

ACUERDO REGIONAL DE 2023

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. - REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ - CUNDINAMARCA

ACUERDO REGIONAL N° 8

(26 de octubre de 2023)

“Por medio del cual se declaran los hechos metropolitanos del área temática de Movilidad”.

EL CONSEJO REGIONAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ - CUNDINAMARCA

En uso de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 11, 12 y 13 de la Ley 2199 del 2022, el Acuerdo Regional 01 del 2022, y

CONSIDERANDO

1. Que a través de la Ley 2199 del 2022 se expidió el régimen de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca, definiéndose su naturaleza como una entidad administrativa de asociatividad regional con régimen especial, dotada de personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa y patrimonio propio, a través de la cual las entidades territoriales que la integran concurren en el ejercicio de las competencias que les corresponden, con el fin de hacer eficaces los principios constitucionales de coordinación, concurrencia, complementariedad y subsidiariedad en la función administrativa y en la planeación del desarrollo dada su interdependencia geográfica, ambiental, social o económica.
2. Que el artículo 11 de la Ley 2199 del 2022 establece que el Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca declarará los hechos metropolitanos que desarrollan las áreas temáticas.
3. Que el artículo 12 de la Ley 2199 de 2022 determina que los parámetros para la identificación de hechos metropolitanos son alcance territorial, sostenibilidad, beneficio multiactor, eficiencia económica y organización institucional.
4. Que el artículo 13 de la Ley 2199 de 2022 establece que *“(…) la declaratoria del hecho metropolitano se efectuará mediante Acuerdo Regional expedido por el Consejo Regional, a iniciativa del director de la Región Metropolitana o de los miembros del Consejo Regional, para lo cual debe contar con un documento técnico de soporte que caracterice los fenómenos metropolitanos de la región, establezca las interdependencias y defina las relaciones supramunicipales a que haya lugar, las enmarque en las estructuras territoriales pertinentes –físico especial, económica, funcional e institucional– y defina los objetivos a alcanzar con el tratamiento del hecho metropolitano. El documento técnico de soporte incluirá la ruta para la implementación de los planes y programas que se proponen para la gestión del hecho metropolitano, con sus plazos correspondientes”.*



ACUERDO REGIONAL No. 8 (26 de octubre de 2023)

“Por medio del cual se declaran los hechos metropolitanos del área temática de Movilidad”.

5. Que a través del Acuerdo Regional 06 del 2022 se identificaron los hechos metropolitanos del área temática de Movilidad: i) Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros; ii) Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional; y iii) Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad.
6. Que según lo establecido en el artículo 4 del acuerdo antes mencionado, el ámbito geográfico definido para los hechos metropolitanos identificados, corresponde a los siguientes 17 municipios del Departamento de Cundinamarca: Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Zipaquirá y el Distrito - Bogotá, de acuerdo con las variables y criterios analizados en el estudio técnico.
7. Que con el artículo 1º del Acuerdo Regional 06 del 2023 se modificó el artículo 5 del Acuerdo Regional 06 del 2022, señalando que los hechos metropolitanos pueden ser declarados por el Consejo Regional cuando se cuente con el documento técnico de soporte de la etapa de declaratoria, previsto en el artículo 54 del Acuerdo Regional 01 de 2022 y se reúnan los demás requisitos previstos en los artículos 12 y 13 de la Ley 2199 de 2022.
8. Que el artículo 54 del Acuerdo Regional 01 de 2022 - Estatutos de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca, establece el procedimiento para la declaratoria de los hechos metropolitanos, así:

“Artículo 54. Procedimiento para la declaratoria de hechos metropolitanos. El Consejo Regional declarará los hechos metropolitanos de acuerdo con los parámetros para la identificación y el procedimiento para la declaratoria señalados en los artículos 12 y 13 de la Ley 2199 de 2022.

Los hechos metropolitanos deberán surtir dos etapas, una de identificación y otra de declaratoria.

(...)

La etapa de declaratoria implica la expedición del acuerdo regional que adopta el hecho metropolitano por parte del Consejo Regional. El acuerdo deberá contar con un documento técnico de soporte que contenga, además de la identificación, como mínimo, lo siguiente:



ACUERDO REGIONAL No. 8 (26 de octubre de 2023)

“Por medio del cual se declaran los hechos metropolitanos del área temática de Movilidad”.

- 1) *Objetivos de la declaratoria del hecho metropolitano: Describir el objetivo principal y específico que se espera alcanzar mediante la acción de la Región Metropolitana frente al fenómeno declarado.*
- 2) *Beneficios esperados: Detallar los beneficios ambientales, sociales y económicos.*
- 3) *Planes y programas: identificar y priorizar los planes y programas estratégicos que se proponen para el logro de los objetivos.*
- 4) *Coordinación institucional: Definir el mapa de actores y actividades que se podrían desarrollar para el cumplimiento de los objetivos del hecho declarado.*
- 5) *Ruta de implementación: Detallar el cronograma, plazos, costos estimados y fuentes de financiación de los planes, programas y proyectos propuestos.*

Los documentos técnicos de identificación y declaración de los hechos metropolitanos tendrán en cuenta las propuestas formuladas por quienes presentaron la iniciativa de los hechos, así como las recomendaciones del Ágora Metropolitana (...).

9. Que el inciso tercero del artículo 54 del Acuerdo Regional 01 de 2022 del Consejo Regional determina que la etapa de identificación comprende la aprobación por el Consejo Regional de un documento que contenga, como mínimo, el enunciado del hecho, el área temática, la caracterización, el ámbito geográfico, el análisis de parámetros y el componente programático preliminar.
10. Que el párrafo transitorio del artículo 54 del Acuerdo Regional 01 de 2022 del Consejo Regional determina que mientras entra en funcionamiento el Observatorio de Dinámicas Metropolitanas y Regionales, los documentos podrán elaborarse con base en los estudios y las herramientas técnicas con las que cuentan el Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca.
11. Que teniendo en cuenta lo anterior, el Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca elaboraron los documentos técnicos de soporte donde se sustenta la declaratoria de los hechos metropolitanos en el área temática de movilidad, de acuerdo con los parámetros establecidos en el artículo 12 de la Ley 2199 de 2022 en concordancia con el artículo 54 del Acuerdo Regional 01 de 2022.



ACUERDO REGIONAL No. 8 (26 de octubre de 2023)

“Por medio del cual se declaran los hechos metropolitanos del área temática de Movilidad”.

12. Que el documento técnico de soporte correspondiente a la sustentación del hecho metropolitano “Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad, en el área temática de movilidad” establece como objetivo la consolidación de una red de infraestructura intermodal de transporte que mejore los niveles de accesibilidad y competitividad en la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca y la generación de herramientas de coordinación, priorización e inversión para el desarrollo, potenciando el desarrollo sostenible, la competitividad y productividad regional, garantizando una movilidad segura y eficiente para todos los actores viales. Propone beneficios ambientales, sociales, económicos, y para ello plantea el desarrollo de planes, programas y proyectos en el marco de la coordinación institucional, los cuales son identificados en el documento.
13. Que el documento técnico de soporte correspondiente a la sustentación del hecho metropolitano “Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros, en el área temática de movilidad” establece como objetivo la mayor eficiencia en la movilidad intermunicipal de los habitantes de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca reflejada en menores costos de desplazamiento, menores impactos ambientales y menor siniestralidad vial, mejorando la calidad de vida de la región y los niveles de competitividad. Propone beneficios ambientales, sociales, económicos, y para ello plantea el desarrollo de planes, programas y proyectos en el marco de la coordinación institucional, los cuales son identificados en el documento.
14. Que el documento técnico de soporte correspondiente a la sustentación del hecho metropolitano “Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional, en el área temática de movilidad” establece como objetivo desarrollar acciones supramunicipales que propendan por la mayor eficiencia en la coordinación y articulación del transporte de carga y logística, generando competitividad para la actividad económica y productiva en el ámbito geográfico identificado y eficiencias en el uso de la infraestructura logística especializada y las zonas de actividad logística. Propone beneficios ambientales, sociales, económicos, y para ello plantea el desarrollo de planes, programas y proyectos en el marco de la coordinación institucional, los cuales son identificados en el documento.
15. Que, así mismo, los documentos técnicos de soporte de los hechos metropolitanos a declarar con el presente acto, incluyen la ruta para la implementación de los planes y programas que se proponen para su gestión, con sus plazos correspondientes, conforme lo exigido por el artículo 13 de la Ley 2199 del 2022.



ACUERDO REGIONAL No. 8

(26 de octubre de 2023)

“Por medio del cual se declaran los hechos metropolitanos del área temática de Movilidad”.

16. Que, en mérito de lo expuesto, el Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca.

ACUERDA:

Artículo 1. Declarar el hecho metropolitano **“Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros, en el área temática de movilidad”**, con el objetivo de alcanzar la mayor eficiencia en la movilidad intermunicipal de los habitantes de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca reflejada en menores costos de desplazamiento, menores impactos ambientales y menor siniestralidad vial, mejorando la calidad de vida de la región y los niveles de competitividad, de acuerdo con el análisis de los parámetros contenidos en el documento técnico que sustenta la declaratoria del presente hecho.

Artículo 2. Declarar el hecho metropolitano **“Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional, en el área temática de movilidad”**, con el objetivo de desarrollar acciones supramunicipales que propendan por la mayor eficiencia en la coordinación y articulación del transporte de carga y logística, generando competitividad para la actividad económica y productiva en el ámbito geográfico identificado y eficiencias en el uso de la infraestructura logística especializada y las zonas de actividad logística, de acuerdo con el análisis de los parámetros contenidos en el documento técnico que sustenta la declaratoria del presente hecho.

Artículo 3. Declarar el hecho metropolitano **“Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad, en el área temática de movilidad”**, con el objetivo de alcanzar la consolidación de una red de infraestructura intermodal de transporte que mejore los niveles de accesibilidad y competitividad en la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca y la generación de herramientas de coordinación, priorización e inversión para el desarrollo, potenciando el desarrollo sostenible, la competitividad y productividad regional, garantizando una movilidad segura y eficiente para todos los actores viales, de acuerdo con el análisis de los parámetros contenidos en el documento técnico que sustenta la declaratoria del presente hecho.

Artículo 4. Los documentos técnicos de soporte de los hechos metropolitanos que se declaran hacen parte integral del presente acto, e incluyen la ruta para la implementación de los planes y programas que se proponen para su gestión, con sus plazos correspondientes.



ACUERDO REGIONAL No. 8 (26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se declaran los hechos metropolitanos del área temática de Movilidad".

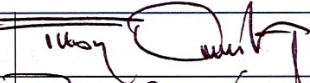
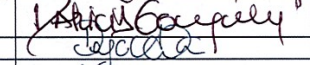
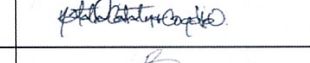
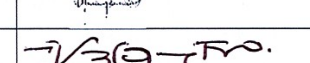
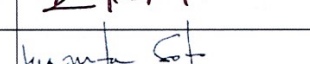
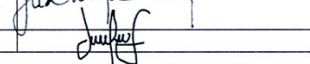
Artículo 5. El presente Acuerdo Regional rige a partir de su publicación.

Dado en Bogotá, D.C., a los 26 días del mes de octubre del año 2023.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

NICOLÁS GARCÍA BUSTOS
Presidente

CLARA INÉS MÁRQUEZ VÁSQUEZ
Secretaria Técnica

Aprobó:	Freddy Gustavo Orjuela Hernández	Secretario jurídico del Departamento de Cundinamarca	
	Patricia González Ávila	Secretaria de Integración Regional del Departamento de Cundinamarca	
	Deyanira Ávila Moreno	Secretaria de Movilidad de Bogotá	
Revisó:	Natalia Cogollo	Directora de Normatividad y Conceptos. SDM	
	Paulo Rincón Garay	Subsecretario de Gestión Jurídica. SDM	
	Sandra Patricia Fonseca Avella	Jefe Oficina de Integración Regional. SDP – Bogotá	
	Mary Liliana Rodríguez	Asesora Externa. Oficina de Integración Regional. SDP	
	Karen Holly Castro Castro	Asesora jurídica externa Secretaria de Integración Regional del Departamento de Cundinamarca	
Proyectó:	Juanita María Soto Ochoa	Asesora de Despacho. SDM	
	Jenny Abril Forero	Asesora de Despacho. SDM	



DOCUMENTO PRELIMINAR DE DECLARATORIA DE HECHOS METROPOLITANOS

**GESTIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE
PASAJEROS**

Secretaría Distrital de Movilidad

Secretaría Distrital de Planeación

Secretaría Transporte y Movilidad de Cundinamarca

Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca

2023

Introducción¹

Las relaciones funcionales entre Bogotá y los municipios de la región se han venido consolidando en las últimas décadas, debido a la dinámica de ocupación de estos territorios, generando mayor demanda de infraestructura y servicios de transporte. Esta reconfiguración de la ocupación territorial, así como la interdependencia asociada a las dinámicas de movilidad cotidiana, posicionaron la temática de movilidad como una de las prioridades a abordar por parte de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca (RMBC) y su Agencia Regional de Movilidad (ARM).

En este sentido, el Consejo Regional, máxima autoridad de la RMBC, identificó, mediante Acuerdo Regional 06 de 2022, el hecho metropolitano **“Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros”**, debido a su impacto sobre las dinámicas económicas, sociales, ambientales y territoriales del ámbito geográfico de la movilidad. Para continuar con el procedimiento de declaratoria es requerido: a) según el artículo 54 del Acuerdo Regional 01 de 2022 debe tener en cuenta las observaciones del Ágora Metropolitana; b) desarrollar un Documento Técnico de Soporte (DTS) de la segunda etapa que en conjunto con el DTS de la primera etapa conforman integralmente el soporte de la declaratoria, y c) cumplir con lo establecido en el Acuerdo Regional 06 de 2023.

Por lo tanto, este documento corresponde al DTS de la segunda etapa desarrolla los objetivos de la declaratoria del hecho metropolitano, los beneficios esperados, identifica y prioriza los planes y programas; define el mapa de actores y actividades y propone una ruta de implementación.

De manera puntual, a lo largo del Documento Técnico de Soporte de identificación del hecho metropolitano se resaltó que éste problema ha sido abordado hasta la fecha, de manera ineficaz, por las diferentes autoridades que intervienen en la región. Así las cosas, se evidenció la multiplicidad de causas que dificultan la prestación del servicio de transporte público de pasajeros entre municipios, entre las cuales resulta relevante mencionar la multiplicidad de actores y autoridades de diversas escalas territoriales; las ineficiencias asociadas al esquema de libertad de frecuencias y tarifas; la práctica ilegal de transportar usuarios dentro de Bogotá, sin utilizar el servicio para llegar o ir a otros municipios; el ascenso y descenso de usuarios en sitios diferentes a paraderos autorizados; cambios en el recorrido autorizado por la SDM dentro de Bogotá; y operación de vehículos que no han sido autorizados por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio.

Aunado a lo anterior, las dinámicas económicas de Bogotá hacen que los precios del suelo sean relativamente altos, haciéndolos poco accesibles, por lo que un número significativo de hogares ha encontrado oportunidades de vivienda en cascos urbanos por fuera de los límites de Bogotá. La evidencia muestra que los municipios de la región han presentado tasas de crecimiento poblacional más altas que las de Bogotá, debido a los flujos migratorios de relocalización en la región e incluso provenientes de otras regiones del país. Como consecuencia, estas decisiones exigen una movilidad cotidiana intermunicipal,

¹ Mientras entre en funcionamiento el Observatorio de Dinámicas Regionales de la Región Metropolitana y Cundinamarca este documento se elabora con base en estudios y herramientas técnicas con las que cuenta el Distrito y la Gobernación de cundinamarca (artículo 54, Acuerdo Regional 01/22)

pues les impone a las personas la condición de viajar diariamente a sus lugares de trabajo y estudio desde los municipios hacia Bogotá, y viceversa.

Sin embargo, la oferta actual de servicios de transporte público intermunicipal mediante buses no ha logrado consolidar sus ventajas sobre los vehículos particulares a través de mayor velocidad y no logrará atraer o retener a las personas que realizan los desplazamientos, considerando las condiciones de los vehículos en los que se presta el servicio, las frecuencias, la falta de integración de medio de pago y tarifaria y el bajo control de flota, entre otros. Adicionalmente este sistema es ineficiente en términos operacionales, debido a que no se cuenta con tecnología y un centro de gestión para el control efectivo de los vehículos, lo que genera externalidades negativas en términos de congestión vial, emisiones y siniestralidad vial.

Los fenómenos supramunicipales asociados a la movilidad de pasajeros, actualmente se abordan de manera ineficaz e ineficiente mediante una institucionalidad fragmentada en distintos niveles administrativos: municipios, departamento y nación. Por lo tanto, se hace necesario dar una respuesta regional a las necesidades de transporte entre Bogotá y el conjunto de municipios que hacen parte de su área de influencia. Por lo tanto, se define la ***“Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca”*** como un hecho metropolitano que permita abordar de manera eficaz la problemática de la movilidad de pasajeros en la región y adoptar medidas que favorezcan la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivos de la declaratoria del hecho

El objetivo de la declaratoria de este hecho metropolitano es lograr una mayor eficiencia en la movilidad intermunicipal de los habitantes de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, reflejada en menores costos de desplazamiento, menores impactos ambientales y menor siniestralidad vial, y así mejorar los niveles de competitividad y calidad de vida en la región.

La declaratoria del hecho metropolitano ***“Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca”***, tiene como propósito desarrollar acciones de coordinación distrital, municipal y departamental para la implementación, consolidación, financiación y mejoramiento de un sistema regional de transporte público de pasajeros, potenciando el desarrollo sostenible, la competitividad y la productividad regional, garantizando la movilidad segura y eficiente para todos los actores de la región.

Para resolver las problemáticas específicas a los hechos se detallan los siguientes objetivos específicos.

- Implementar políticas para garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte público al usuario, en los municipios y en la región.
- Crear y consolidar un sistema de transporte público regional partiendo de los subsistemas existentes y sumados a nuevos componentes de transporte público regional que se vayan

implementando, de acuerdo con las necesidades identificadas, y que sea atractivo para los ciudadanos, priorizando tecnologías limpias.

- Implementar infraestructuras de intercambio modal que permitan integrar el transporte público intermunicipal y el transporte público urbano de pasajeros en diferentes modalidades.
- Coordinar los servicios de transporte de pasajeros entre municipios del ámbito geográfico.
- Promover acciones orientadas a avanzar en la integración sostenibilidad tarifaria; y la unificación del medio de pago.
- Implementar estrategias que fomenten un mayor uso del transporte público a nivel regional, así como movilidad activa².

Beneficios esperados

Beneficios ambientales

Ante la ausencia de un sistema de transporte público debidamente gestionado en la región, la movilidad de pasajeros ha dependido principalmente de los vehículos particulares como la moto y el automóvil, y de los buses de transporte intermunicipal cuya tecnología es cada vez más obsoleta. Esta dependencia ha reforzado el incremento en las tasas de motorización que resulta en un aumento progresivo de los niveles de congestión en los accesos urbanos de la región. Por esta razón, una de las principales externalidades ambientales negativas de la problemática del transporte público de pasajeros en la región es la contaminación acústica y la contaminación del aire debido a las emisiones de gases contaminantes. Esta contaminación, además de producir efectos nocivos y letales para la salud pública por la disminución de la calidad del aire, puede deteriorar la integridad y el equilibrio ecosistémico si se supera su capacidad de carga y adaptación³ (manifestada principalmente en una concentración permanente de los contaminantes en el aire y la formación de islas de calor).

Por lo tanto, las acciones a desarrollar para dar solución al hecho metropolitano buscan aportar al desarrollo de un modelo sostenible de la región y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, garantizando la conservación, restauración, protección y sostenibilidad de los recursos naturales y ambientales, así como la continuidad de los elementos biofísicos.

Una mejor integración y gestión de la infraestructura regional y de los servicios regionales de transporte público, dentro del marco del respeto al medio ambiente, permitirá mitigar la dependencia del vehículo particular para la realización de los viajes cotidianos, y promover un uso eficiente de los recursos basado en un mayor uso del transporte público de pasajeros y que se garanticen las posibilidades de articulación multimodal. De esta manera, más allá de aumentar la capacidad de las vías, se requiere la implementación de acciones que permitan gestionar la demanda de viajes, promover el uso de tecnologías de cero o bajas

² De acuerdo con la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial publicada por el Ministerio de Transporte en 2022, la Movilidad Activa se define como la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o usando cualquier vehículo que requiera el uso de la energía de una persona para su funcionamiento. Dentro de esta definición también se consideran aquellos modos que cuentan con un motor auxiliar, pero que requieren ser impulsados por una persona para su funcionamiento.

³ Secretaría Distrital de Planeación (2019). Documento técnico de soporte para la constitución de un área metropolitana entre Bogotá y sus municipios circunvecinos. Bogotá D.C.

emisiones y especialmente mediante la consolidación del modo férreo y mediante el aumento de la capacidad y la calidad de los servicios del transporte público de pasajeros.

En cuanto al transporte fluvial, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 2199 de 2022, se procurará además el uso del Río Bogotá, como una alternativa de movilidad y transporte público, para lo cual se requerirá el desarrollo de estudios que permitan determinar su factibilidad y condiciones de operación en el corto, mediano y largo plazo.

La implementación de las acciones que se encuentren encaminadas a dar solución a la problemática asociada al hecho metropolitano generan, adicionalmente, los siguientes beneficios ambientales:

- Una mayor eficiencia en el uso del espacio vial y del territorio, y una menor afectación ambiental y social que se logra debido a ella.
- La reducción de consumo energético per cápita al desincentivar desplazamientos de vehículo privado y potenciar el uso de sistemas de transporte público más eficientes, integrados y orientados hacia la operación con energías limpias.
- La reducción del ruido y las emisiones contaminantes, con las correspondientes implicaciones de salud pública.

Beneficios sociales

La relocalización residencial de los hogares en la región implica una mayor realización de viajes cotidianos intermunicipales cuando las oportunidades de empleo o prestación de servicios se encuentra en un municipio diferente al de residencia, ante lo cual las personas pueden elegir entre modos de transporte público o privado para realizar los trayectos. Estas decisiones están condicionadas por las posibilidades económicas de las personas (como la capacidad de pago tanto para adquirir vivienda o asumir valores de arrendamiento)⁴, por lo que, aquellas con menores recursos dependen del transporte público como única alternativa para acceder a los bienes y servicios ubicados en la región, mientras que aquellas personas con mayor poder adquisitivo prefieren el vehículo particular.

Ante la ausencia de un sistema de transporte público de pasajeros integrado física, tarifaria, y operacionalmente, las personas han tenido que asumir mayores costos en sus desplazamientos⁵, manifestados en: mayores tiempos de viaje, incrementados por la congestión y la deficiente integración de los servicios de transporte en la región; y un mayor porcentaje de gasto de sus ingresos destinado únicamente al transporte. Esta condición resulta ser una barrera en cuanto al acceso de oportunidades de las personas con menores recursos, lo que profundiza la inequidad, la segregación socioespacial y las brechas socioeconómicas entre los habitantes de la región.

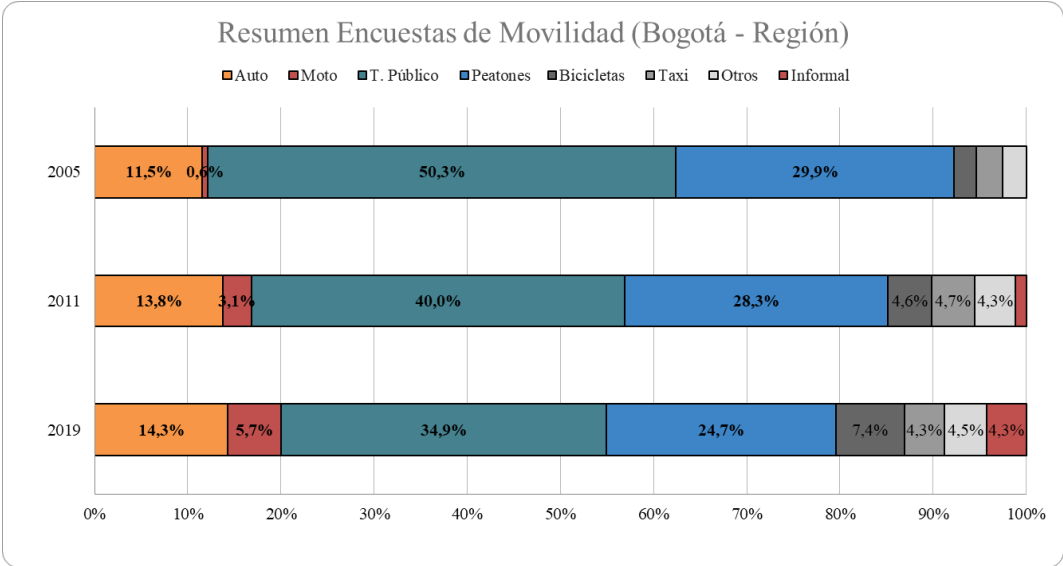
Por otro lado, mayores tasas de uso de vehículos particulares motorizados están estrechamente relacionadas con mayores tasas de siniestralidad. Los resultados de las últimas tres Encuestas de Movilidad en Bogotá (2005, 2011 y 2019) en el área de estudio (Bogotá-Región) revelan un incremento en el uso de vehículos particulares como medio de transporte en los viajes diarios (Figura 1). Durante un período de 14 años, se observa un aumento del 24% en la participación modal del automóvil, pasando del

⁴ SDP (2022). Índice de Capacidad de Pago en Bogotá y la Región (2021). Secretaría Distrital de Planeación, Alcaldía Mayor de Bogotá.

⁵ Secretaría Distrital de Planeación (2015). Región metropolitana de Bogotá: una visión de la ocupación del suelo. Bogotá D.C.

11.5% en 2005 al 14.3% en 2019. Asimismo, se ha registrado un notable incremento del 816% en el uso de motocicletas en el mismo período, pasando del 0.6% en 2005 al 5.7% en 2019. Por otro lado, se ha evidenciado una disminución del -31% en los viajes en transporte público y del -17% en los viajes a pie. En cuanto al transporte informal, si bien no se cuenta con datos de la encuesta del 2005, se observa un incremento entre los años 2011 y 2019, pasando del 1,2% al 4,3%. Cabe mencionar que aún no se tienen los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2023.

Figura 1: Partición modal Bogotá-Región de las últimas tres encuestas de movilidad.



Así mismo, la moto es uno de los medios más involucrados en siniestros viales con víctimas lesionadas y fatales, seguido por peatones y usuarios de automóvil. Desde el año 2020 los usuarios de motocicleta son los que más mueren en siniestros viales en Bogotá D.C. Lo anterior en parte se debe al aumento acelerado en el uso de motocicletas, el cual se refleja en un incremento del 65% del registro de este tipo de vehículos en la ciudad región. Según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el año 2022 en la región fallecieron 853 personas en siniestros viales, de los cuales el 72% ocurrieron en Bogotá D.C., y el 38% restante en los municipios del ámbito geográfico de la región; de este total, 352 fallecimientos correspondieron a usuarios de motocicleta, es decir, el 41% del total de fallecidos por siniestros viales en la región, mientras que tan solo el 1% de las personas fallecidas eran usuarias de transporte de pasajeros.

En general, la siniestralidad vial tiene un impacto a nivel social pues las víctimas representan una pérdida de oportunidad y productividad para su entorno social más cercano y para el desarrollo de toda la sociedad⁶, aumenta la demanda al sistema de salud, refuerza la congestión y el incremento en los tiempos de viaje, e incluso produce daños en la infraestructura existente.

⁶ Cabrera , Velásquez , Valladares (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. Rev Fac Nac Salud Pública;27(2): 218-225.

Se espera que con la implementación de las acciones encaminadas a una adecuada gestión del transporte público de pasajeros, se generen los siguientes beneficios sociales:

- Mayor accesibilidad y conexión entre los territorios de la región y por consiguiente un mayor acceso a los servicios y oportunidades que ofrece la región.
- Mayor integración, principalmente física y tarifaria, de los servicios de transporte público, que implica para los usuarios menores tiempos y costos de desplazamiento y una mayor calidad en el servicio.
- Reducción de la segregación y brechas socioeconómicas, como resultado de un mayor uso de los servicios de transporte público⁷ por parte de los habitantes de la región, independientemente de su poder adquisitivo.
- Disminución de los altos costos sociales que genera la siniestralidad ante una eventual reducción de la cantidad de conductores y de las oportunidades de distracción generadoras de siniestros viales.

Beneficios económicos

La contaminación ambiental, la congestión vehicular y la siniestralidad vial⁸ generadas por las deficiencias en la gestión y prestación del servicio de transporte público intermunicipal de pasajeros y la alta dependencia al vehículo particular para la realización de los viajes cotidianos de escala intermunicipal, tienen un fuerte impacto negativo en el desarrollo económico de la región. Por un lado, se genera una pérdida de productividad de las empresas y de las personas, porque los incrementos en los tiempos de viaje terminan afectando el cumplimiento de sus actividades cotidianas, se pueden generar mayores niveles de estrés y agotamiento, y la reducción significativa de tiempo para actividades de ocio, lo cual se refleja en un bajo desempeño individual y colectivo. Adicionalmente, la contaminación ambiental induce mayores tasas de morbilidad por enfermedades respiratorias, que impide el desarrollo de sus actividades en el territorio; mientras que mayores tasas de siniestralidad vial generan incapacidades temporales o permanentes, limitando su desarrollo económico y su aporte en la economía de la región.

Se produce además una ineficiencia y desaprovechamiento de los recursos económicos con los que cuenta cada jurisdicción, pues se realizan inversiones e intervenciones localizadas y descoordinadas entre los territorios, que no logran tener una incidencia relevante a escala regional⁹. Así mismo, se aumenta la presión en cuanto a la ampliación de la capacidad de infraestructura como única alternativa de solución a la movilidad regional, destinada principalmente al vehículo particular, y se produce un rezago en el desarrollo de la infraestructura destinada al transporte público de pasajeros, que impactaría positivamente a un mayor número de personas.

⁷ De acuerdo con la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (CONPES 3991), las políticas de movilidad en las ciudades colombianas deben buscar el fortalecimiento del transporte público y un mayor uso de los modos de transporte no motorizados, con el fin de contribuir al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades.

⁸ La contaminación ambiental, la congestión vehicular y la siniestralidad vial son las mayores externalidades negativas del transporte que afectan la sostenibilidad económica, ambiental y social de los territorios. En las áreas urbanas esto se debe (entre otras cosas) a una oferta de transporte público que no responde a las necesidades de desplazamiento de los usuarios y, a las dificultades para prestar un servicio fiable, accesible y asequible que han derivado en el débil posicionamiento de los sistemas de transporte público (CONPES 3991).

⁹ Secretaría Distrital de Planeación (2014). Infraestructuras de movilidad para la integración metropolitana. Bogotá D.C.

Por lo anterior, la implementación de las acciones encaminadas a dar solución a la problemática asociada a este hecho metropolitano, generará los siguientes beneficios económicos:

- Beneficios para los usuarios, que es el resultado de las economías de escala derivadas de la prestación de un servicio público de transporte coordinado.
- Reducción y racionalización de la inversión en infraestructura de transporte y sus consecuentes costos ambientales y sociales, incluyendo dentro de estos últimos los costos económicos de enfermedades respiratorias, siniestros viales y los que se puedan generar sobre comunidades aledañas por el efecto barrera de algunos de los elementos que hagan parte de ella.
- El diseño, implementación y operación de un sistema regional de transporte público de calidad implica beneficios para el sector público derivados de una menor presión en la construcción o expansión de infraestructura, así como frente a los costos sociales y ambientales que estas obras implican.
- Mejoras para las personas que se movilizan entre Bogotá y los municipios del ámbito geográfico, debido a ahorros de tiempo, ahorros de costos de viaje, ahorros asociados a siniestralidad, demoras y congestiones que esto genera.
- Mayor productividad para las empresas, resultado de menores ausencias de los empleados por motivos de enfermedad, lesiones permanentes o fatalidad en siniestros viales, o fallas e incumplimiento en los servicios de transporte público.
- Mayor disponibilidad presupuestal para el desarrollo de proyectos de transporte público, que implica para los usuarios menores tiempos y costos de desplazamiento y una mayor calidad en el servicio.

Planes, programas y proyectos identificados

Planes

Como competencia de este hecho metropolitano la ARM como obligación el aporte a lo planes e instrumentos de superior jerarquía que la ley menciona:

- Como formulador del Plan de Movilidad Sostenible y Segura de la Región Metropolitana.
- Como proponente del Sistema de Movilidad y Transporte Regional del Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana. , que responda a los Lineamientos de Ocupación Armónica, Sostenible y Equilibrada del territorio.
- Como proponente del Plan de Logística Regional en conjunto con la Agencia Regional de Seguridad, Alimentación y Comercialización y la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca.
- Como apoyo técnico a la formulación del Plan de Inversiones, del Presupuesto Anual de Rentas y Gastos de la Región Metropolitana y sus entidades y del Plan de Gestión Institucional (PGI).
- Como interlocutor con el nivel nacional en otros instrumentos de planeamiento de infraestructura nacional.

Programas

Para el hecho metropolitano “*Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca*” se han identificado inicialmente los siguientes tres programas que permitirán aprovechar la conformación de una institucionalidad a nivel regional que regule la prestación del servicio de transporte público en su ámbito geográfico, con el objetivo de mejorar las condiciones en las que se oferta a los ciudadanos. A continuación se presentan los programas junto con su descripción general, así como los proyectos que a la fecha, y teniendo en cuenta el principio de gradualidad establecido en el Artículo 5 de la Ley 2199 de 2022, han sido identificados.

Es importante señalar que, como se establece en el capítulo “Evaluación y ajustes” del presente documento, los programas y proyectos aquí listados son enunciativos, susceptibles de ajustes y cambios de acuerdo con los procedimientos de evaluación periódica establecidos, y siguiendo los protocolos que allí se definen para las modificaciones a lo consignado en este Documento Técnico de Soporte.

Los programas del presente documento fueron enunciados de manera preliminar en el DTS de identificación, que soporta el Acuerdo Regional 06 de 2022.

1. **Coordinación de servicios de transporte de pasajeros (urbano) entre municipios del ámbito geográfico:** se adoptarán medidas que permitan la extensión, reorganización y/o reestructuración del servicio de transporte público entre dos o más municipios de la Región.

Proyectos inicialmente identificados

- Transporte público de pasajeros:
 - Extensión del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) con rutas en los municipios
 - Movilidad activa:
 - Adecuación del espacio público y la infraestructura para la conexión con el transporte público en modos de movilidad activa.
2. **Gestión del transporte intermunicipal:** Reorganizar la red intermunicipal de transporte público regional. Esto implica la agrupación de empresas por ruta y corredor, la renovación de la flota actual y la reducción de la misma, el establecimiento de rutas alimentadoras del transporte de alta capacidad, la promoción de la intermodalidad favoreciendo el transbordo de las líneas municipales a las de alta capacidad, y la ubicación de paraderos para las rutas intermunicipales.
 - Estructurar un sistema de transporte público de pasajeros intermunicipal bajo criterios de calidad
 3. **Implementación de nuevos proyectos o sistemas de transporte regional de pasajeros:** Se implementarán proyectos regionales de transporte público masivo de pasajeros y de movilidad activa, donde se priorice las tecnologías limpias y la integración física, operacional y tarifaria con otros sistemas de los municipios de la región.

Proyectos inicialmente identificados:

- Transporte público masivo de pasajeros:
 - Regiotram Occidente

- Regiotram Norte
- Sistema de transporte férreo Bogotá - Soacha
- Movilidad activa:
 - Red de cicloinfraestructura y sistema de bicicletas públicas asociadas a los sistemas de transporte masivo de la región.
 - Red de cicloinfraestructura y sistema de bicicletas públicas para favorecer la conectividad regional.
- 4. **Integración del sistema regional de transporte público y otros modos:** Se implementarán infraestructuras de integración modal que permitan optimizar los servicios de transporte público de pasajeros, incentivar su uso y disminuir la dependencia al vehículo particular, articuladas con el desarrollo urbano regional, según los lineamientos que se definan en el Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana. Además de la integración física, se implementará gradualmente un sistema tarifario que responda a las necesidades y capacidad de pago de quienes habitan en la región, y se implementarán medios de pago integrados que faciliten y agilicen el acceso al sistema de transporte regional.

Proyectos inicialmente identificados

- Integración física
 - Complejos de Integración Modal. Son infraestructuras de transporte que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte. Se localizan en los nodos de acceso y conexión urbano regional, y en los nodos centrales de encuentro de diferentes modos de transporte público de alcance regional, nacional o internacional.

A la fecha, se tienen identificadas cinco zonas de influencia en donde los mismos se localizarían: CIM Calle 80, CIM Norte, CIM Calle 13, CIM sur y CIM Llanos.

- Integración tarifaria
 - Interoperabilidad en los sistemas de recaudo de los servicios de transporte público de la región.
 - Sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público de la región.
- 5. **Consolidación de fuentes de financiación ARM:** este programa busca diseñar e implementar fuentes de financiación regionales que permitan la ejecución de los proyectos de movilidad de la Región.

Proyectos inicialmente identificados:

- Estructuración del estatuto para el cobro de la contribución regional de valorización.
- Estructuración de cobro por participación en plusvalía.
- Elaboración de documento técnico de soporte y estudios complementarios para presentar a los Concejos Distrital y municipales, el proyecto de acuerdo para el cobro de la sobretasa al impuesto de delineación urbana.

- Estructuración de nuevas fuentes de financiación establecidas en la normativa del orden nacional.
- Estructuración de las fuentes de captura de valor del suelo definidas en la ley 2294 de 2023.
- Reglamentación de la participación de las tarifas de compensación aeroportuaria.
- Elaboración de documento técnico de soporte y estudios complementarios para presentar a los Concejos Distrital y municipales, el proyecto de acuerdo para el cobro de la sobretasa del 0,2% del impuesto vehicular.
- Estructuración de proyectos regionales para presentar a cofinanciación del Gobierno Nacional.

Ruta de implementación

El hecho metropolitano “*Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca*” será abordado de acuerdo a las prioridades identificadas en los programas y proyectos descritos en la sección anterior. En este sentido, resulta fundamental desarrollar el estudio para revisar y reestructurar la red intermunicipal de transporte público, incluyendo el análisis de demanda origen-destino, los trazados y las frecuencias de las rutas, así como las habilitaciones y permisos a las empresas transportadoras, con el propósito de generar condiciones de calidad en la prestación del servicio a los usuarios. Esta reorganización se hará de la mano con todos los actores interesados, incluyendo empresas transportadoras y pequeños propietarios. Las acciones para mejorar las condiciones de seguridad física de los ciudadanos se coordinarán con el Comando REMSA de Policía de la Región Metropolitana, la Secretaría de Gobierno de la Gobernación de Cundinamarca y la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá.

En paralelo a lo anterior, deberá continuar la implantación y puesta en operación de los Regiotram Occidente y Norte como ejes estructuradores del sistema regional de transporte público multimodal y de la ocupación del territorio en la región, que privilegie las energías de cero y bajas emisiones y con criterio de sostenibilidad; y con la extensión de rutas de transporte de pasajeros urbano entre municipios conurbados, con el propósito de generar una oferta de transporte digna y que supla las necesidades de demanda en las áreas de borde donde los límites jurisdiccionales son difusos y que resulten complementarios a los servicios ofrecidos por los trenes regionales.

Adicionalmente, y con el propósito de avanzar en la integración física, se continuará con la factibilidad de los Complejos de Integración Modal como infraestructuras de transporte que permitan la integración de la renovada red de transporte intermunicipal, ofreciendo plataformas de servicios complementarios que permitan a los usuarios el uso de los espacios en nodos de conexión regionales. En el camino de la integración, también deberán darse los primeros pasos en el diseño conceptual hacia un modelo financiero que permita la sostenibilidad del sistema regional de transporte público y que recoja los principios de la interoperabilidad en los sistemas de recaudo, además del diseño de un sistema tarifario con el propósito de unificar el medio de pago y facilitar las condiciones de movilidad y asequibilidad de los habitantes de la región.

Es preciso aclarar que teniendo en cuenta la naturaleza de los proyectos de transporte público e infraestructura de transporte, el costo de estos deberá ser definido en los estudios de estructuración que sobre cada uno de los mismos se realicen, y que su fondeo dependerá tanto de las fuentes de financiación que hasta la fecha sean estructuradas, así como de las prioridades de inversión definidas tanto por la Agencia Regional de Movilidad como por el Consejo Regional. El seguimiento a la implementación de cada proyecto será definido de acuerdo con los indicadores planteados en el marco de la estrategia de evaluación y ajustes definida en el apartado final de este documento.

Acciones para la implementación de los programas

A continuación se establecen las acciones puntuales asociadas a la implementación del hecho metropolitano. Los programas del presente documento fueron enunciados de manera preliminar en el DTS de identificación, que soporta el Acuerdo Regional 06 de 2022.

El desarrollo de los planes, programas y proyectos identificados se llevará a cabo en coordinación con la formulación del Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana, y a las demandas del Plan de Inversiones y el Presupuesto Anual de Rentas y Gastos de la Región Metropolitana y sus entidades descentralizadas. Transitoriamente mientras se aprueba el PERM, los nuevos proyectos o sistemas de transporte regional de pasajeros y los centros de integración modal, deberán articularse con lo descrito en el Plan de Gestión Institucional vigente.

Tabla 1. Acciones asociadas a la implementación del hecho metropolitano

Acciones	Responsable	Plazo
Priorización de proyectos de cada programa	ARM y Consejo regional	6 meses
Asignación de recursos del presupuesto de la región según la priorización y maduración de los proyectos	Consejo regional	1 mes
Contratación y desarrollo de estudios de estructuración (técnica, legal y financiera y ambiental) en caso de ser necesario	ARM	Entre 12 y 24 meses
Gestión y socialización con actores involucrados	ARM	12 meses
Estructuración y gestión de la fuente de financiación	ARM	12 meses
Solicitud y trámite de cofinanciación con la Nación en caso de ser necesario	ARM y Consejo regional	12 meses
Aval de junta directiva para asignación de recursos para los proyectos a ejecutar	ARM	1 mes

Declaratoria de importancia estratégica y trámite de vigencias futuras en los casos en que aplique	Consejo regional	2 meses
Estructuración e implementación de sistema de recaudo, sistema tarifario, integración tarifaria y otras medidas para garantizar la sostenibilidad financiera.	ARM, junta directiva y Consejo regional	18 meses
Ejecución y seguimiento al proceso de implementación de los proyectos	ARM	Lo indicado para cada proyecto
Seguimiento y desarrollo de la operación y mantenimiento	ARM	Operación continua por periodo indefinido
Identificación e implementación de mejoras a los proyectos	ARM	Operación continua por periodo indefinido

Fuente: elaboración propia

Coordinación institucional

Como se ha mencionado a lo largo del documento, el diseño institucional actual recae en diferentes entidades, en distintos niveles de la administración pública como autoridades, reguladores o entes gestores. Esto ha generado ineficiencias y cuellos de botella que han llevado a que el servicio de transporte público de pasajeros sea poco competitivo frente a otros modos de transporte. Algunas de estas instituciones son:

- Como autoridad de transporte: Ministerio de Transporte, Secretaría Distrital de Movilidad, Secretarías municipales de movilidad o tránsito y Gobernación de Cundinamarca;
- Como ente gestor de los sistemas de transporte público: Transmilenio S.A., Empresa Metro de Bogotá S.A., y Empresa Férrea Regional S.A.S.;
- Como responsable de la infraestructura del modo carretero: Instituto de Concesiones de Cundinamarca (ICCU), Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Instituto Nacional de Vías (INVIAS), los municipios, y;
- Como autoridad para la supervisión y control del transporte intermunicipal: Superintendencia de Transporte.

Figura 2. Mapa de actores

Autoridades de movilidad y transporte.

Competencias en transporte público.

Modalidad	Radio de Acción	Autoridad
1 • Colectivo • Individual • Mixto	• Distrital • Municipal	 + Alcaldías Municipales
2 • Colectivo • Individual • Mixto	• Bogotá y municipios Colindantes	 + Alcaldías Municipales (Contiguas)
3 • Intermunicipal	• Nacional	
4 • Masivo Bogotá-Soacha	• Área de influencia y corredor	
5 • Regiotram de Occidente	• Corredor	
6 • Regiotram del Norte	• Corredor	

Autoridad de Transporte						
Ente gestor						
Operador o empresa de transporte público						
	Intermunicipal	Regiotram de Occidente	Transporte masivo Bogotá-Soacha	Metro	Colectivo Distrital	Colectivo Municipal
					Individual Distrital	Individual Municipal
			Cable*			

*La autoridad de transporte es el Ministerio de Transporte

**Actualmente existen instancias regionales como la RAPE y el CIT que no pueden incidir directamente en estos temas

Fuente: Elaboración propia

Generar soluciones supramunicipales con la capacidad de gestionar un sistema regional de transporte público requiere de un esfuerzo y compromiso de los gobiernos locales. La permanencia del esquema de libertad de frecuencias y tarifas para el transporte intermunicipal en la región, sumado a similares condiciones de operación en los municipios de la región, comprometen la capacidad que se pueda tener a nivel regional de diseñar, implantar y operar un sistema de transporte público de calidad.

Se prevé que para esto entre en funcionamiento la Agencia Regional de Movilidad, que será la autoridad de transporte en la región y tendrá la competencia para definición de tarifas, habilitación de infraestructura para el transporte y servicios complementarios, autorización de rutas dentro del ámbito geográfico de los municipios, entre otras funciones señaladas en el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022.

En materia de transporte público terrestre y férreo, la Ley 2199 de 2022, expresamente indicó que la Agencia Regional de Movilidad, sin que medie requisito adicional, estará a cargo y ejercerá como autoridad de transporte de todas las modalidades de transporte público de pasajeros que conecten a los municipios del ámbito geográfico, así como en las rutas intermunicipales que tengan origen-destino en los municipios que conforman dicho ámbito geográfico, exceptuando la modalidad de transporte público especial de pasajeros. Es así como la ARM como autoridad de transporte, será la encargada de otorgar permisos de rutas, habilitar empresas de transporte, definir tarifas de todo el transporte público terrestre y férreo que se circunscribe en el ámbito geográfico de movilidad, exceptuando el Regiotram de Occidente, el cual por disposición expresa de la Ley seguirá en cabeza de la Gobernación de Cundinamarca.

En el mismo sentido, es importante anotar que aunque el servicio de Cable venía siendo autorizado por el Gobierno Nacional, la Ley 2199, en virtud del principio de descentralización, señaló que dicho servicio cuyo origen y destino se encuentren en una sola jurisdicción distrital o municipal será competencia del respectivo alcalde, quien podrá ceder su autoridad a la ARM. Dadas las facultades de la nueva autoridad de transporte de carácter regional, se resalta la capacidad técnica para dar lineamientos de política pública que contribuyan a la gestión y la consolidación del sistema de transporte público regional, que respondan a las necesidades de movilidad de los habitantes de la región y que se alineen con la visión y misión de la RMBC, así como con el cumplimiento de sus principios y de lo establecido en los instrumentos de planeación anteriormente identificados. Contar con reglas de operación unificadas y claras, adicionalmente, facilita las actividades de inspección y vigilancia, mejorando el control y la calidad de la

flota, disminuyendo fenómenos como el urbaneo y el ascenso y descenso de pasajeros en paraderos no autorizados; lo que redunda en un servicio más competitivo frente a otros modos de transporte.

La planeación del sistema regional de movilidad desde la ARM, además, permite priorizar con mayor precisión las necesidades de movilidad de los diferentes municipios de la RMBC, destinando la capacidad técnica y legal a la planeación, formulación y estructuración de los proyectos relevantes y posibilitando hacer uso de las fuentes de financiación creadas por la Ley 2199 de 2022 para financiar las necesidades puntuales en materia de transporte público. Así mismo, genera mayores capacidades de interlocución con las autoridades de transporte del nivel local y nacional, y simplifica el proceso de negociación y toma de decisiones, dada la eliminación de intermediarios y cuellos de botella que plantea la multiplicidad de actores y niveles territoriales que actualmente componen el esquema de gobernanza del transporte público en Bogotá y la región.

Así las cosas, la creación y entrada en funcionamiento de la Agencia Regional de Movilidad genera nuevas sinergias y simplifica las dinámicas existentes entre municipios, Gobernación y Distrito. La reconfiguración de competencias, autoridades y actores facilita los canales de interlocución, robustece la capacidad de negociación de los entes territoriales y genera herramientas de gestión y control que permiten consolidar el sistema de transporte público regional.

En términos de transporte público intermunicipal, la Agencia Regional de Movilidad representa un interlocutor más cercano para los municipios del ámbito geográfico del área temática de movilidad, esto teniendo en cuenta que con herramientas para atender los requerimientos de carácter técnico y con capacidad de interlocución e incidencia, dado el sistema de toma de decisiones de la Junta Directiva. Dentro de las competencias que menciona la Ley 2199 de 2022 con respecto al transporte público intermunicipal se indica que la ARM será Autoridad Regional de Transporte encargada de:

- Planeación, gestión de la movilidad y el transporte dentro del ámbito geográfico establecido .
- Otorgar permisos y habilitaciones y adoptar la política tarifaria para la región.
- Fijar tarifa y precio público para las infraestructuras de servicios complementarios.
- Como autoridad regional de transporte velar por la integración física, operacional.
- Regular integralmente la prestación del servicio del transporte público regional.
- Vigilar y controlar la prestación del servicio de transporte a nivel regional.

Evaluación y ajustes

Con base en los indicadores definidos en la ruta de implementación, en el Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana (PERM) y en el Plan de Gestión Institucional (PGI), se realizarán los procesos de evaluación periódica del hecho metropolitano declarado, de los resultados y del impacto de las acciones y programas implementados.

La evaluación y seguimiento se desarrollarán a partir de la cadena de valor del PGI, entendida como el instrumento metodológico que describe de manera sencilla el proceso de producción de valor público a través de la relación secuencial y lógica entre objetivos, hecho metropolitano, programa, metas e indicadores.

Dicha evaluación se realizará para la toma de decisiones sobre lo que está o no funcionando; generación de evidencias para soportar y verificar la gestión de los recursos; identificación de debilidades, fortalezas y oportunidades de mejora; evaluación de diferentes alternativas con objetivos similares y/o el costo – beneficio de las mismas y rendición de cuentas.

El proceso de evaluación debe estar fundamentado en el ejercicio de direccionamiento estratégico, atendiendo lo previsto en el PGI, objetivos institucionales, programas y proyectos para cada vigencia según lo especificado en el Plan de Acción Anual y el Plan Operativo Anual de Inversiones, donde se encuentra la alineación entre los diferentes instrumentos de planeación a largo, mediano y corto plazo, así como la información de las actividades y tareas que permitan alcanzar las metas, presupuesto o recursos asignados para lograr los objetivos definidos, indicadores de seguimiento al cumplimiento de las metas, líneas base, periodicidad y responsables.

Como parte de la evaluación y seguimiento:

- Deberán tenerse en cuenta las recomendaciones del Consejo Regional y sus equipos de trabajo, evaluación y retroalimentación ciudadana, resultados de la evaluación de la gestión financiera, medición del desempeño en periodos anteriores y medición de la satisfacción de los grupos de valor.
- Los ajustes o modificaciones a los planes y programas deberán surtir proceso para revisión y aprobación por parte del Consejo Regional.
- En el seguimiento se deben relacionar los avances cuantitativos y cualitativos, resultados y calidad de los bienes, productos o servicios entregados a la ciudadanía, así como una breve descripción de relación de evidencias.
- La oficina asesora de planeación institucional es la dependencia responsable de liderar el seguimiento al plan de acción, indicadores de gestión y su reporte.
- Las gerencias de los proyectos de inversión de la RM son las encargadas de formular el plan de acción y de hacer el seguimiento trimestral, de conformidad con los lineamientos señalados por la oficina asesora de planeación institucional.