

# Conducir una evaluación financiera en movilidad urbana

22 de Agosto de 2023



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



Esta sesión fue desarrollada por



### Donantes:



En colaboración con



Más información sobre la Alianza MobiliseYourCity y nuestras ofertas de formación: [www.mobiliseyourcity.net](http://www.mobiliseyourcity.net)



Cofinanciado por:



# Serie de webinars por el lanzamiento de la Guía PMUS

## Marque en su calendario las siguientes formaciones

- 1 Introducción a la Guía sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de MobiliseYourCity

11 de Julio de 2023

- 2 Introducción al concepto de género en la planeación de la movilidad urbana

25 de Julio de 2023

- 3 Introducción a modos activos ¿Qué son y cómo diagnosticarlos?

8 de Agosto de 2023

- 4 Conducir una evaluación financiera en movilidad urbana

22 de Agosto de 2023

- 5 Vinculando la planeación urbana y de movilidad

5 de Septiembre de 2023



Cofinanciado por:



Cofinanciado por:



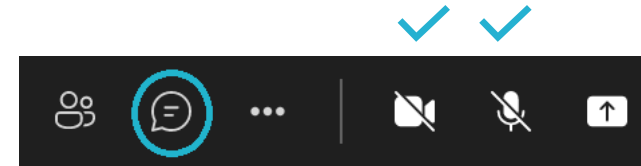
MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



# Algunos comentarios generales sobre esta sesión



Asegúrese de estar en silencio y con la cámara apagada.



Esta sesión será grabada. Usted no aparecerá en la grabación si su cámara se mantiene apagada.



Escriba sus preguntas en el chat, las plantearemos en el espacio de preguntas y respuestas al final de la sesión.

# Contenido

- 1 Introducción a la sesión
- 2 Encuesta
- 3 Entendiendo conceptos fundamentales de financiación y fondos para movilidad urbana
- 4 ¿Cuáles son las principales fuentes de fondos y financiamiento disponibles para la movilidad urbana?
- 5 Caso de estudio (3 ciudades colombianas)
- 6 Préstamos y asignación presupuestal: ¿Cómo se pueden usar efectivamente los recursos públicos?
- 7 El caso de Brasil – preparación de proyectos para acceder a financiación climática - Euroclima
- 8 Preguntas y respuestas y cierre



# Ponentes



**Carlos F Pardo**  
Fundador  
Despacio



**Paula Nóbrega**  
Coordinadora general de  
Planeamiento de Movilidad Urbana  
Ministerio de ciudades - Brasil

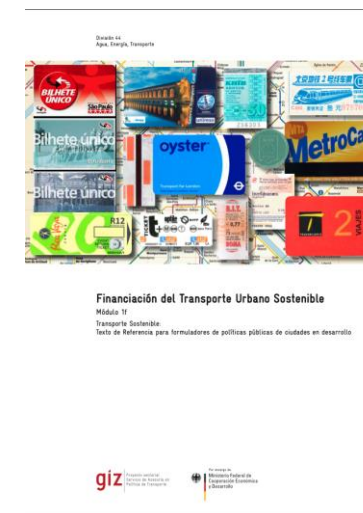
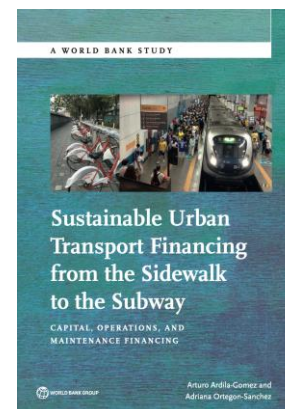
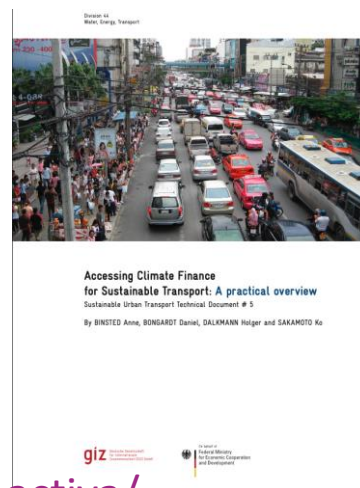
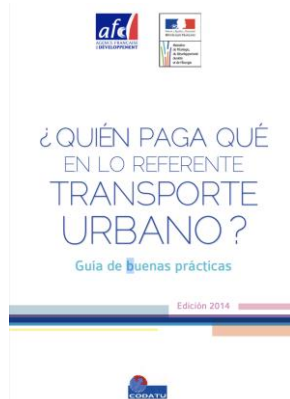
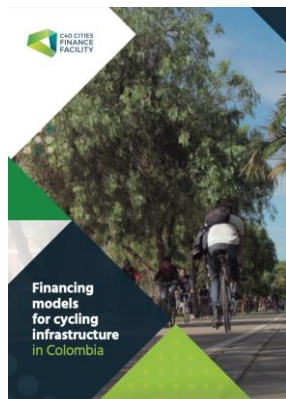


**Nicolás Cruz González**  
Experto en movilidad sostenible  
MobiliseYourCity

## Objetivos de la sesión

- Comprender los principales conceptos relacionados con la financiación del transporte urbano
- Identificar las principales fuentes típicas de financiación disponibles para el transporte urbano
- Conocer cómo los gobiernos locales pueden hacer un uso eficaz de sus recursos existentes

# Existen otros recursos también!



<https://www.despacio.org/portfolio/financiar-movilidad-activa/>

<https://www.c40cff.org/knowledge-library/financing-models-for-cycling-infrastructure-in-colombia>

<https://www.mobiliseyourcity.net/es/quien-paga-que-por-el-transporte-urbano>

<https://sutp.org/publications/accessing-climate-finance-for-sustainable-transport-a-practical-overview/>

<https://sutp.org/publications/financing-sustainable-urban-transport/>

<https://elibrary.worldbank.org/doi/pdf/10.1596/978-1-4648-0756-5>



# Encuesta



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



# Encuesta: ¿Cómo se financia el transporte en su ciudad?

1. Siga al link (o responda con su celular usando el código QR de la derecha)

<https://forms.gle/Bfmcw58oiAMQza768>



# Conceptos relacionados con la financiación del transporte urbano

Importancia de la financiación del transporte sostenible y obstáculos

Diferencia entre fondos y financiación

Evaluación de los flujos financieros



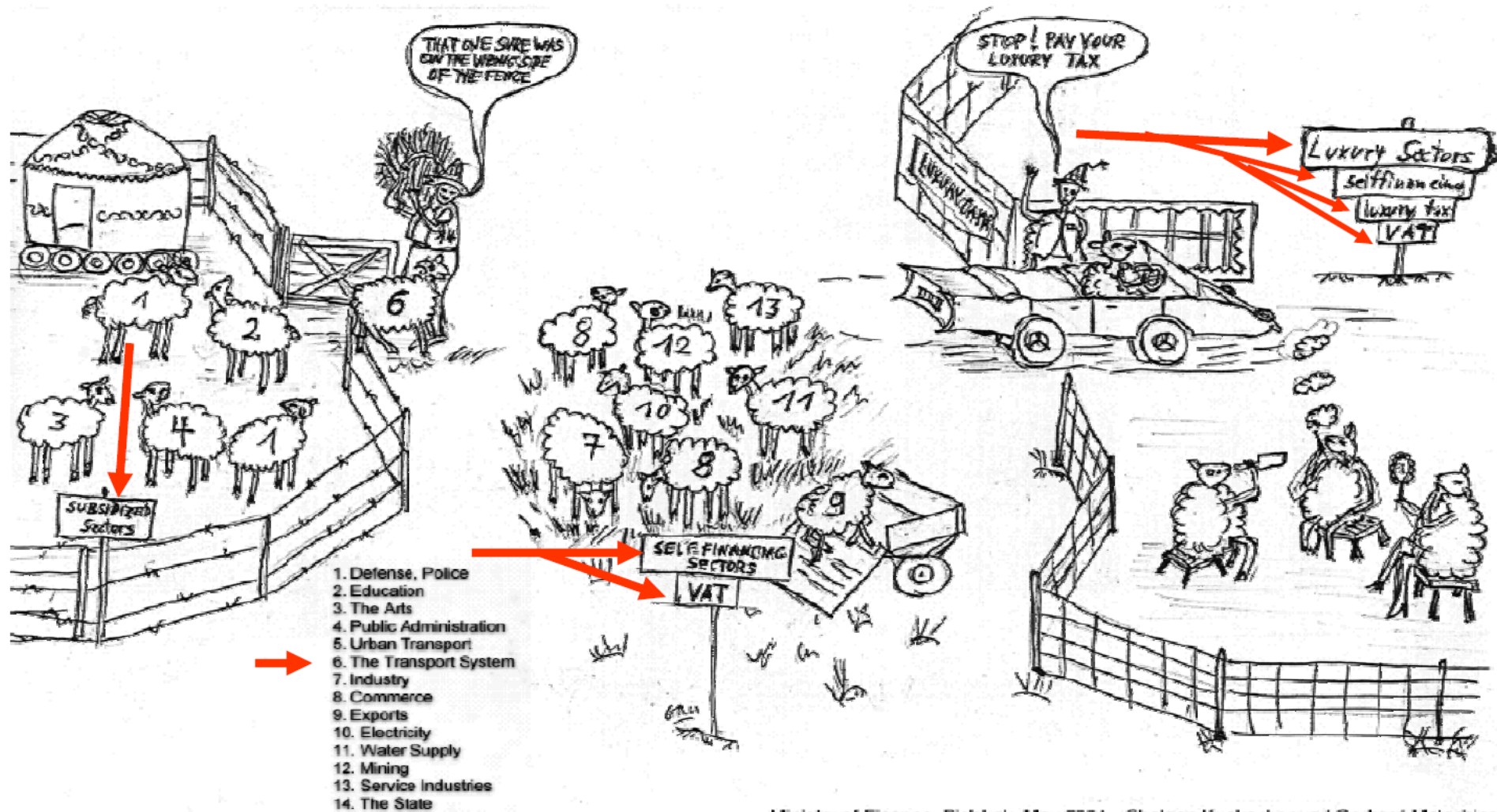
Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



# La equidad en el transporte debe ser la base de la financiación



Ministry of Finance, Bishkek, May 2001 - Cholpon Kuskakbaeva / Gerhard Metschies

Tsinghua University, Institute of Transportation Engineering, Nov 7, 2006, Beijing





# ¿Cuál es la situación más común en muchas ciudades?

**Existen recursos financieros para el transporte, pero no suelen distribuirse eficazmente.**

- Falta de recursos financieros para soluciones de transporte urbano sostenible en las ciudades en desarrollo
- Un gran número de recursos se utilizan en opciones costosas (autopistas urbanas, circunvalaciones, etc.)
- Corrupción pasa especialmente en proyectos no pertinentes
- Elevados costes de movilidad para los habitantes de las ciudades, especialmente los más pobres
- La baja eficiencia del sistema de movilidad reduce la productividad de la ciudad
- Baja capacidad para recaudar fondos para el transporte urbano
- Los gobiernos tienen un sistema para obtener ingresos del transporte urbano (impuestos sobre el combustible, sobre la importación de coches, sobre el paratransito, etc.) PERO no se destinan a mejorar el sistema.



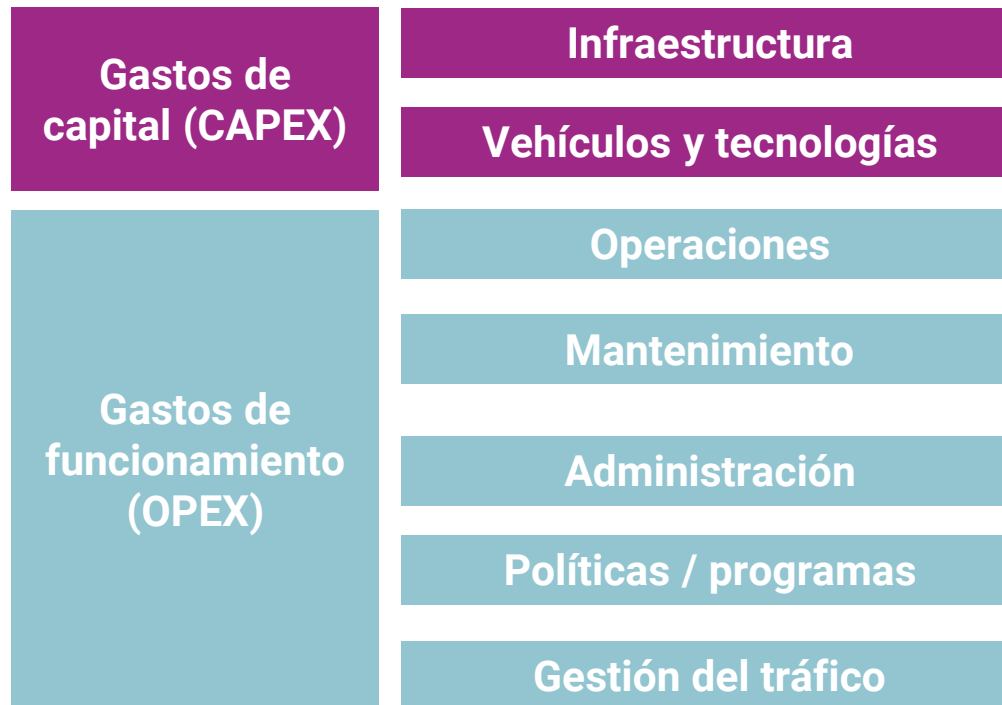
# ¿Cuáles son los principales obstáculos a la financiación de la movilidad sostenible?

El sistema dominante genera **dependencia en el automóvil**, que tiende a ser una situación inercial para los responsables de la toma de decisiones.

- ¡El crecimiento de los ingresos implica un proceso de motorización! Debido al crecimiento económico, los hogares compran vehículos de 2 ruedas o autos muy rápidamente (el parque de vehículos de 2 ruedas y coches crece a veces a un ritmo del 15-20%). Si los gobiernos no prevén esta tendencia, responden con soluciones inadecuadas...
- ¡El crecimiento del tráfico genera más infraestructura orientada al automóvil! La mayoría de las veces, los responsables políticos quieren solucionar los problemas de tráfico y no los de movilidad, y las grandes infraestructuras dan prioridad al transporte motorizado
- ¡Los costos de la movilidad urbana no son lo que pagan los usuarios! Los precios del combustible y los vehículos no reflejan los costes reales de las actividades de transporte (externalidades); pero los gobiernos no están dispuestos a subsidiar el transporte público
- ¡Todo el mundo (o nadie) gobierna la movilidad urbana! La gobernanza metropolitana suele ser débil y los proyectos de transporte suelen estar dirigidos por distintas instituciones sin coordinación alguna. La eficiencia financiera de esta configuración institucional es baja...
- ¡Pero nadie quiere pagar por la movilidad! La aceptación pública de los impuestos es, por supuesto, baja... pero los instrumentos de financiación específicos podrían aportar más transparencia y una mejor planificación.

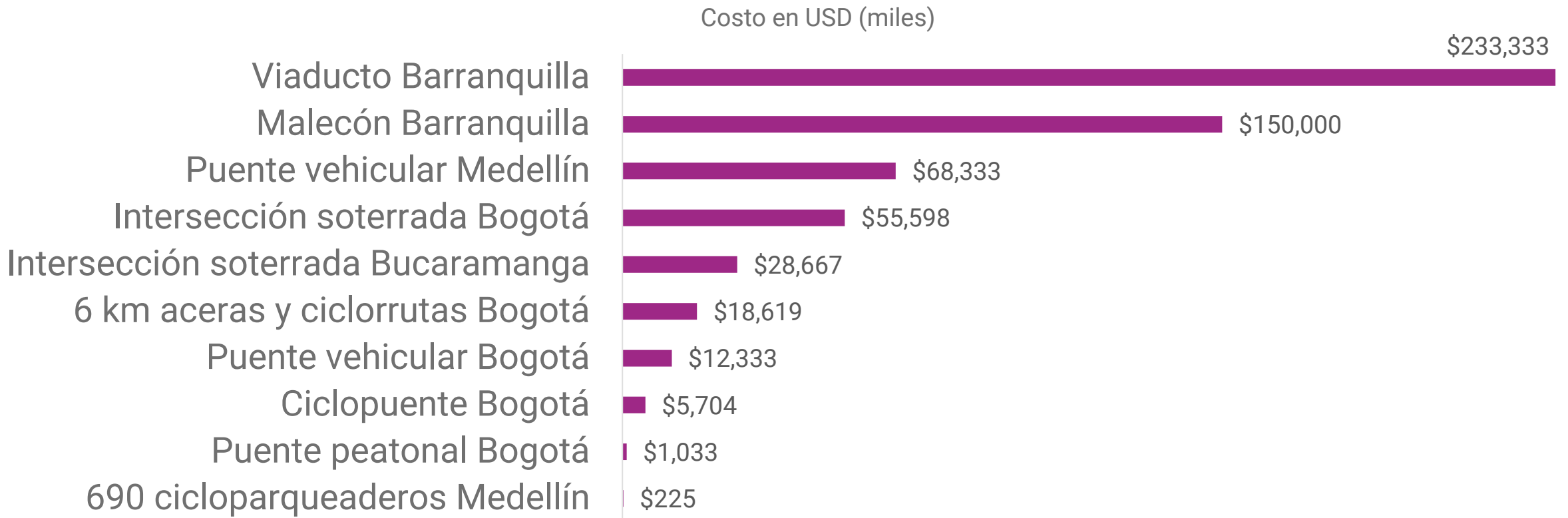
# ¿Qué hay que financiar?

En un sistema de transporte urbano sostenible hay que financiar dos aspectos principales y muchos elementos diferentes... ¡y el más caro no es el primero en el que se piensa!



- Carreteras, calles, carriles bus, carriles de bicicletas, líneas de metro y tranvía, estaciones, etc.
- Vehículos y sistemas de transporte inteligentes
- Gastos diarios (recursos humanos, combustible, limpieza, etc.)
- Tanto para infraestructuras como para vehículos
- Planificación, gobernanza, policía, etc.
- Legislación, reglamentación, normas de tráfico, programas de gestión de la calidad del aire, etc.
- Señalización, carriles bus, etc.

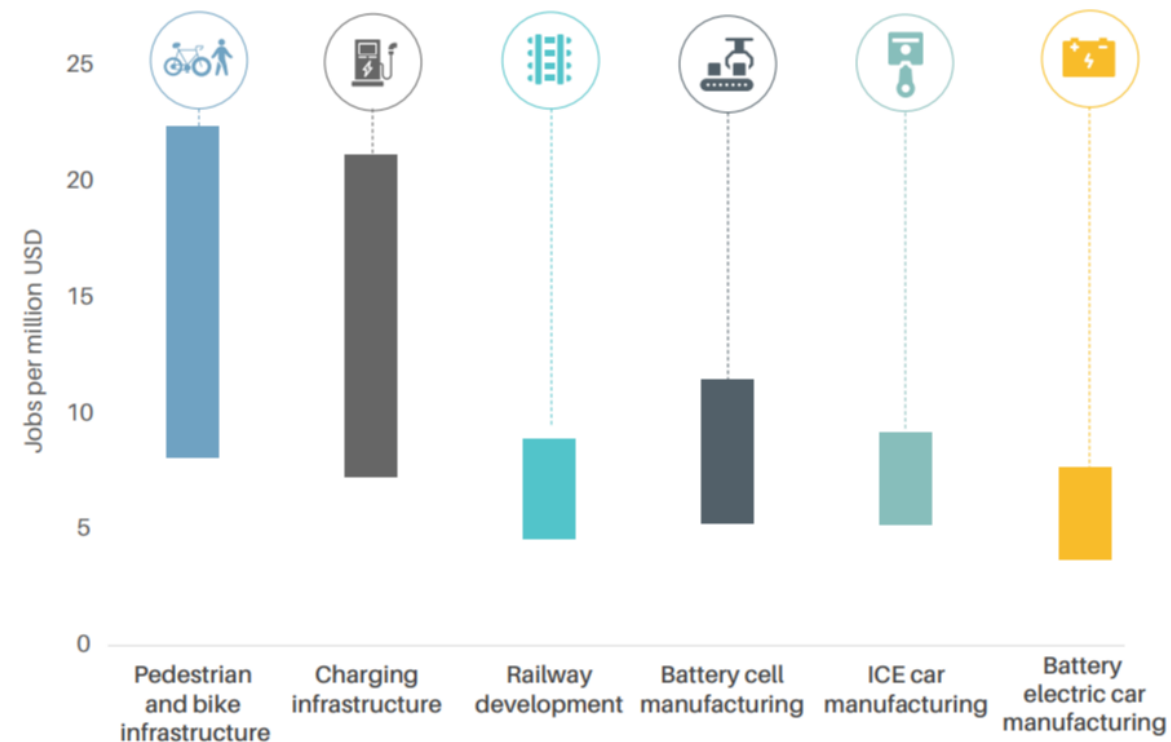
# Costos capitales de algunos proyectos (ejemplos de Colombia)



Fuente: Despacio (para estudio Financiación DKTl 2021)

La inversión en los desplazamientos a pie y en bicicleta genera un alto índice de rentabilidad

Figure 3. Potential jobs created through transport investments



Fuente: SLOCAT

Transport and Climate Change Global Status Report - 2nd ed

# El transporte individual motorizado implica mayores gastos

En general, financiar obras de infraestructura para automóviles o transporte privado motorizado no es la mejor forma de proceder ante recursos financieros escasos, debido a que estos modos tienen un mayor riesgo de siniestralidad, generan más emisiones contaminantes (especialmente cuando se estiman por pasajero -km) y generan congestión por su uso ineficiente del espacio público urbano. Al mismo tiempo, generan efectos desfavorables para los otros modos (incrementan la congestión y tiempo de viaje del transporte público y reducen la probabilidad de uso y seguridad para quienes andan en bicicleta).



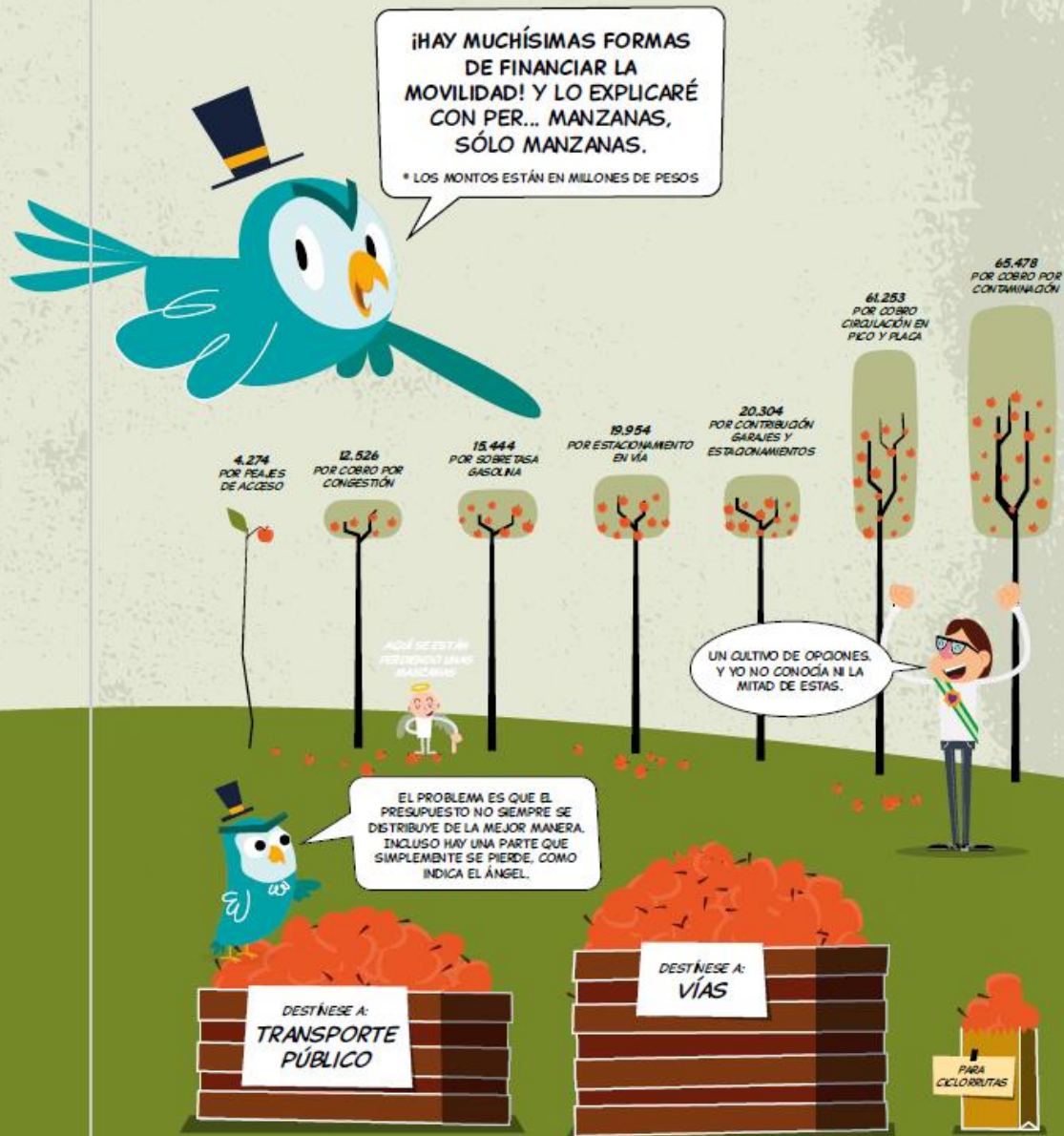


# La movilidad se financia a través de múltiples fuentes

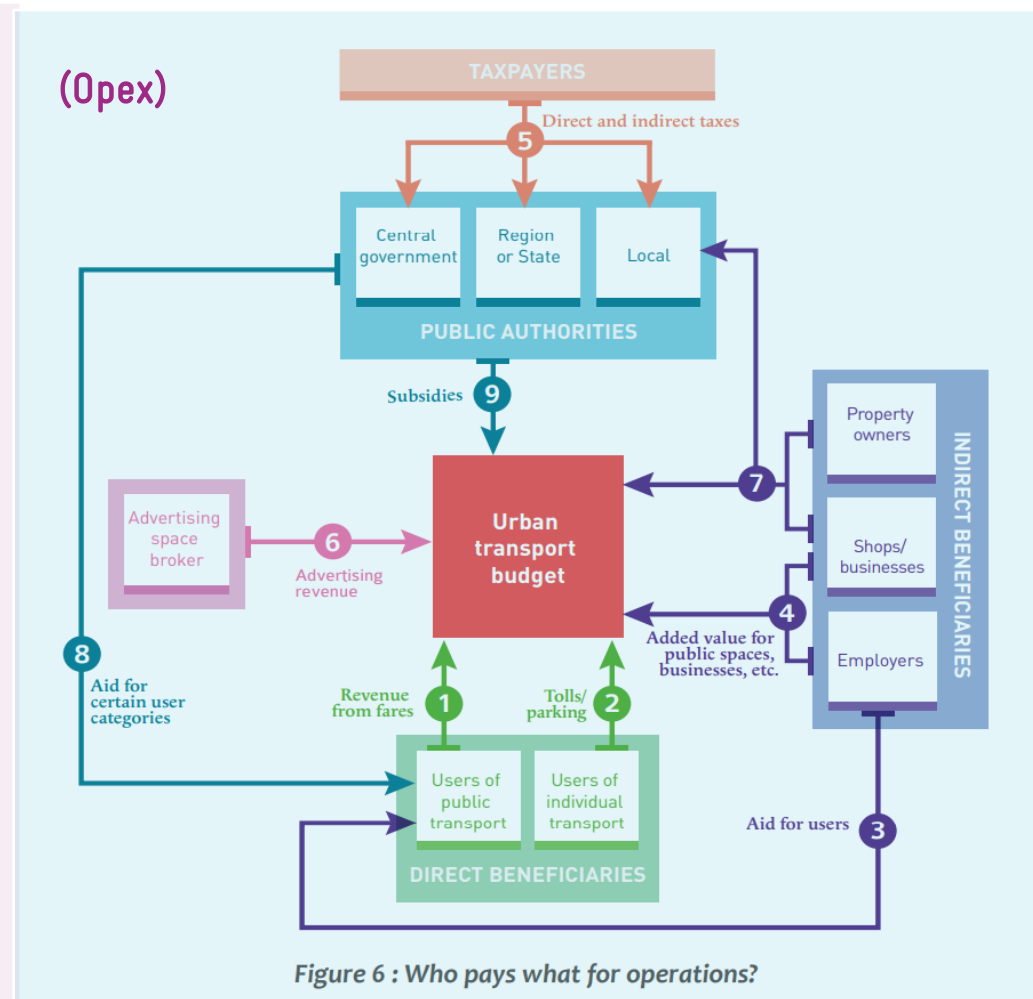
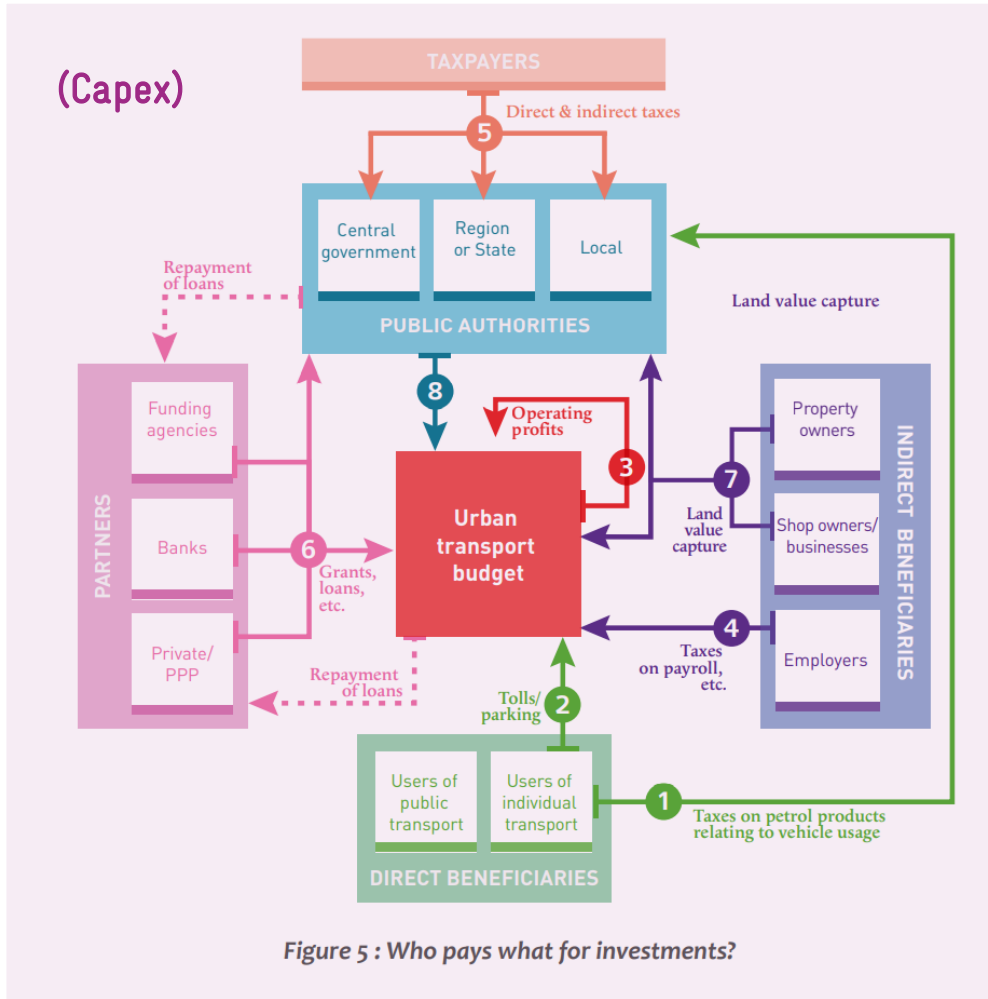
Aunque siempre se cree que el transporte está financiado por "los impuestos que pagamos", en realidad hay varias fuentes de financiación y en ocasiones el total de dinero disponible de cada fuente es mucho mayor (¡o mucho menor!) de lo que nos imaginamos. Además, existen fuentes de financiación que no se han utilizado pero están disponibles y bien definidas. Es crucial aclarar, además, que las obras de movilidad son pagadas con dinero proveniente de toda la población y no solamente pagado por quienes compran o usan automóvil. Finalmente, cada año las ciudades colombianas quedan con presupuesto no ejecutado que podría ser utilizado para transporte activo.

Cuando se conoce la magnitud de cada fuente y se compara con la forma como se utiliza (por ejemplo para autopistas, puentes vehiculares, o infraestructura de transporte público o transporte activo), se crea una oportunidad para lograr mejores inversiones con efectos de mayor impacto.

¡TODO ESTE PRADO ES GRACIAS A MIS IMPUESTOS!

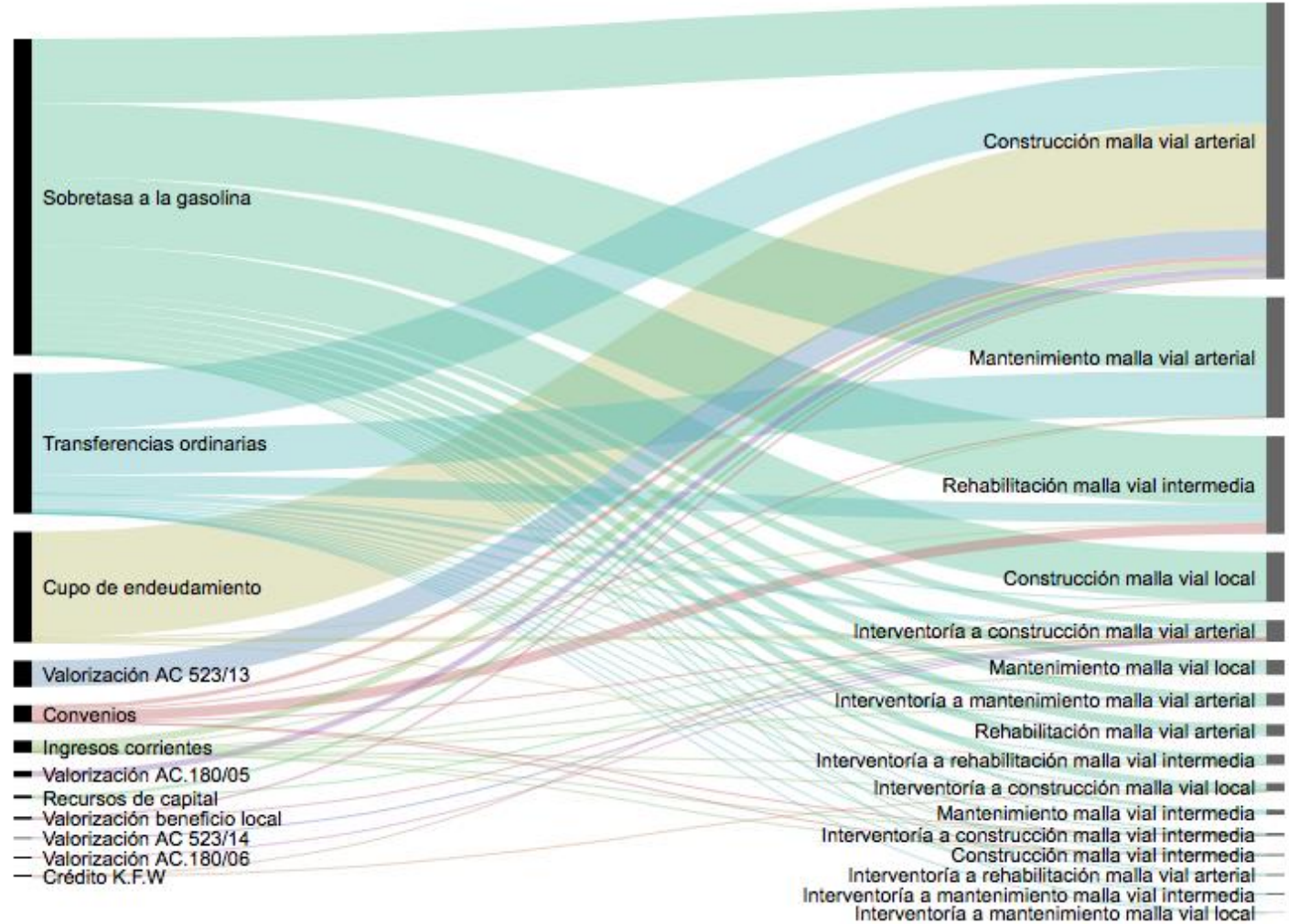


# ¿Quién paga qué en el transporte urbano?



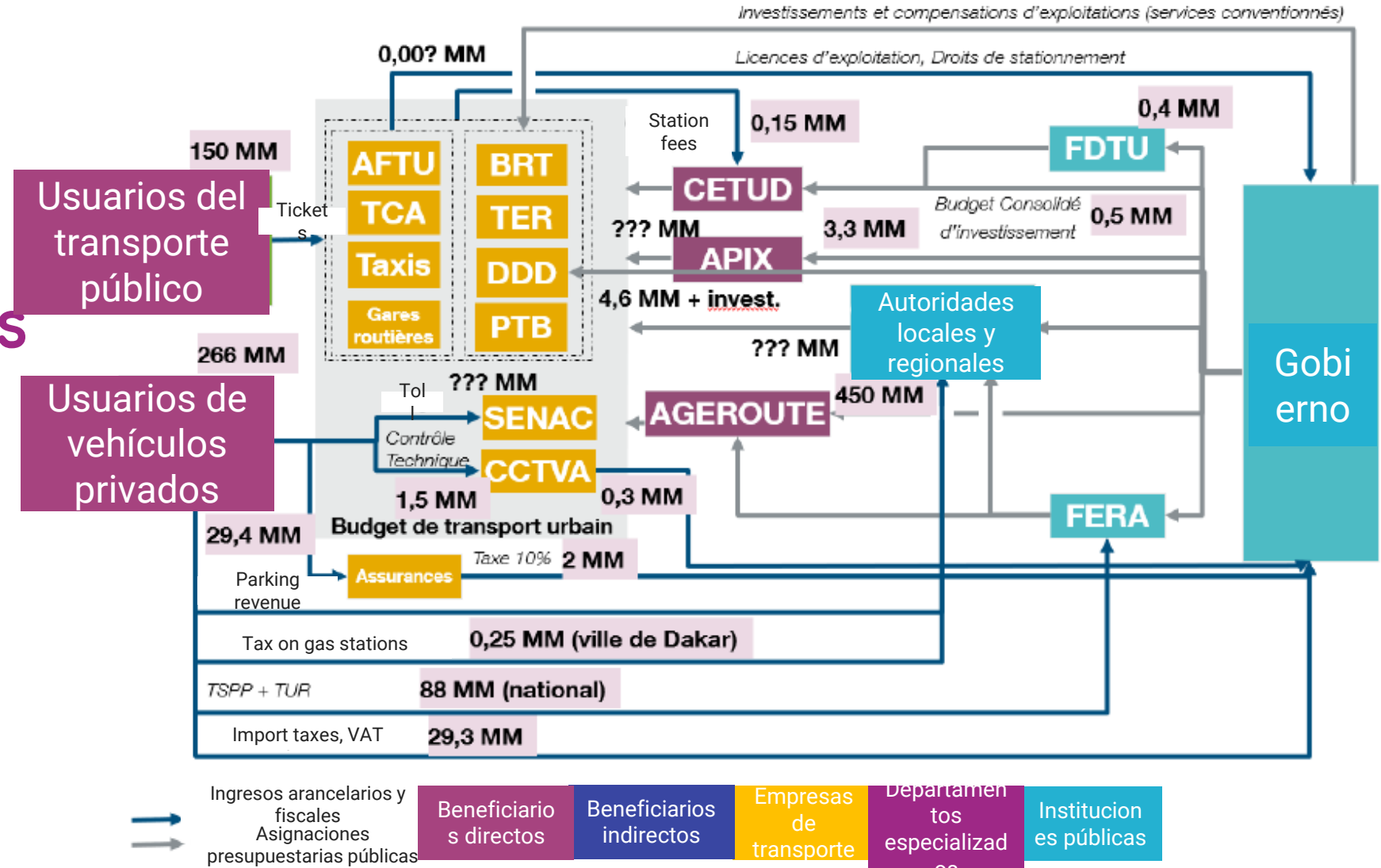
Source: Codatu / AFD 2014

# Destinos de la financiación en el transporte (otro ejemplo)





# Dakar: ¿cuáles son los flujos financieros para la movilidad urbana?



Esquema de flujos financieros de la movilidad urbana en Dakar

# Principales fuentes de fondos y financiación

Fuentes de fondos y financiación

Instrumentos financieros para la movilización

Cómo desarrollar un plan financiero



Cofinanciado por:



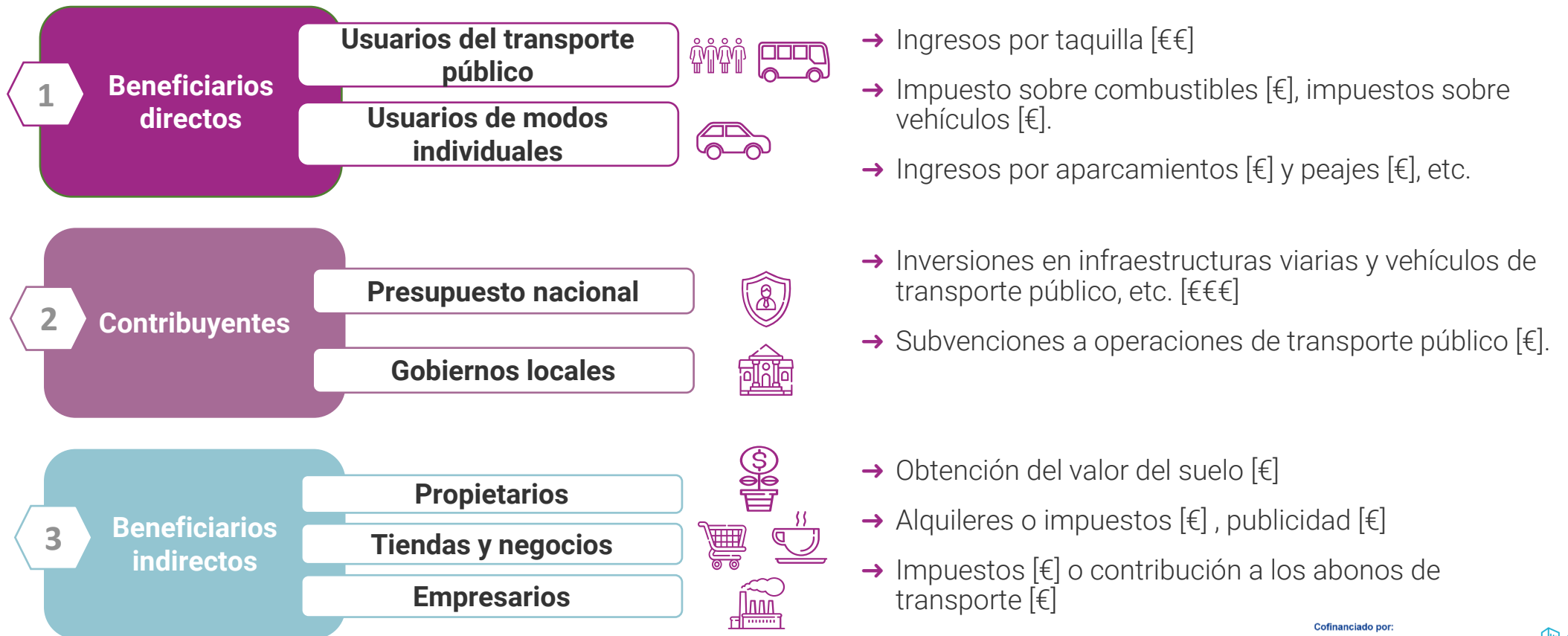
MINISTÉRIO DAS  
CIDADES





# ¿Quién puede contribuir a la financiación del transporte urbano?

Hay 3 tipos de contribuyentes al "presupuesto de transporte urbano". Hay que tener en cuenta todos los flujos para evaluar la capacidad financiera de la ciudad.



# ¿Cuántos instrumentos financieros pueden mobilizarse?

Level of implementation	Instrument	Support for sustainable transport objectives			Support for financial sustainability		
		Efficiency	Equity*	Environment*	Stability	Political acceptability	Administrative ease
Local	Parking charges	+++	+++	++	++	+	+
	Road pricing/congestion charge	+++	+++	+++	++	+	+
	Employer contributions	++	++	++	+++	++	++
	Fare box revenues	++	++	++	++	++	+
	Public transport subsidies	+	++	+	+	+++	+
	Land development/land value taxes	++	++	++	++	++	+
	Public Private Partnerships	++	+	+	++	++	+
	Advertising	+	+	+	+++	+++	++
National	Fuel taxes/surcharges	+++	+++	+++	+++	+	+++
	Vehicle related taxes and charges, including auctioning of quotas	++	+++	+++	++	+	++
	Loans and grants	++	++	++	+++	+++	++
Global	CDM	+	+	+++	+	+++	+
	GEF	+	+	+++	+	++	+
	Multilateral/bilateral climate funds	+	+	+++	+	++	++

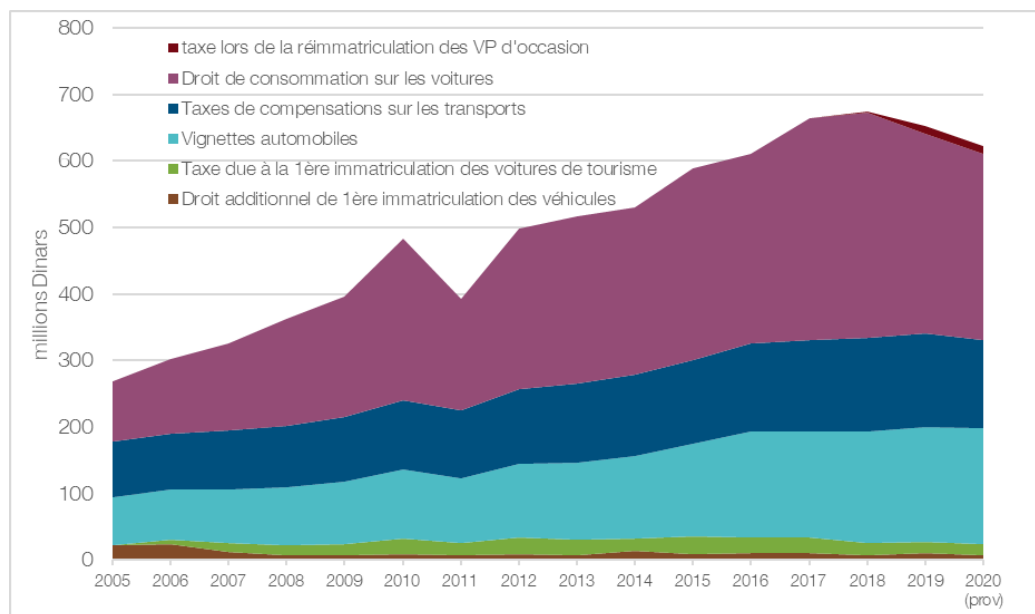
\*Note: Effects on equity and the environment vary depending on how the revenue is used. Here we only consider the first-hand effects – i.e. those which arise through the collection of the revenue and not the usage thereof.

## Ventajas y desventajas de los distintos instrumentos financieros potenciales

- Algunas medidas son cruciales en un planteamiento multimodal: las tasas de aparcamiento, la tarificación vial, etc. pretenden desincentivar el uso del coche al tiempo que financian modos alternativos.
- Algunas medidas sólo están disponibles a nivel nacional y el principal reto es destinar instrumentos fiscales a la movilidad urbana.
- Financiar medidas o proyectos mediante préstamos/PPP no resuelve el problema de la financiación... a veces es sólo una forma de evitar el debate político o de ocultar los costes reales.
- La aceptabilidad política podría ser baja en el caso de cambios radicales y es importante incluir un plan de comunicación cuando se apliquen nuevos impuestos, se aumenten las tarifas, etc.

# Túnez: ¿Cómo desarrollar un sistema financiero sostenible para la movilidad urbana?

A nivel nacional, se ha estudiado la creación de un Fondo Nacional de Movilidad Urbana. Se han considerado diferentes recursos



Movilidad urbana: un agujero negro financiero

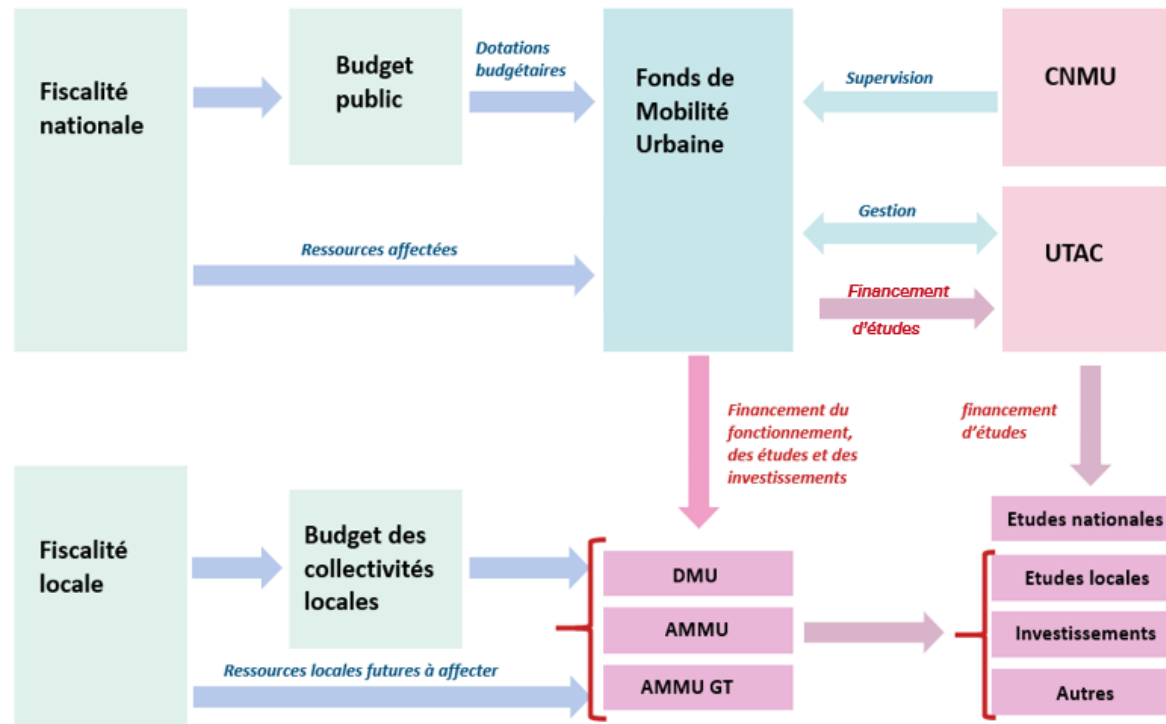
- Entre 2010 y 2014, se han gastado 1,25 M€ en subsidios de combustible
- Se gastan más de 100 millones de euros al año en carreteras urbanas.
- Se gastan unos 200 millones de euros al año en subvencionar a las empresas de transporte público, que tienen tarifas muy bajas y escasa eficiencia.

Ingresos sustanciales procedentes del transporte

- Impuesto sobre el transporte por carretera
- Impuesto sobre el uso del automóvil (impuesto de circulación/rodamiento)
- Derecho sobre el consumo de vehículos (impuesto sobre la importación de vehículos) Impuesto de 1ª matriculación
- A nivel nacional, estos ingresos fiscales representan 200 M€/año.

# ¿Cómo desarrollar un sistema financiero sostenible para la movilidad urbana?

La creación de un Fondo Nacional de Movilidad Urbana está vinculada a una reforma más amplia para impulsar las políticas de movilidad urbana a nivel local

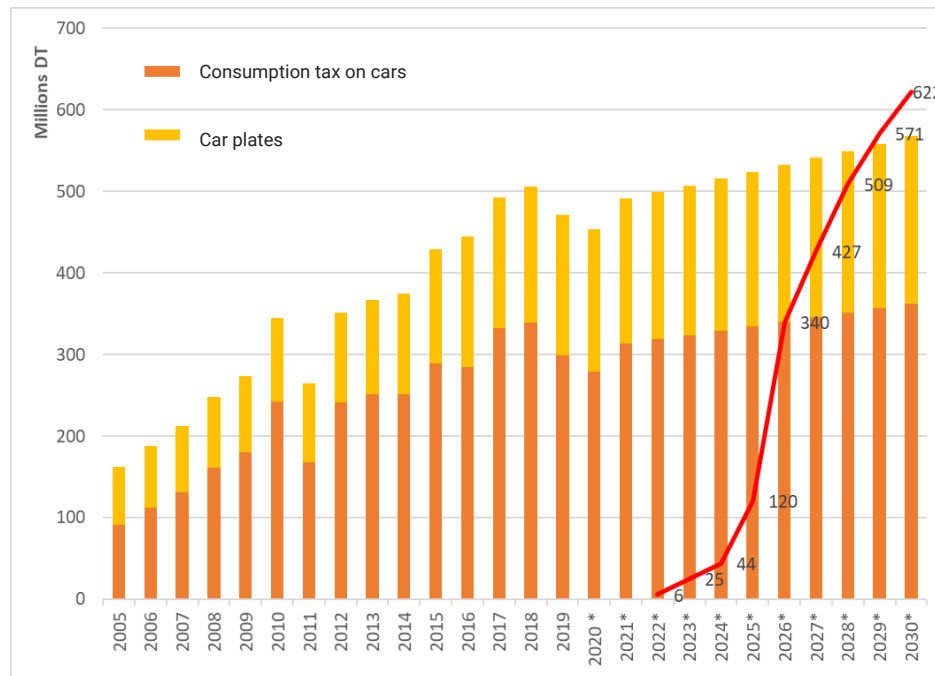


- Una Comisión Nacional como comité de dirección
- Una Unidad Técnica para asistir al Ministerio de Transportes en la aplicación de la reforma
- Un Fondo para financiar las actividades
- Autoridades Metropolitanas de Transporte a nivel local para decidir las estrategias de movilidad urbana.
- ¿Sería posible asignar fuentes fiscales?

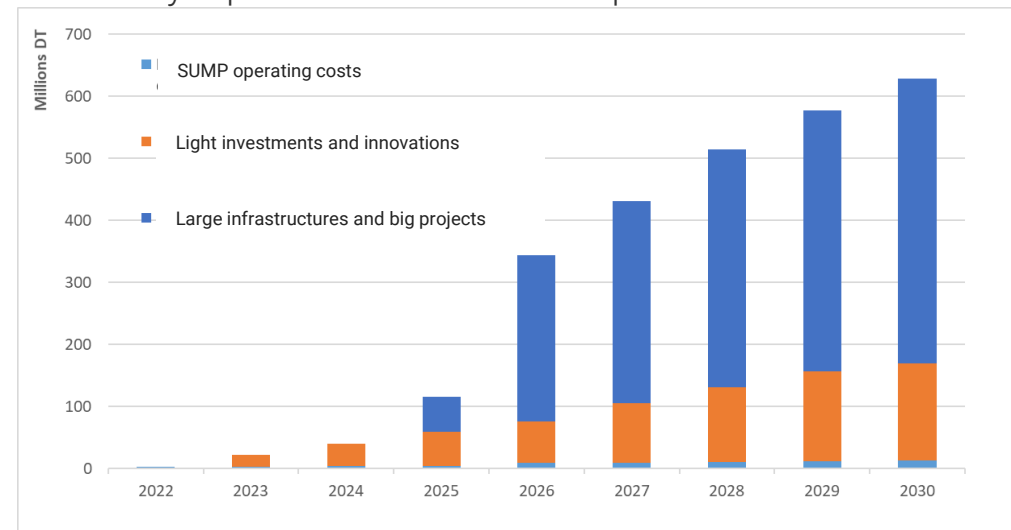


# ¿Cómo desarrollar un sistema financiero sostenible para la movilidad urbana?

El objetivo del Fondo Nacional de Movilidad Urbana es pasar al cabo de 3 años de una fase de iniciación a una fase de crucero



- 1ª Fase: NUMF financia el desarrollo OPEX de la Agencia Nacional de Apoyo Técnico + Autoridad de Transporte Metropolitano + Qwick Wins con asignación presupuestaria nacional
- 2ª fase: NUMF financia CAPEX (proyecto de transporte masivo ya que las ATM tendrán un plan de inversión



# Casos 3 ciudades colombianas

Barranquilla, Bucaramanga, Pasto (GIZ DKTI)



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



# Valoración de presupuesto disponible

## Metodología

Valor total del presupuesto no ejecutado para reasignar a movilidad activa

Ciudad	Comprometido (miles de millones)	No comprometido (miles de millones)	Porcentaje no comprometido
BARRANQUILLA	7,540	2,138	22.09%
BUCARAMANGA	1,917	727	27.48%
PASTO	1,608	731	31.25%
COLOMBIA	118,295	37,242	23.94%



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Costos capitales unitarios

Escenarios de inversión:  
Costos unitarios (COP)

Elemento	Costo (promedio entre costo alto y bajo)	Unidad de medida (UM)
Bici Publica	\$11,177,340	\$ / año x bici
Ciclorrutas m	\$141,231	\$ / m
Andenes - m2	\$122,171	\$ / m2
Ciclo parqueaderos - batería en U para 8 bicicletas (1 cajón estacionamiento)	\$990,000	Un cajón con estacionamiento al aire libre para 8 bicicletas
Ciclo parqueaderos - Punto de encuentro	\$22,853,689	\$ / m2
Mobiliario urbano - parque tipo	\$700,000,000	\$ / Parque tipo recreo deportivo
Contador de bicicletas	\$116,000,000	millones de pesos en 2020
Caneca	\$306,404	
Promedio 12 puentes anti peatonales de Bogotá	\$581,833,333	1 puente en millones de pesos en 2017



Cofinanciado por:



# Costos analizados

Escenarios de inversión:  
Costos unitarios de Guía de ciclo-  
infraestructura para ciudades  
colombianas(COP)

Ítem	unidad	Precio bajo	Precio alto	Promedio
Pacificación del tráfico extensivo (resaltos, chicanas, estrechamiento de calzada, extensión de bordillo)	km	\$1,700,000,000	\$6,700,000,000	\$4,200,000,000
Línea de demarcación termoplástica de 0,3 m de ancho	m	\$8,000	\$17,000	\$12,500
Línea de demarcación termoplástica de 0,1 m de ancho	m	\$3,000	\$7,000	\$5,000
Cruce con ciclorruta y pavimentación	unidad	\$16,500,000	\$50,000,000	\$33,250,000
Cruce azul termoplástico de 2,2 m de ancho.	m	\$130,000	\$270,000	\$200,000
Asfalto rojo	m	\$83,000	\$133,000	\$108,000
Cerramiento de una vía	unidad	\$1,700,000	\$25,000,000	\$13,350,000
Resalto en vía existente (incluida demarcación)	unidad	\$5,000,000	\$10,000,000	\$7,500,000
Vía verde de 2,5m a 3m urbana (más intersecciones)	km	\$830,000,000	\$1,990,000,000	\$1,410,000,000
Vía verde de 2,5m a 3m rural	km	\$331,000,000	\$830,000,000	\$580,500,000
Ciclorruta de 4,44m de ancho	km	\$1,700,000,000	\$4,970,000,000	\$3,335,000,000
Carriles demarcados para bicicleta bidireccionales de 3 m de ancho urbano (el precio bajo es de solo demarcación)	km	\$165,000,000	\$3,300,000,000	\$1,732,500,000
Caminos recreacionales en gravilla	km	\$130,000,000	\$331,000,000	\$230,500,000



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Valoración de costos ejemplo

Escenarios de inversión:  
Costos ejemplo de proyectos

Ciudad	Obra	Costo	Unidad	año
Bogotá	Puente peatonal Cantón Norte	\$3,100	millones de pesos en 2015	2015
Bogotá	Puente peatonal de la calle 112 con novena	\$13,698	millones de pesos en 2021	2021
Bogotá	Puente vehicular 100 x 15	\$37,000	millones de pesos en 2011	2011
Bogotá	Ciclorruta temporal calle 13 (3,8 kms)	\$5,600	millones de pesos	2020
Bogotá	Proyecto Inversión total IDU ciclorrutas y ciclo parqueaderos mandato 2020-2023	\$800,000	millones de pesos	2020
Bogotá	Contratado - estudios y diseños Ciclo-alameda medio milenio	\$8,722	millones de pesos en 2020	2020
Bogotá	Proyecto Ciclo-alameda medio milenio (construcción)	\$233,000	millones de pesos en 2020	2020
Bogotá	Ciclo puente Molinos	\$17,113	millones de pesos en 2021	2021
Bogotá	Aceras y ciclorrutas Auto Norte (entre Los Héroes y la calle 128B)	\$55,858	millones de pesos en 2021	2021
Bogotá	Corredor Ambiental Canal Córdoba (desde la calle 128 hasta la Calle 170)	\$122,633	millones de pesos en 2021	2021
Bogotá	Aceras y ciclorrutas en la calle 116: dos intervenciones: entre la carrera 9.ª y Autopista Norte y entre la Autopista Norte y la Avenida Boyacá	\$46,150	millones de pesos en 2021	2021
Bogotá	Andenes y ciclorruta del canal Molinos: los andenes y la ciclorruta se ubican entre la carrera 9.ª y la Auto Norte	\$14,558	millones de pesos en 2021	2021
Bucaramanga	La Normal (Mesón de los Búcaros)	\$86,000	millones de pesos en 2019	2019
Bucaramanga	17.4 kms ciclorrutas	\$14,669	millones de pesos en 2020	2020
Bucaramanga	Bici pública (1 año operación, 268 bicicletas mecánicas)	\$1,159	2021	
Barranquilla	El Malecón	\$450,000	millones de pesos en 2020	2020
Barranquilla	Viaductos del Puente Pumarejo–Ciénaga	\$700,000	millones de pesos en 2021	2021
Barranquilla	6 km nuevos de ciclorrutas en el barrio San José	\$767	millones de pesos en 2021	2021
Medellín	Puente Madre Laura	\$205,000	millones de pesos en 2014	2014
Medellín	1 km ciclorruta (ejemplo)	\$3,045	millones de pesos en agosto 2021	2021
Medellín	750 m ciclorruta	\$3,300	millones de pesos en 2020	2020
Medellín	690 ciclo parqueaderos en 112 lugares	\$674	millones de pesos (ago. 2020)	2020
Bogotá	Deprimido de la calle 94	\$166,793	millones de pesos en 2017	2017
Colombia	422 bicis de SBP 2da generación en 4 ciudades	\$574	millones de pesos de 2016	2016

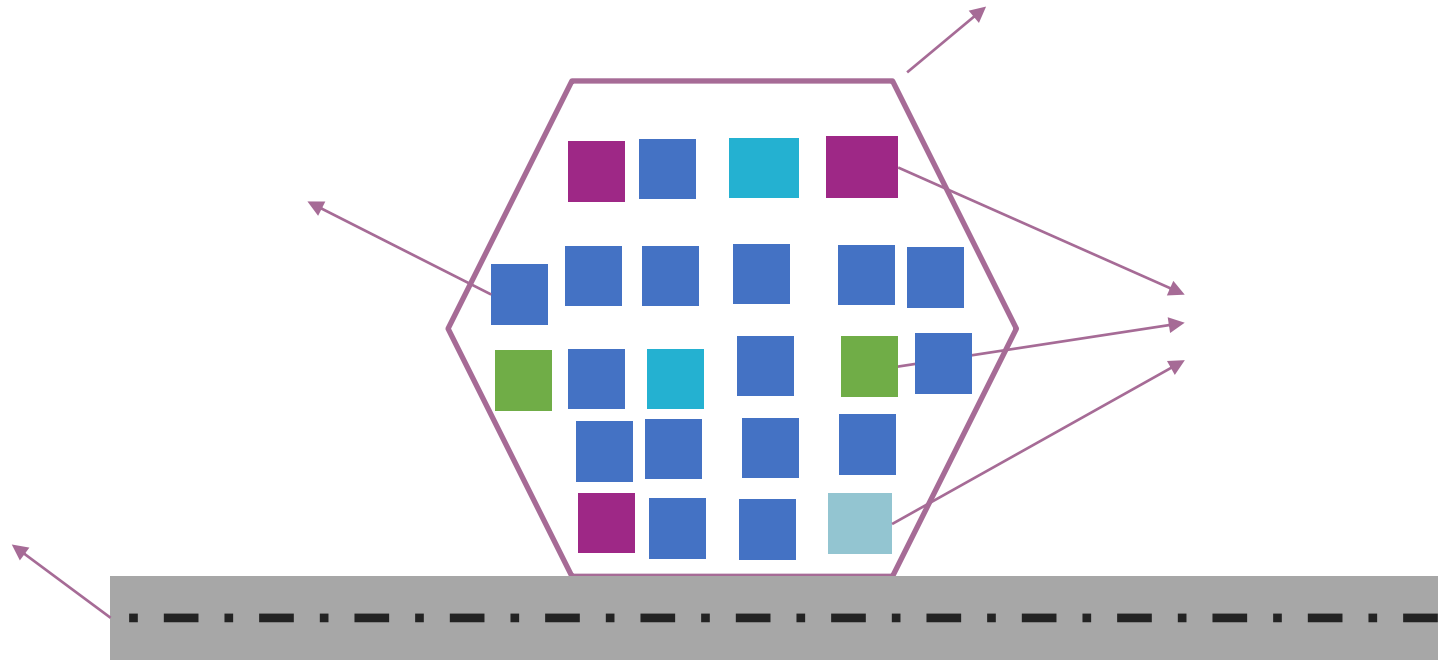


MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Planes de financiación

Barrio residencial de proximidad:  
+60% viajes internos



Cofinanciado por:

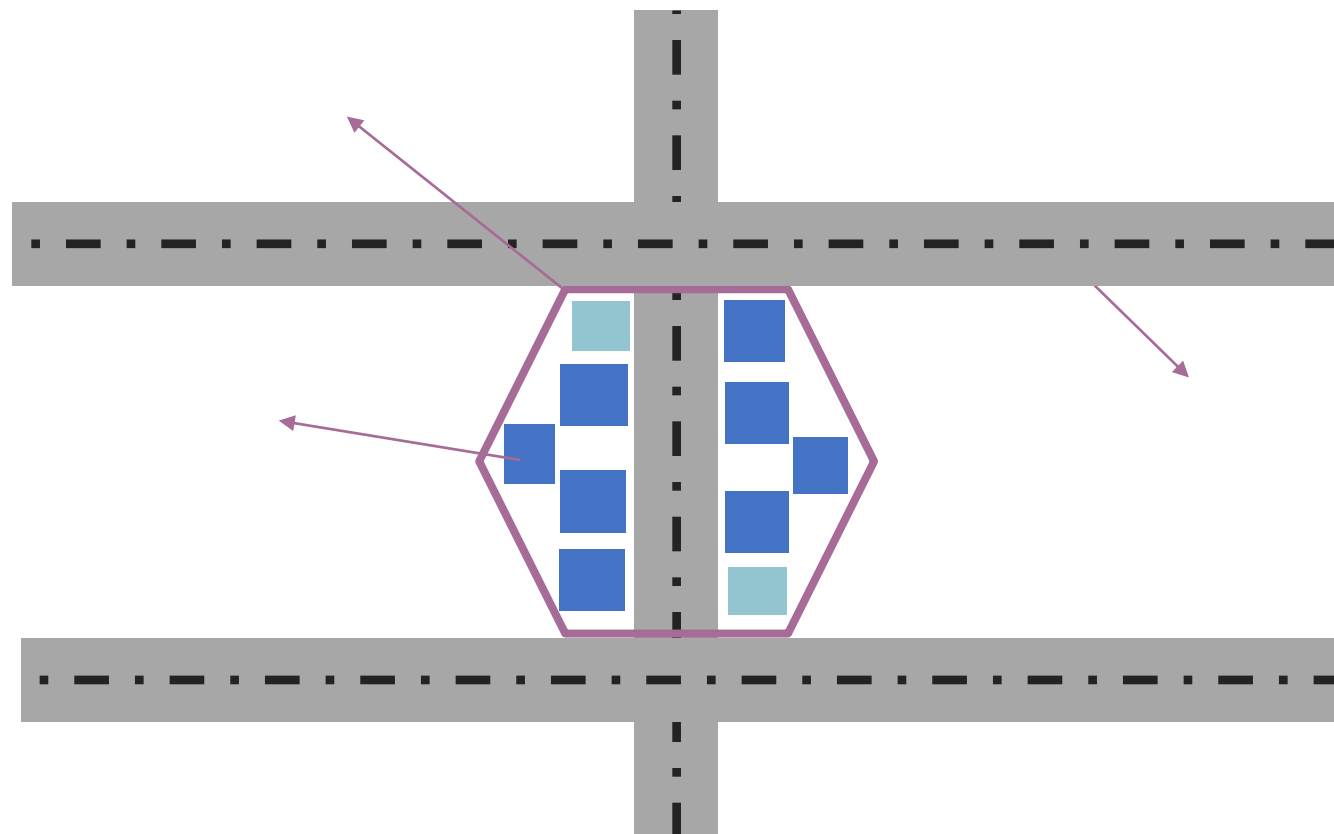


MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Planes de financiación

## Barrio pendular



Cofinanciado por:

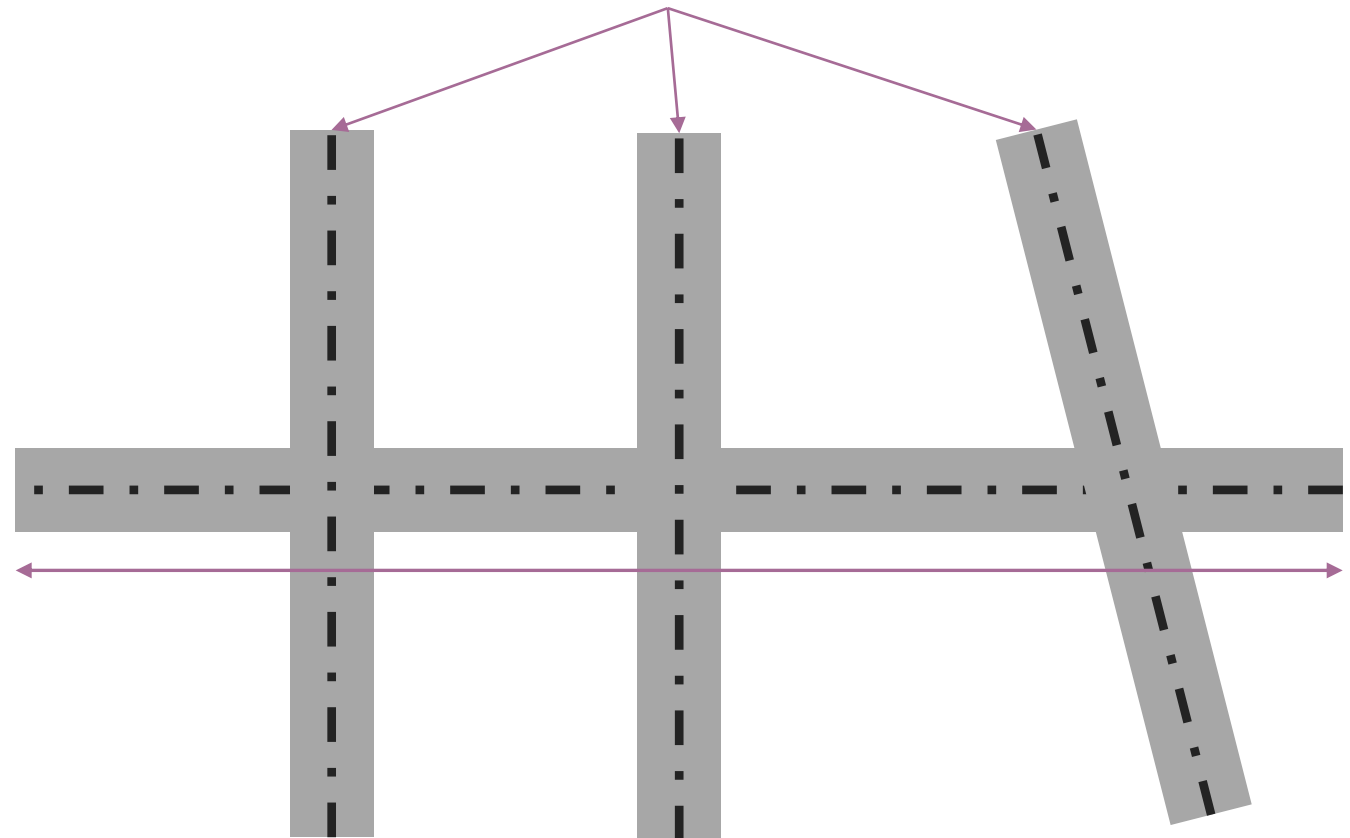


MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Planes de financiación

Corredor vial



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS CIDADES





# Planes de financiación

Componentes / lugares	Unidad de aplicación en un barrio	Costo por unidad de aplicación (COP)	Barrio de proximidad	Barrio pendular	Corredor conector
Kms ciclo infra	kms	\$141,231,000	2	4	5
Cruces	Cruce con ciclorruta y pavimentación	\$33,250,000	2	5	50
ciclo parqueaderos	Cajón con espacio para 8 bicicletas	\$990,000	10	50	100
barandas	1 baranda por cruce	\$306,404	2	5	50
canecas	2 canecas por manzana	\$1,225,616	4	10	100
andenes	m2	\$122,171	17000	20000	30000
calles de tráfico calmado	kms	\$4,200,000,000	1	1	0
Mobility hub	Mobility hub nivel 2 (punto de encuentro)	\$22,853,689	0	0	2
Contador de bicicletas	Contador en vía con pantalla digital	\$116,000,000			1
educación vial para conductores	Programa 1 año	\$50,000,000	1	1	1
sueldo gerencia 3 personas	1 año sueldo 3 personas profesionales	\$180,000,000	1	1	1
monitoreo y análisis anual	1 año sistema de monitoreo y reportes	\$10,000,000	1	1	1
Sistema de cobro estacionamiento en vía	Instalación y 1 año de operación - ingresos <sup>27</sup>	\$0	1	2	4
Sistema de bicicletas públicas	Sistema 3ra generación 100 bicicletas (1 año operando)	\$14.135.467.980	0	1	2



# Planes de financiación

Componentes / lugares	Barrio de proximidad	Barrio pendular	Corredor conector
<b>Costo total (millones de pesos)</b>	<b>\$6,761</b>	<b>\$21,693</b>	<b>\$34,823</b>

## Costos para la implementación de cada escenario (COP)

Componentes / lugares	Barrio de proximidad	Barrio pendular	Corredor conector
Kms ciclo infra	\$282	\$565	\$706
Cruces	\$67	\$166	\$1,663
ciclo parqueaderos	\$10	\$50	\$99
barandas	\$1	\$2	\$15
canecas	\$5	\$12	\$123
andenes	\$2,077	\$2,443	\$3,665
calles de tráfico calmado	\$4,200	\$4,200	\$0
Sistema de bicicletas públicas	\$0	\$14,135	\$28,271
Mobility hub	\$0	\$0	\$46
Contador de bicicletas	\$0	\$0	\$116
educación vial para conductores	\$50	\$50	\$50
suelo gerencia 3 personas	\$60	\$60	\$60
monitoreo y análisis anual	\$10	\$10	\$10
Sistema de cobro estacionamiento en vía	\$0	\$0	\$0
<b>Costo total (millones de pesos)</b>	<b>\$6,761</b>	<b>\$21,693</b>	<b>\$34,823</b>



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Planes de financiación para Barranquilla

**Presupuesto disponible:** 2.1 billones de pesos colombianos

## Escenario de inversión:

Cantidad de barrios de proximidad	Inversión en barrios de proximidad	Cantidad de barrios pendulares	Inversión en barrios pendulares	kms de corredores	Inversión en corredores	Total inversión
50	\$338,064	50	\$1,084,668	300	\$522,350	\$1,945,081



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Planes de financiación para Bucaramanga

**Presupuesto disponible:** 726 miles de millones de pesos colombianos

Cantidad de barrios de proximidad	Inversión en barrios de proximidad	Cantidad de barrios pendulares	Inversión en barrios pendulares	kms de corredores	Inversión en corredores	Total inversión
25	\$169,032	23	\$498,947	30	\$52,235	\$720,214



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS CIDADES



# Planes de financiación para Pasto

**Presupuesto disponible:** 731 miles de millones de pesos colombianos

Cantidad de barrios de proximidad	Inversión en barrios de proximidad	Cantidad de barrios pendulares	Inversión en barrios pendulares	kms de corredores	Inversión en corredores	Total de inversión
35	\$236,645	20	\$433,867	30	\$52,235	\$722,747



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS CIDADES





# Capacidad de endeudamiento y asignación presupuestaria

¿Qué es la capacidad de préstamo de una ciudad?

Gobiernos subnacionales e inversión pública

Financiación y fases PMUS



Cofinanciado por:

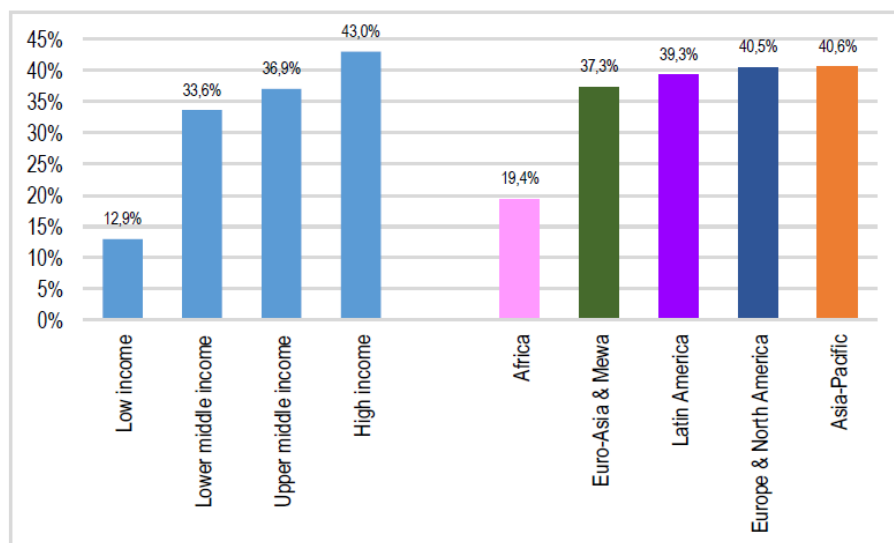


MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



# ¿Cuánta inversión pública lideran los gobiernos subnacionales?

Figure 5.14. Subnational government investment as a share of public investment by income groups and geographical areas (2016)



OECD/UCLG (2019), 2019 Report of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment – Key Findings

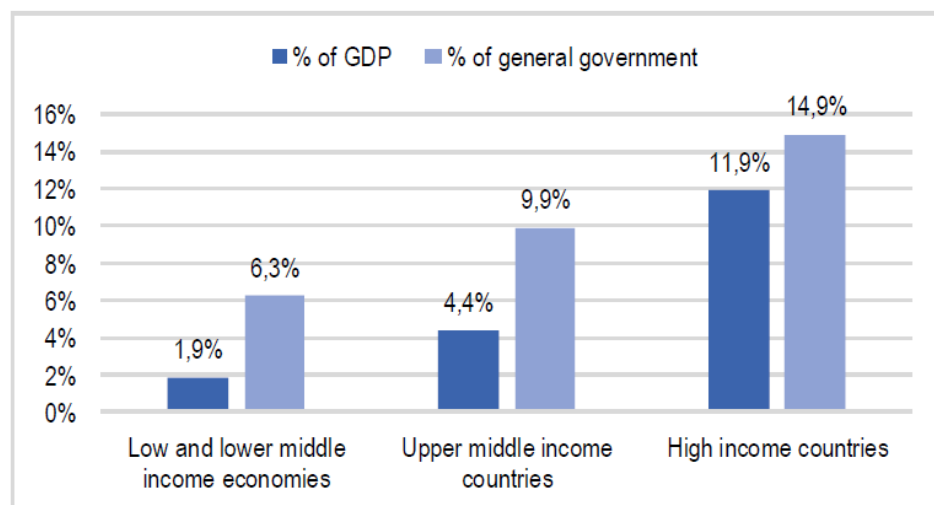
## Los gobiernos subnacionales de los países de renta baja tienen menos responsabilidad en la inversión pública.

- A nivel nacional, la inversión pública alcanza una media del 4,0% del PIB (>10% del PIB en Azerbaiyán, Bolivia, Malasia y Ruanda < 1,5% del PIB en Brasil, Portugal, El Salvador y Guatemala).
- La inversión pública subnacional es del 1,3% del PIB en todo el mundo como media no compensada (del 0% en Malawi al 7,5% en Bolivia).
- En los países federales, la inversión pública subnacional en el PIB es mayor (1,7% del PIB) que en los países unitarios (1,2% del PIB).

# ¿Cuál es la capacidad de préstamo de la ciudad?

Los préstamos pueden proporcionar a los gobiernos locales acceso a grandes cantidades de capital que de otro modo no estarían disponibles:

Figure 7.3. Subnational government debt by income country groups as a percentage of GDP and general government debt (2016)



OECD/UCLG (2019), 2019 Report of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment – Key Findings

La capacidad de préstamo para el transporte urbano suele verse limitada por:

- "regla de oro", norma que restringe el préstamo para financiar proyectos de inversión a largo plazo
- Marco jurídico (los gobiernos nacionales limitan la cantidad que pueden pedir prestada las administraciones locales sin su consentimiento).
- Disponibilidad de ingresos futuros de la infraestructura

# ¿Cómo podrían ayudar las instituciones financieras del desarrollo?

**Los bancos multilaterales y las ayudas públicas bilaterales contribuyen a financiar las inversiones en sistemas de transporte, pero no su funcionamiento.**

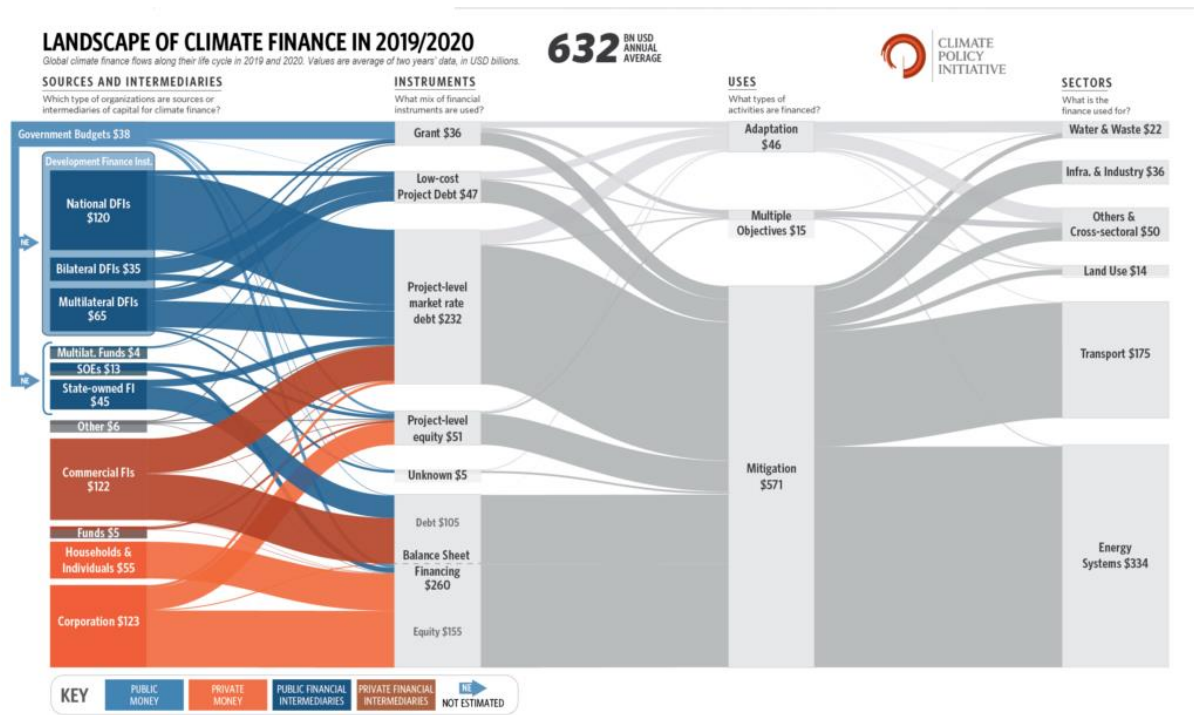
- **Subvenciones** que suelen destinarse a estudios o asistencia técnica (creación de una autoridad de transporte, formación de operadores, etc.).
- **Préstamos blandos**, es decir, préstamos con condiciones que pueden ser más favorables que los préstamos bancarios en términos de:
  - duración: préstamos a muy largo plazo de 15, 20 e incluso 30 años;
  - periodos de carencia concedidos antes de la primera cuota.
  - tipo de interés: tipos de bonificación inferiores a los del mercado bancario (con un tipo del 4 % frente a un tipo típico del 14 % en el mercado se reduciría en casi un 60 % el coste total del proyecto ;

## **Diferentes opciones:**

- Préstamos al gobierno central: los organismos de financiación exigen garantías a los gobiernos centrales para conceder préstamos a ciudades que no gozan de total autonomía en estas decisiones.
- Préstamos directos a las autoridades locales: pocos socios de desarrollo (AFD, IFC, etc.) prestan a los gobiernos locales sin garantías estatales.

# ¿Cómo podría contribuir la financiación del clima?

La "financiación climática" podría convertirse en una herramienta prometedora para cofinanciar proyectos de transporte urbano en los países en desarrollo si contribuyen a reducir significativamente los efectos de los gases de efecto invernadero.



- Gran aumento en comparación con 2015 (+ 50%)
- La mayor parte de la financiación climática -61% (384.000 millones USD)- se obtuvo como deuda en 2019/2020
- El transporte bajo en carbono es el sector de mayor crecimiento, +23% (en comparación con 2017/2018) debido al desarrollo de los vehículos eléctricos
- El transporte sostenible cuenta con 175 000 millones USD en 2019/2020.

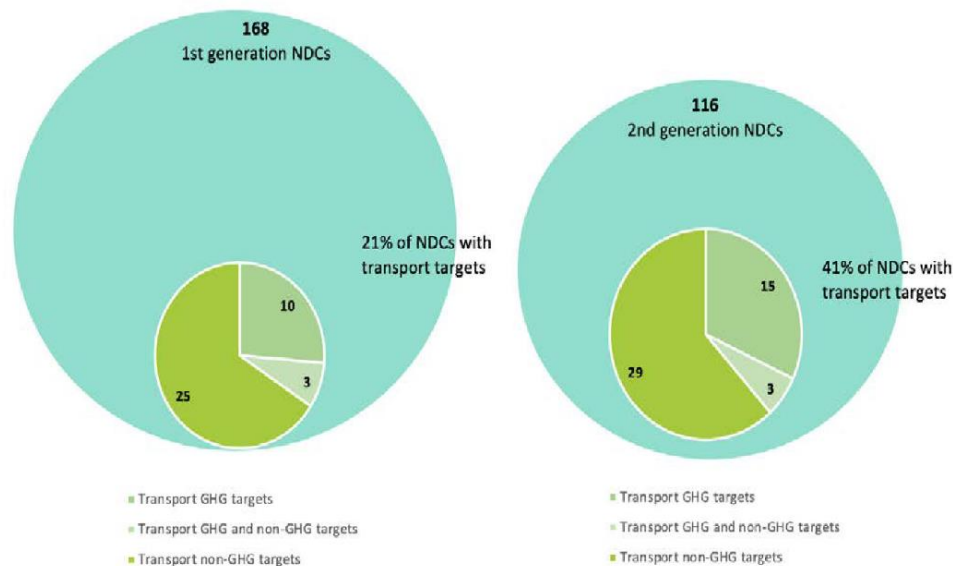
Fondos mundiales: Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM); Fondo para una Tecnología Limpia (CTF); Fondo Verde para el Clima (GCF); Otros organismos de financiación para el clima: Clean Energy Financing Partnership Facility (ADB), Fast Start Finance (Japón), Iniciativa Internacional sobre el Clima (Alemania), FMAM francés (Francia), etc.

Climate Policy Initiative. 2021. "Preview: Global Landscape of Climate Finance 2021."



# ¿Cómo podría contribuir la financiación del clima?

Las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC) deben considerarse la primera forma de acceder a los fondos para el clima.

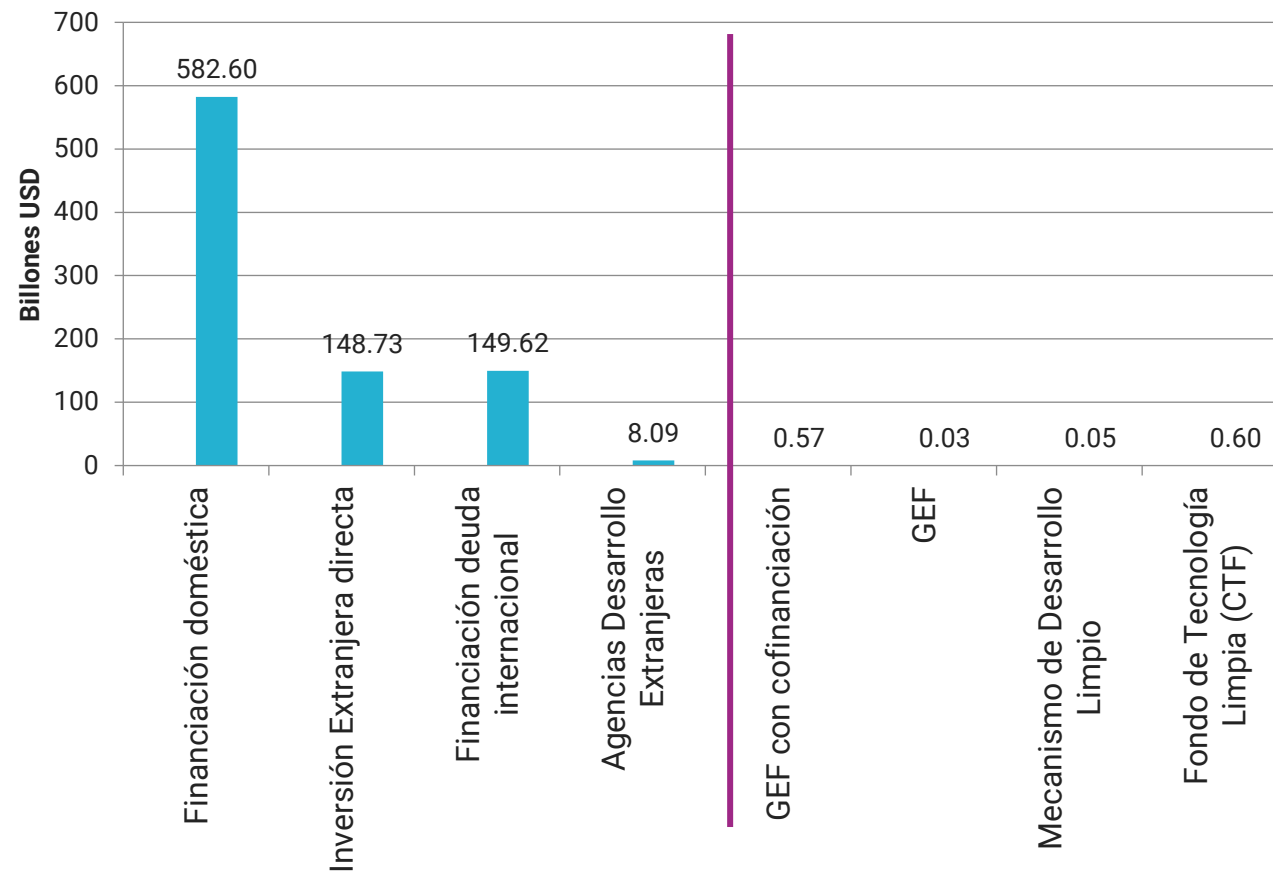


source: slocat.net

- El 41% de las NDC de segunda generación contienen objetivos de transporte (ya sean objetivos de mitigación de GEI en el transporte y/o objetivos no GEI para el transporte).
- Pero se trata principalmente de "soluciones mejoradas", decididas a nivel nacional."
- La aplicación de estrategias climáticas para el transporte, por ejemplo, depende en gran medida de la acción a nivel local.
- Sin embargo, las NDC no incluyen marcos y políticas de apoyo a las ciudades para mejorar la sostenibilidad de la movilidad urbana".
- Los gobiernos locales deberían integrar su plan de acción en las NDC para hacer visibles sus estrategias y utilizar la agenda climática como palanca para obtener apoyo nacional e internacional.

# Fuentes innovadoras de financiación a nivel internacional

Escala de financiación (gobierno vs ODA vs clima)



# Conclusiones

- La evaluación de las capacidades financieras debería ofrecer una imagen global de la economía de la movilidad urbana para desarrollar argumentos sólidos ante el Ministerio de Hacienda y otros socios.
- También debería ayudar a identificar las fuentes de financiación existentes y potenciales.
- Se recomienda la creación de un fondo de transporte para gestionar los impuestos asignados y garantizar el apoyo financiero a largo plazo.
- Considerar las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC) como una gran oportunidad para destacar los planes y proyectos de movilidad urbana
- Hacer que las infraestructuras viales estén más orientadas al transporte público y a los modos activos es también una forma de transferir recursos de los vehículos privados a los sostenibles.

# Preguntas y respuestas



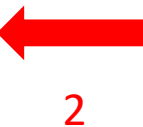
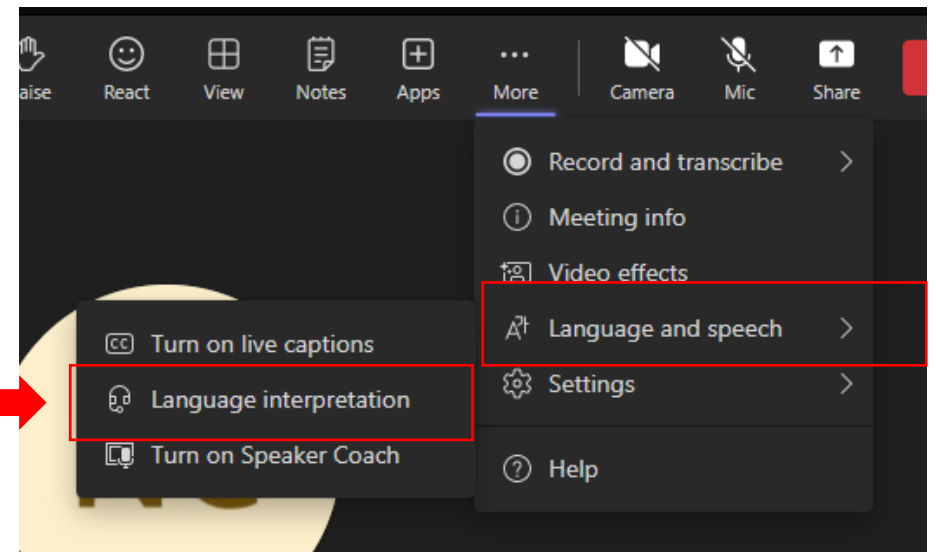
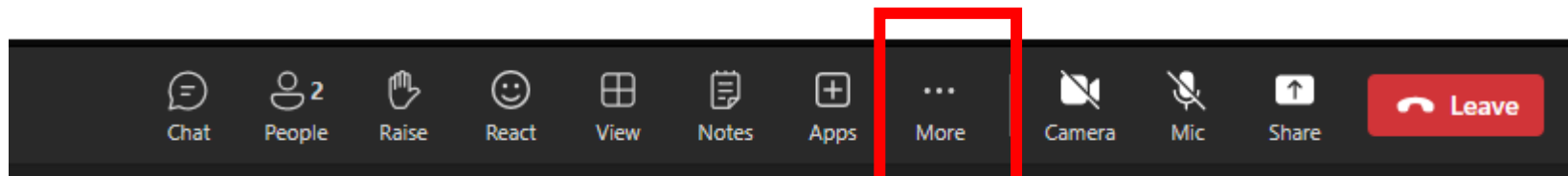
Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



# Guía para la traducción simultánea



Para oír en portugués



Para oír en español



3

# Conducir una evaluación financiera en movilidad urbana El caso de Brasil

Paula Nóbrega

Coordinadora general – Secretaría de Movilidad Urbana del Ministerio de Ciudades



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES





# Participe en nuestra próxima sesión de formación

## Marque en su calendario las siguientes formaciones

- 1 Introducción a la Guía sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de MobiliseYourCity

11 de Julio de 2023

- 2 Introducción al concepto de género en la planeación de la movilidad urbana

25 de Julio de 2023

- 3 Introducción a modos activos ¿Qué son y cómo diagnosticarlos?

8 de Agosto de 2023

- 4 Conducir una evaluación financiera en movilidad urbana

22 de Agosto de 2023

- 5 Vinculando la planeación urbana y de movilidad

5 de Septiembre de 2023



Cofinanciado por:



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



# ¡Gracias por su atención!

Manténgase en contacto



Subscribe to our newsletter [here](#)



[Mobiliseyourcity.net](http://Mobiliseyourcity.net)



[contact@mobiliseyourcity.net](mailto:contact@mobiliseyourcity.net)



[@MobiliseCity](https://twitter.com/MobiliseCity)



[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)



[MobiliseYourCity](https://www.linkedin.com/company/MobiliseYourCity)



Cofinanciado por:



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES

