noviembre de 2012, CCAP recibió a una delegación de funcionarios públicos colombianos en un [visita técnica de campo](#) de la región de Washington DC, cuyo objetivo era entender cómo los gobiernos nacional y local se han asociado con el sector privado (desarrolladores inmobiliarios y representantes del comercio minorista) para crear barrios orientados al transporte sostenible, dinámicos y eficientes, que han resultado en bajos niveles de uso de vehículos particulares y de alta calidad de vida. El barrio de [Columbia Heights](#) fue de particular interés para las autoridades colombianas, dado su enfoque en

viviendas de interés social, diseño de mejoras peatonales y sólido compromiso con los desarrolladores para garantizar una transformación coordinada en un barrio habitable de alta calidad.

En abril de 2013, un equipo de Altos Consejeros de la Oficina de la [Presidencia de la República](#) confirmó su apoyo a la NAMA DOTS en el marco de una reunión a la que asistieron los Viceministros de Transporte y Ambiente, el Presidente de FINDETER, la Directora de la Agencia Colombiana para la Cooperación Internacional y el Alto Consejero del Alcalde de Cali. Estos funcionarios se mostraron bastante motivados ante la oportunidad de que la NAMA DOTS potencie sinergias entre los esfuerzos de políticas públicas nacionales, capitalizando las inversiones pasadas y en curso en sistemas de transporte público urbano y vivienda de interés social, con el fin de mejorar el bienestar de la población, proteger el medio ambiente, impulsar la economía y mejorar la equidad social.

La semana que viene, el Gobierno de Colombia presentará su propuesta de NAMA DOTS en la [Cumbre global de financiamiento NAMA que organiza CCAP](#) en Copenhague a representantes de países desarrollados e instituciones financieras internacionales. Iniciativas como la NAMA DOTS y la [NAMA colombiana de gestión integral de residuos sólidos](#) ofrecen un interesante modelo para el financiamiento climático que está destinado a transformar la eficiencia en carbono en sectores clave de la economía, a la vez que avanza en términos de equidad social y prosperidad económica.

Con la NAMA se financiaría un **Centro para la Promoción de Desarrollos Orientados al Transporte Sostenible**, el cual contaría con expertos en diseño, evaluación, financiamiento y acuerdos público-privados en DOTS, quienes a su vez contarían con el respaldo de asesores técnicos especializados y de una Secretaría Técnica Independiente. El Centro tendría dos funciones principales:

- 1. Prestar asistencia técnica para la implementación de distritos DOTS catalíticos priorizados**, enfocándose inicialmente en unos cinco distritos de las ciudades más grandes de Colombia. Las áreas de asistencia incluyen:
 - **Desarrollo de proyectos.** Diseño de alta calidad, análisis de mercado, preparación de proyectos y planificación previa a la construcción.
 - **Asociaciones con el sector privado.** Apoyar la evaluación y desarrollo de solicitudes de propuestas de Asociaciones Público-Privadas y acuerdos de colaboración para la implementación de desarrollos orientados al transporte sostenible.
 - **Financiamiento.** Desarrollo y agrupación de propuestas de financiamiento para inversionistas o patrocinadores nacionales e internacionales.
 - **Mecanismos de captura de valor.** Diseño y estructuración de mecanismos avanzados de captura de valor para la inversión, operación y mantenimiento de distritos orientados al transporte sostenible, como financiamiento complementaria en la estructura de tributos.
 - **Replicación de políticas y planes.** Seguir implementando sitios, distritos y corredores orientados al transporte sostenible.
 - **Evaluación.** Medición de beneficios: emisiones de GEI, beneficios sociales y económicos (cálculo, medición y mejora de datos, metodologías y sistemas de medición).
- 2. Asesorar en la generación de políticas públicas nacionales y orientación** para proporcionar una “integración” cohesiva que conecte las políticas nacionales y locales en materia de transporte, uso de suelo y vivienda con los esfuerzos del

sector privado en cuanto a desarrollos orientados al transporte sostenible. Por ejemplo, desarrollar instrumentos y orientar al gobierno respecto a Asociaciones Público-Privadas en DOTS, documento CONPES, Decretos reglamentarios y otros instrumentos relativos a desarrollos orientados al transporte sostenible que integren políticas y planes con instrumentos locales. Desarrollar un plan de financiamiento sostenible para el Centro.

Colombia fue pionero y generó un gran efecto demostrativo con su sistema de BRTs, y ahora está a punto de introducir un modelo de desarrollo urbano acorde al siglo XXI que aborde temas como la equidad social, el cambio climático y la prosperidad económica. **¡Vamos!**