



ACADEMIA URBANA
**IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS INTEGRALES
DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE EN
CIUDADES DE LATINOAMÉRICA**

São Paulo, 16 y 17 de septiembre 2019

1

AVANCES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS INTEGRALES DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE

PRESENTACIÓN DE USO INTERNO

**Evaluación e la
Situación Base**



**Generación de un
Entorno Propicio**



**Planificación y
Diseño**



Financiamiento



Implementación



Se presenta a continuación una serie de diapositivas, estructuradas según los 5 pasos de la implementación de proyectos integrales de desarrollo urbano y transporte (TOD): (1) Evaluación de la Situación Base, (2) Generación de un Entorno Propicio, (3) Planificación y Diseño, (4) Financiamiento, y (5) Implementación, las cuales corresponden a las etapas para la implementación de proyectos TOD identificadas por la publicación del Bando Mundial "TOD Implementation Resources & Tools".

Se brinda una introducción de cada fase y se incluye una serie de preguntas guía sobre los avances realizados por las ciudades y regiones para llevar a cabo cada una de las etapas. Estas preguntas deberán ser respondidas (en español o portugués) por las delegaciones participantes y compartidas con el BM antes de viajar a San Pablo, y servirán como insumo para las discusiones que se llevarán a cabo en las mesas de trabajo.

También se incluyen preguntas sobre los desafíos encontrados y necesidades de asistencia técnica, que deberán ser completadas en el taller, durante la última fase de cada sesión.

A COMPLETAR ANTES DE VIAJAR:

DIAPPOSITIVAS: 5, 8, 11, 14, 17, 21, 22 Y 23



EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN BASE

INTRODUCCIÓN

La etapa de Evaluación de la Situación Base se lleva a cabo para determinar cuán “lista” está una ciudad para promover Proyectos Integrales de Desarrollo Urbano y Transporte (TOD por sus siglas en inglés), basado en análisis de factores económicos, geográficos, demográficos, institucionales y urbanos. Por ejemplo, las capacidades técnicas de los equipos locales o entender las demandas del mercado inmobiliario en determinado sitio, son imprescindibles para evaluar el estado de preparación de una ciudad o región para implementar proyectos TOD.

PREGUNTAS GUÍA

1. ¿Se ha realizado una evaluación inicial para entender el estado de preparación del municipio para implementar el proyecto TOD (por ejemplo evaluación de las capacidades técnicas del equipo, sobre la disponibilidad de datos, o un estudio del Marco Regulatorio)
2. ¿Se ha realizado un estudio comparativo de los corredores y/o estaciones para definir y priorizar un nodo en particular?
3. ¿Se ha realizado un estudio de mercado para entender las demandas reales del sector inmobiliario en el área seleccionada?
4. ¿Se ha realizado un estudio sobre la capacidad de carga de la infraestructura instalada y/o las proyecciones de demanda que se generará con el proyecto?



EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN BASE

AVANCES REALIZADOS

Teniendo en cuenta las preguntas guía expuestas en la diapositiva previa, ¿podría explicar brevemente (400-700 palabras) cómo su ciudad/región ha avanzado en la evaluación de la situación base?

Respuesta

Hasta el momento, se ha avanzado en el desarrollo de varios elementos, pero dichos esfuerzos no se han hecho de manera coordinada.

El RegioTram fue objeto de una estructuración técnica en la que se hicieron los pronósticos de tráfico del corredor con base en la situación actual y unas proyecciones de crecimiento. LA capacidad de carga de la infraestructura ha sido analizado a través de otro estudio contratado por el gobierno nacional sobre accesos a las ciudades.

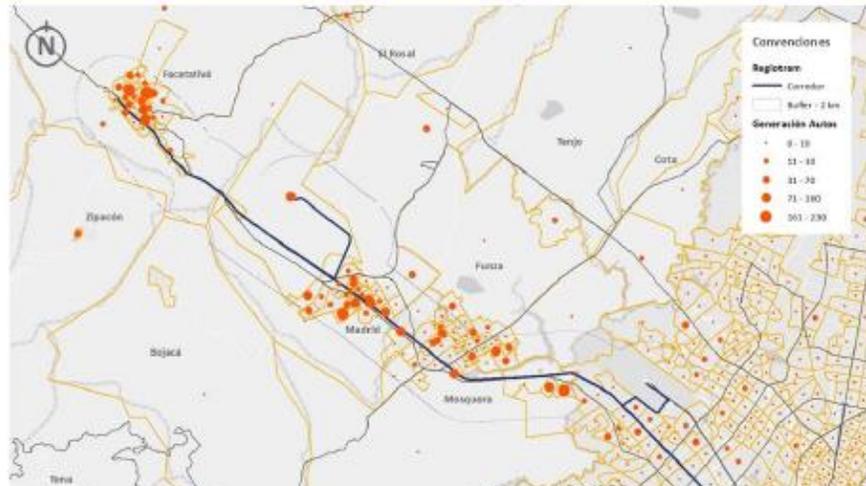
La Gobernación de Cundinamarca (gobierno supramunicipal pero subnacional) en conjunto con la Alcaldía de Bogotá, hicieron entre 2017 y 2018 un estudio de Huella Urbana en el que analizaban la evolución del territorio en los últimos 20 años y proyectan que puede pasar bajo diferentes escenarios futuros de desarrollo.

En la actualidad, el Banco Mundial, a través de una asistencia técnica, avanza en la realización de una consultoría que tiene como objetivo hacer un análisis específico del condiciones, brechas y potenciales TOD sobre el corredor del RegioTram, comparando las características y determinando las potencialidades de las estaciones. Este estudio debe entregar recomendaciones generales para promover un desarrollo TOD del corredor, señalar los ajustes institucionales y normativos que se requerirían para lograr ese objetivo y, finalmente, entrar a hacer propuestas a nivel de prefactibilidad de las intervenciones alrededor de dos estaciones del Sistema, siendo estas cerca de la zona industrial de Bogotá y en un municipio que es predominantemente residencial.

Es importante mencionar que la EFR como ente gestor del proyecto en su estudio de demanda no solo se enfocó a la proyección de los viajes que tendrá el sistema, si no que construyó un modelo de 4 etapas que incluyó variables como usos del suelo, población, proyectos inmobiliarios e industriales a futuro que han permitido caracterizar el área de influencia y alimentar los análisis que desarrolla actualmente el Banco Mundial.

Tabla 5.9: Gráficos de atracción y generación de viajes en Auto – pico am 2018 (matriz del área de estudio)

Generación de viajes en Auto (Matriz de la zona de estudio 2018) pico am



Atracción de viajes en Auto (Matriz de la zona de estudio 2018) pico am

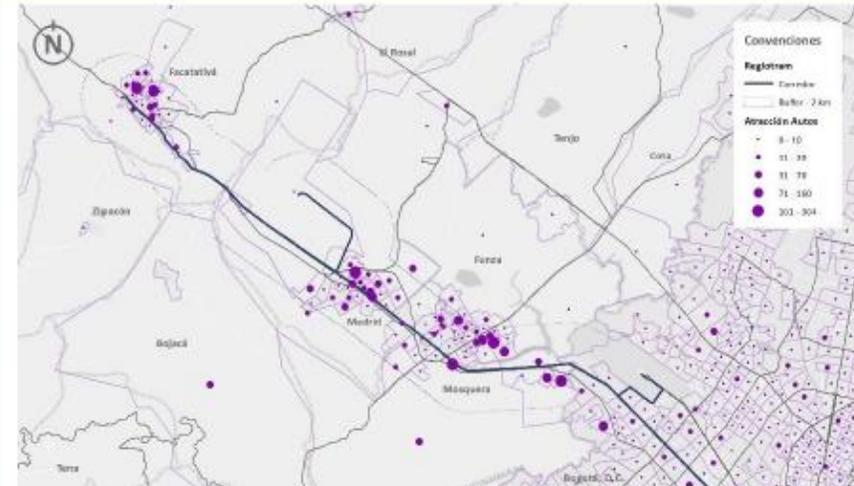
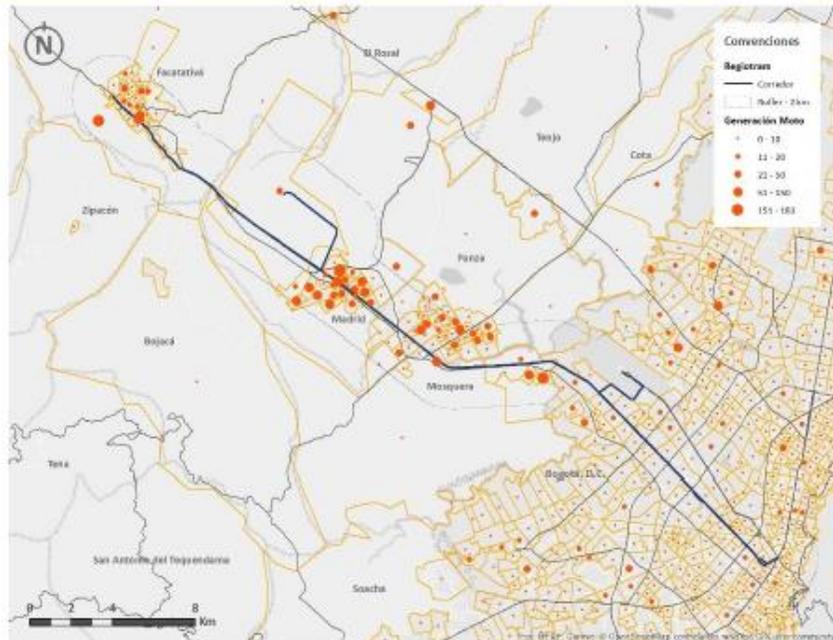


Tabla 5.10: Gráficos de atracción y generación de viajes en Moto – pico am 2018 (matriz del área de estudio)

Generación de viajes en Moto (Matriz de la zona de estudio 2018) pico am



Atracción de viajes en Moto (Matriz de la zona de estudio 2018) pico am

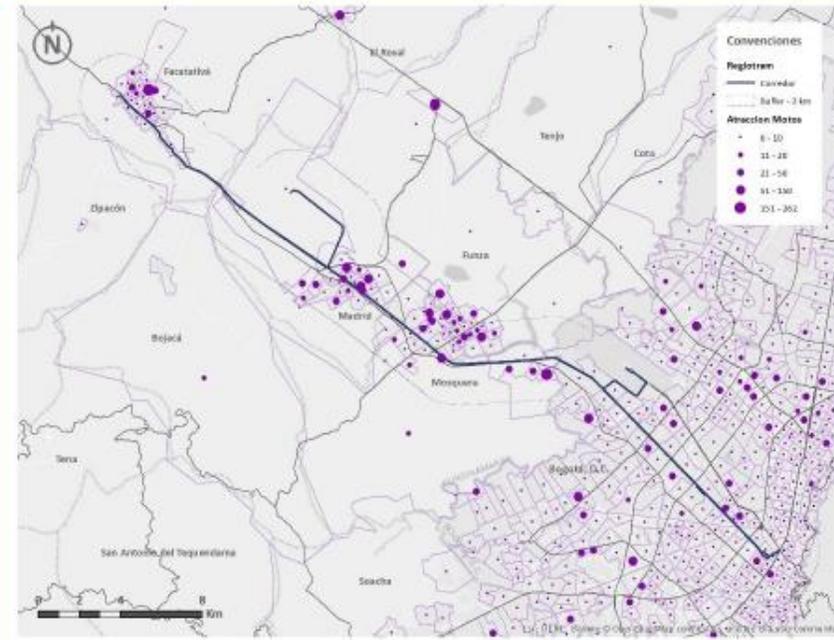
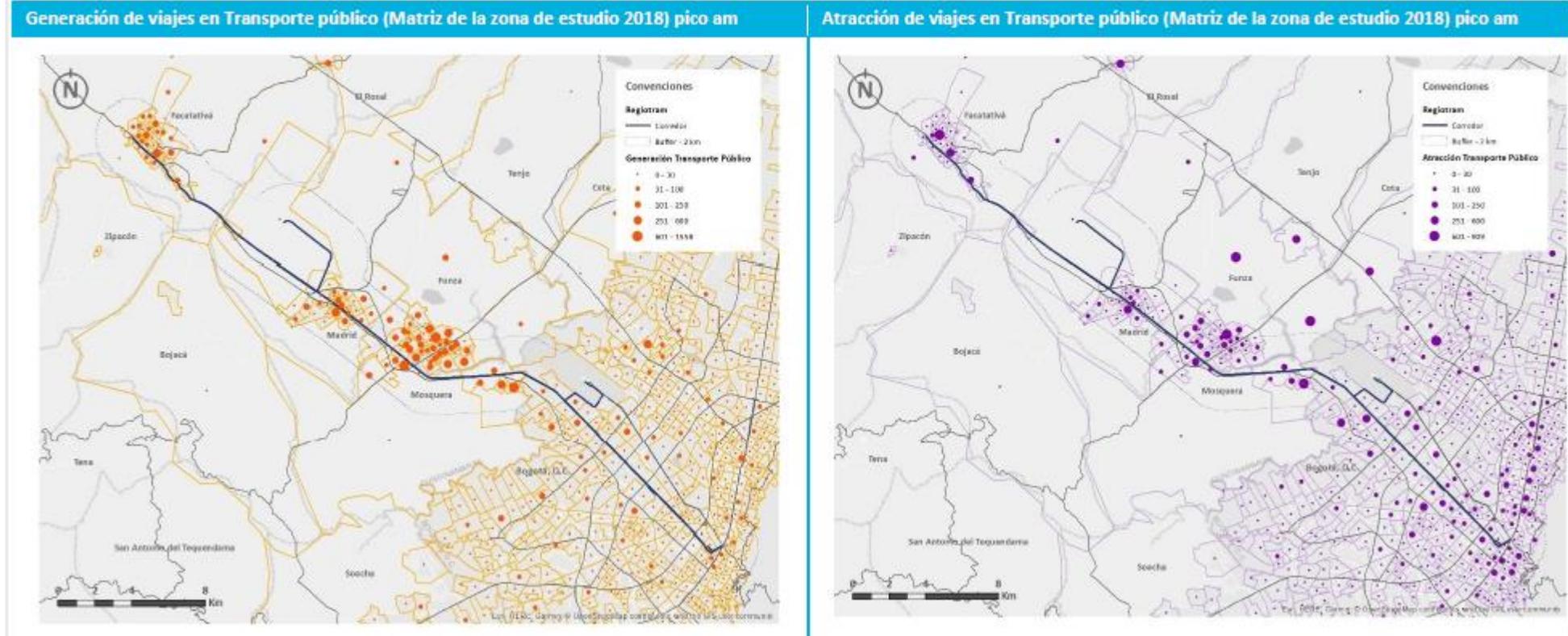


Tabla 5.11: Gráficos de atracción y generación de viajes en Transporte público – pico am 2018 (matriz del área de estudio)





EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN BASE

PRINCIPALES DESAFÍOS

¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta su ciudad/región para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

Articulación institucional, que dependerá en alguna medida de cambios normativos a nivel nacional y puede involucrar hasta aspectos constitucionales en Colombia. Es importante mencionar una política pública de gestión del suelo y una política pública asociada a la Autoridad Regional de Transporte.

NECESIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA

¿Qué necesidades de asistencia técnica externa identifica, para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

Se avanza ya con el Banco en análisis de corredor y prefactibilidad de otras. Se espera un planteamiento en el marco normativo y administrativo.



GENERACIÓN DE UN ENTORNO PROPICIO

INTRODUCCIÓN

En la etapa de Generación de un Entorno Propicio, se reconocen las barreras operacionales, institucionales, normativas y de política, e identifican mecanismos de comunicación y de gobernanza que permitan avanzar en la planificación de proyectos TOD. Esta fase buscará generar una visión de largo plazo que asegure continuidad; robustecer la estructura institucional, integrando a todos los actores; generar mecanismos eficaces para la coordinación entre diferentes áreas y propiciar la participación de la comunidad en las distintas fases de implementación.

PREGUNTAS GUÍA

1. ¿Se ha realizado un mapeo preciso de actores vinculados al proyecto TOD, identificando roles y responsabilidades de cada uno?
2. ¿Se ha creado algún organismo exclusivo (grupo de trabajo, comité, agencia, etc) que coordine la implementación de proyectos TOD?
3. ¿Se ha desarrollado una visión estratégica de largo plazo basada en los conceptos TOD?
4. ¿Se ha promulgado nueva normativa que avale la implementación de estos proyectos? ¿Está esta alineada a las regulaciones nacionales y locales?
5. ¿Se ha desarrollado una estrategia de comunicación y/o materiales para diseminar los beneficios de proyectos de este tipo? ¿A quién/es están dirigidos?
6. ¿El proceso contó con espacios abiertos e inclusivos de participación ciudadana?



GENERACIÓN DE UN ENTORNO PROPICIO

AVANCES REALIZADOS

Teniendo en cuenta las preguntas guía expuestas en la diapositiva previa, ¿podría explicar brevemente (400-700 palabras) cómo su ciudad/región ha avanzado en la generación de un entorno propicio para la implementación de proyectos TOD?

Respuesta

Estudio financiado con Asistencia Técnica del Banco Mundial está enfocado a generar gran parte del análisis y recomendaciones institucionales y normativos aquí planteados alrededor de temas TOD. Ahora bien, es pertinente señalar que en la medida en que impacto de iniciativa es regional, recomendaciones o ajustes probablemente no terminarán limitándose al corredor, sino que impliquen una estrategia más grande, que de alguna manera aproveche y potencie las recomendaciones hechas en estudio de Huella Urbana de Bogotá – Región antes mencionado.

Bogotá y Madrid, dos de las entidades territoriales de la región están actualizando sus planes de ordenamiento territorial y han planteado incorporar algunos elementos de la visión y las herramientas. Sin embargo, estos esfuerzos esperamos se puedan complementar con resultado de asistencia técnica en curso.

Esfuerzo AT no se ha hecho con tanta participación ciudadana, aunque los POT si en general la incluyen. Entre las recomendaciones se prevé entrar a fortalecer mucho esta dimensión de comunicaciones, socialización y participación ciudadana.



GENERACIÓN DE UN ENTORNO PROPICIO

PRINCIPALES DESAFÍOS

¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta su ciudad/región para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

1. Articulación entre los diferentes agentes (municipalidades, Distrito Capital) para unificar criterios e implementar políticas (Movilidad y Planeación Urbana).
2. Tensiones entre las esferas técnicas y políticas con el fin de materializar acciones de Gestión del Suelo.

NECESIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA

¿Qué necesidades de asistencia técnica externa identifica, para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

1. *Estudios de estructuración, apoyo de expertos para el desarrollo de factibilidades en diferentes nodos de integración del proyecto de Regiotram. Es importante resaltar la necesidad de visualizar a los municipios.*



PLANIFICACIÓN Y DISEÑO

INTRODUCCIÓN

La fase de Planificación y Diseño incluye la definición de principios de diseño para formular proyectos TOD a diferentes escalas de intervención (ciudad, corredor, estación y sitio). A través de estrategias urbanas, los proyectos TOD buscan promover un desarrollo urbano compacto, denso, inclusivo, con mixtura de usos, intermodalidad, escala humana y espacios públicos de calidad.

PREGUNTAS GUÍA

1. ¿Cuál es la escala de intervención del proyecto? ¿Cómo se definió esta?
2. ¿Se han definido principios de diseño específicos para el planteo del proyecto TOD? ¿Cuáles?
3. ¿El proyecto TOD en cuestión fue acompañado de un plan de ordenamiento territorial, plan urbano, plan sectorial, masterplan, o algún otro instrumento de planeación urbano-territorial?
4. ¿El desarrollo del proyecto TOD ha incluido la revisión de ordenanzas de zonificación o cambios en el uso de suelo?



PLANIFICACIÓN Y DISEÑO

AVANCES REALIZADOS

Teniendo en cuenta las preguntas guía expuestas en la diapositiva previa, ¿podría explicar brevemente (400-700 palabras) cómo su ciudad/región ha planificado y diseñado el proyecto TOD?

Respuesta

Escala es regional: supramunicipal incluyendo a Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y unos 4-5 municipios de forma directa y otros más de forma indirecta. La escala está definida inicialmente por el alcance físico del proyecto RegioTram.

Principios de diseño. No se han definido.

Articulación con normas o visiones regionales: iniciativa que está siendo desarrollada con apoyo de recursos del BM propondrá elementos y herramientas a incluir en normas individuales (POT) y generación de arreglos a nivel regional. Sin embargo, hay limitaciones en la medida en que las competencias de cada entidad territorial miran internamente y fomentan la competencia entre entidades, ya que no hay incentivos reales para proponer coordinación.



PLANIFICACIÓN Y DISEÑO

PRINCIPALES DESAFÍOS

¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta su ciudad/región para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

.....
.....
.....

NECESIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA

¿Qué necesidades de asistencia técnica externa identifica, para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

.....
.....
.....



FINANCIAMIENTO

INTRODUCCIÓN

Dado que los proyectos TOD están generalmente asociados a inversiones públicas de gran escala y a procesos complejos de adquisición de tierras, la etapa de “Financiamiento”, es fundamental tanto para evaluar los costos de inversión e ingresos potenciales generados por los proyectos como para diseñar herramientas innovadoras de financiamiento. En esta fase se identifican, por ejemplo, mecanismos de captura del valor de la tierra y se diseñan incentivos económicos para la participación privada.

PREGUNTAS GUÍA

1. ¿Se realizó un presupuesto detallado, que incluye la inversión y los costos operativos del proyecto?
2. ¿Se ha calculado el retorno potencial de la inversión?
3. ¿Qué tipo de mecanismos de financiamiento se han utilizado?
1. ¿Se han identificado y/o creado incentivos económicos para promover la participación privada en estos proyectos?
2. ¿Se han diseñado y/o implementado mecanismos para capturar parte del valor de la tierra creado con la operación?



FINANCIAMIENTO

AVANCES REALIZADOS

Teniendo en cuenta las preguntas guía expuestas en la diapositiva previa, ¿podría explicar brevemente (400-700 palabras) cómo su ciudad/región ha avanzado en el financiamiento del proyecto TOD?

Respuesta

Estructuración de Regio Tram se hizo a etapa de factibilidad, de acuerdo con lo planteado por la Ley de APP. Análisis de costos se enfoca en dimensión de transporte que es la que por ley se define y cofinancia con Gobierno. Dimensión urbanística no está definida, entre otras razones porque es de la competencia de cada entidad territorial.

Retorno se ha calculado para proyecto de transporte. Estudio financiado por Banco Mundial analizará a nivel de prefactibilidad dos de las estaciones.

Incentivos: es parte de lo que también debe surgir tanto de la recomendación general para el corredor como de los dos pilotos a nivel de prefactibilidad.

Mecanismos de financiación: se están analizando de acuerdo con necesidades de cada zona, potenciales de densificación y redesarrollo y herramientas en normatividad.

El estudio adelantado por el Banco mundial, servirá como insumo para las administraciones de los municipios que tendrán el reto de aprovechar la implementación y operación de un sistema de alta densidad en sus territorios.



FINANCIAMIENTO

PRINCIPALES DESAFÍOS

¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta su ciudad/región para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

1. Estudios a Nivel de detalle para establecer el capex necesario de este tipo de intervenciones.

NECESIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA

¿Qué necesidades de asistencia técnica externa identifica, para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

.....
.....
.....



IMPLEMENTACIÓN

INTRODUCCIÓN

La fase de Implementación define programas e intervenciones específicas que logran transformar el plan en una realidad. Esto implica la movilización de una multiplicidad de recursos, la creación de asociaciones, equilibrar expectativas y prioridades, definir fases de implementación y asegurar un constante monitoreo del progreso.

PREGUNTAS GUÍA

1. ¿Se ha diseñado un marco de monitoreo y evaluación que permite medir el impacto del proyecto TOD y reorientar acciones?
2. ¿Se ha capacitado al personal a cargo de la implementación del proyecto?
3. ¿Se ha calendarizado la implementación del proyecto en fases, definiendo actividades y responsabilidades de los diferentes actores?



IMPLEMENTACIÓN

AVANCES REALIZADOS

Teniendo en cuenta las preguntas guía expuestas en la diapositiva previa, ¿podría explicar brevemente (400-700 palabras) cómo su ciudad/región ha avanzado en la implementación del proyecto TOD?

Respuesta

Se está definiendo cuál puede ser la estrategia TOD y las acciones. Estas acciones irán más adelante. La Empresa Férrea Como ente Gestor espera participar activamente en la implementación de la estrategia que sea definida y que el proyecto Regiotram de Occidente, como sistema de transporte de alta densidad, pueda articularse de manera adecuada al territorio.



IMPLEMENTACIÓN

PRINCIPALES DESAFÍOS

¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta su ciudad/región para llevar a cabo esta etapa?

Respuesta

.....
.....
.....

NECESIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA

¿Qué necesidades de asistencia técnica externa identifica, para llevar a cabo

Respuesta

.....
.....
.....

**A COMPLETAR
DURANTE EL
TALLER**

2

PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS INTEGRALES DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE (TOD)

PRESENTACIÓN FINAL

LA CIUDAD

Ciudad/Región y País: Bogotá, sabana de occidente, Cundinamarca, Colombia.

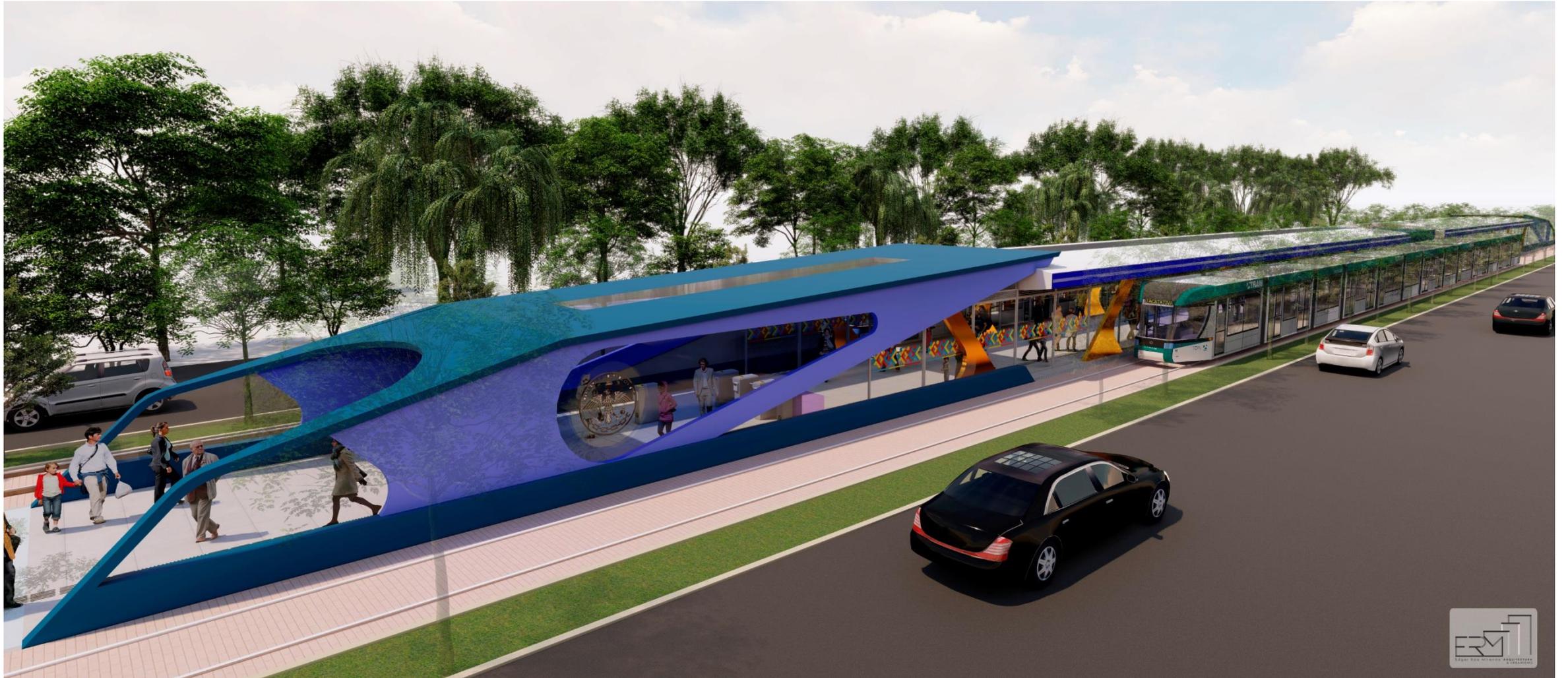
Población: Bogotá: 8 millones; municipios de influencia directa en la sabana de occidente: 500.000

Tasa de crecimiento poblacional: Sabana de occidente 30%

Actividad/es económica/a principal/es: Industrial y de servicios.

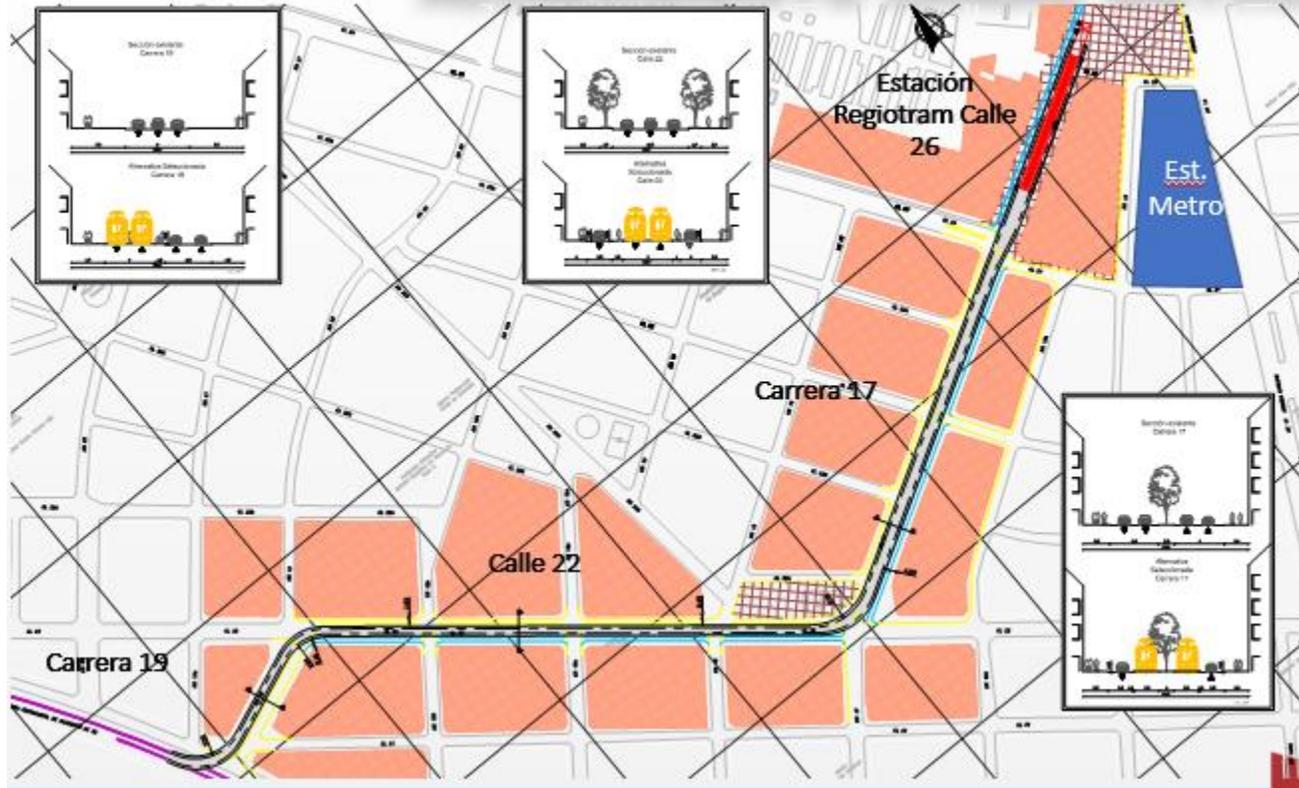


EL PROYECTO



EL PROYECTO

ALINEAMIENTO RAMAL METRO



PRINCIPALES DESAFÍOS DE IMPLEMENTACIÓN

1. A partir de los esfuerzos que han logrado estructurar el primer tren regional de Colombia, el principal desafío es planear, coordinar y ejecutar políticas de planeación urbana que permitan materializar un crecimiento eficiente, sostenible y ordenado para la región, que tome como eje estructurante el sistema de transporte.
2. Coordinación de los diferentes agentes que tienen poder decisorio en la materialización de las políticas de planeación urbana (municipalidades, Distrito Capital y organismos de planeación, hacienda y transporte).

PRÓXIMAS ACCIONES

1. Revisión y diagnóstico de la situación urbanística de la zona de influencia, incluyendo la normatividad.
2. Realizar un análisis comparativo de los casos análogos exitosos de implementación de políticas TOD e incluir aquellos factores que sean aplicables al Proyecto.
3. Articular los diferentes agentes con poder decisorio sobre la implementación de políticas a partir de los pasos precedentes.
4. Socializar las políticas a implementar con las comunidades, a fin que se apropien de las mismas e identifiquen los beneficios de su ejecución.
5. Proponer ante las autoridades, los cambios a la norma urbanística, bajo una óptica técnica que implemente políticas TOD.
6. Plantear alternativas de financiación a partir de los cambios en norma urbana que permitan la ejecución de las políticas y seleccionar las más eficientes según análisis de costo / beneficio.

NECESIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA

1. Extender la asistencia técnica en ejecución a las tres municipalidades de Cundinamarca restantes, así como vincular al Distrito Capital en la sinergia de implementación.
2. Propuesta de optimización de las normas de urbanismo bajo la óptima TOD, con altos estándares técnicos y de transparencia.
3. Desarrollar la estructuración técnica, legal y financiera para la implementación de proyectos de Renovación Urbana asociados a los TOD a lo largo del proyecto.