

Reformar el paratránsito

Catálogo de medidas prácticas
para profesionales y tomadores de decisiones



Mobilise
Your City



Financiado por
la Unión Europea

Para más información:

Secretariado MobiliseYourCity

www.mobiliseyourcity.net/es

e-mail: contact@mobiliseyourcity.net

Título: “Caja de herramientas para el paratránsito – Herramienta III. Reformar el paratránsito: catálogo de medidas prácticas”

Impreso y publicado: Marzo 2024

Autores: Solène Baffi, Noémi Mené, CODATU; Jean-Pierre Lannes, Clément Musil, Pauline Bogey, Espelia

Colaboradores: Lise Breuil, Anne Chaussavoine, François Carcel, Benjamin Fouin y David Margonsztern, AFD; Sasank Vemuri, Mateo Gómez y Saman Tariq, GIZ- Secretariado de MobiliseYourCity; Éléonore François Jacobs e Inès Bourdon, CODATU – Secretariado de MobiliseYourCity; Dominika Kalinowska, Patricia Mariano, Zacky Ambadar, Maulana Ichsan Gituri y Ari Nova Firnanda, GIZ; Bertrand Goalou y James Leather, ADB; Joachim Bergerhoff y Conrad Richardson, SMMR project; Subhadeep Bathcharjee, WRI; Rémi Desmoulière, GustaveEiffel University/CESSMA; Bert Fabian, UNEP; Elmer Francisco, Elmer Francisco Industries; Ravi Gadepalli, Consultor independiente; Rizki Herdian y Ferdinand Marterer, Egis Rail; Robin Kaenzig, Transport Economist; Ruslan Karabukaev, GoDee; Gaurav Mittal, Universidad de Singapore ; Veng Kheang Phun, Institute of Technology of Cambodia; Joemier Pontawe, Department of Transportation – Filipinas; Varun Varghese, Hiroshima University

Diagramación: Laguna y Giuliana Ambrosino, CODATU – Secretariado de MobiliseYourCity

Créditos fotográficos: Oscar Andres Roballo, Evan Krause, Edouard Tamba, Hitoshi Namura, Markus Winkler, Ryan Tang

Traducción al español

Angloservicios SAS; financiado por la Unión Europea y el Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) a través de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) en el marco del programa Euroclima.

Derechos de autor

Esta publicación está bajo los derechos de autor de la Alianza MobiliseYourCity y de sus socios, autores y colaboradores. Se autoriza la reproducción total o parcial de este documento para fines no lucrativos, siempre y cuando se cite la fuente.

Advertencia:

El contenido presentado en este documento representa la opinión de los autores y no es necesariamente representativo de la posición de los socios individuales de MobiliseYourCity o de la AFD.

Donantes



Socios ejecutores



Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



Socios de conocimiento



En colaboración con



Financiado por
la Unión Europea



¿Por qué una caja de herramientas para el paratránsito?

Este documento está dirigido a los tomadores de decisiones, planeadores del tránsito, consultores y formuladores de políticas responsables de la integración en el sector del transporte urbano y que trabajan para promover sistemas de movilidad sostenibles, inclusivos, eficientes y de alta calidad. Su objetivo es ayudar a las partes interesadas a considerar el paratránsito en estos sistemas de una manera coherente e integrada.

El paratránsito es un modo de transporte esencial (y, a menudo, el único transporte público disponible) en muchos pueblos y ciudades del Sur Global. Por lo tanto, una mejor integración del paratránsito en los sistemas de movilidad urbana es un desafío clave si queremos lograr una movilidad urbana más justa y sostenible para todos.

Esta integración significa afrontar tres desafíos clave para el sector, que en ocasiones pueden resultar contradictorios: optimizar la eficiencia y la calidad del servicio prestado; mejorar las condiciones laborales de los operadores, y controlar las externalidades negativas, en particular lo que concierne al impacto ambiental y la seguridad vial. Para lograr estos objetivos, primero debemos identificar las palancas correspondientes que permitirán a los tomadores de decisiones y a los planeadores del tránsito reformar los servicios del paratránsito de una manera aceptable para todas las partes interesadas, con el fin de construir un sistema de movilidad sostenible e inclusivo.

En consecuencia, esta publicación tiene como objetivo proporcionar a los tomadores de decisiones y a los planeadores del tránsito herramientas prácticas para planear e implementar reformas en el paratránsito. La caja de herramientas de MobiliseYourCity consta de cuatro documentos:

- Herramienta I. Entender el paratránsito: panorama global y desafíos locales
- Herramienta II. Hacer un diagnóstico del paratránsito: una guía práctica con seis preguntas clave
- **Herramienta III. Reformar el paratránsito: catálogo de medidas prácticas**
- Herramienta IV. Ejemplos de reforma del paratránsito: estudios de caso

El objetivo de este documento (Herramienta III en la caja de herramientas) es brindar a los tomadores de decisiones y a los planeadores del tránsito un catálogo de medidas prácticas para mejorar el desempeño del paratránsito. En este documento se presentan 55 medidas, agrupadas en cuatro fases principales:

- Preparación para las reformas.
- Reforma del sector del paratránsito.
- Apoyo a las reformas.
- Garantía de implementación de las reformas.



Tabla de contenidos

Presentación del catálogo de medidas	8
Resumen del catálogo de medidas	12
Lista de medidas	14
Prepararse para las reformas	14
Reformar el sector	32
Apoyar las reformas	72
Garantizar la implementación de las reformas	94

Presentación del catálogo de medidas

Con base en un diagnóstico detallado del paratránsito (véase la **Herramienta II: Hacer un diagnóstico del paratránsito: una guía práctica con seis preguntas clave**), y una vez que se hayan definido los objetivos de las autoridades locales, podemos identificar las Bajoes que se pueden utilizar para integrar el paratránsito en un servicio de movilidad pública multimodal. Necesitamos identificar estas palancas, teniendo en cuenta las condiciones de aceptabilidad y las necesidades de los residentes de la ciudad.

El catálogo incluye una variedad de medidas útiles para integrar el paratránsito, lo cual incluye la preparación para la reforma, el desarrollo del contenido de la reforma, el apoyo al proceso de reforma y la implementación de las reformas. Cada página indica los requisitos previos necesarios, los recursos que se movilizarán, los puntos para tener en cuenta y el calendario de implementación, así como los criterios de evaluación. Por supuesto, estas medidas se pueden adaptar al contexto y no necesariamente se deben aplicar todas. Sin embargo, las categorías de las medidas se presentan de forma progresiva. Algunas medidas son esenciales, mientras que otras se pueden implementar como parte de un proyecto de reforma más amplio y ambicioso.

En este documento, cada página presenta una medida que se puede implementar. Estas 55 acciones se agrupan en 17 categorías diferentes, agrupadas a su vez en cuatro fases principales:

- Preparación para las reformas.
- Reforma del sector del paratránsito.
- Apoyo a las reformas.
- Implementación de las reformas.

En general, estas medidas se pueden implementar como parte de **un acuerdo** entre la autoridad competente y los operadores del paratránsito, el cual debe definir el papel y las obligaciones de cada parte. También podrá incluir los beneficios y las obligaciones para los operadores en el acuerdo. Se puede incorporar al acuerdo una amplia gama de beneficios y obligaciones, que pueden adoptar diversas formas, como se describe en las páginas siguientes (regular, certificar, autorizar, contractualizar). **Introducir un acuerdo** de este tipo es clave para cualquier reforma del sector del paratránsito.

El paratránsito, presente en muchas ciudades de América Latina y el Caribe recibe diversas denominaciones según el contexto geográfico o cultural, entre las cuales se encuentran transporte informal, transporte popular, movilidad de barrio, transporte artesanal, transporte provisional, entre otros. Sus características comunes incluyen flexibilidad en la prestación del servicio, con operación no programada y normalmente bajo demanda. Estos servicios funcionan con pequeños operadores de diferentes tipos de vehículo, por ejemplo: bus, diablo rojo, ejecutivo, omnibus, buseta, brujito, coaster, pesero, puesto, colectivo, combi, cheto, campero, vans, concho, taxi colectivo, mototaxi, tuktuks, toritos, etc.

Desde MobiliseYourCity y Euroclima hemos decidido usar el término Paratránsito para esta caja de herramientas. Reconocemos la diversidad de términos que abundan en la región para referirse a estos servicios y no buscamos reemplazarlos, sin embargo, consideramos pertinente el uso de este término para alejarnos de otros que invoquen en el imaginario de una marginalización del servicio o de sus usuarios.

Ejemplos de beneficios otorgados a los operadores	Ejemplos de obligaciones impuestas a los operadores
<p>Derechos de exclusividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> Concesiones de funcionamiento (zonas, rutas). Acceso exclusivo a estaciones de autobuses, depósitos y demás instalaciones. Servicios alimentadores para líneas del BRT. 	<ul style="list-style-type: none"> Obligaciones de los grupos de operadores. Estándares mínimos de los vehículos (capacidad, antigüedad, emisiones, etc.). Estándares mínimos de servicio: frecuencia, alcance, rutas, paradas, etc. Suministro de información al pasajero. Implementación de un sistema de emisión de pasajes. Tarifas fijadas por las autoridades Estándares mínimos de empleo para el sector: salarios, normas salariales, seguridad social, condiciones laborales, etc.
<p>Asistencia financiera</p> <ul style="list-style-type: none"> Subvenciones directas. Mayor facilidad de acceso a financiamiento/préstamos. Reducciones de impuestos, derechos de licencia, etc. 	
<p>Otros apoyos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Información al pasajero, mapas. Sistema de soporte a operaciones, seguimiento de vehículos. Sistema de emisión de pasajes. Apoyo a la renovación de flotas. Desarrollo de terminales, paradas, vías exclusivas, depósitos, etc. Capacitación y demás asistencia técnica. 	

Tabla 1. Ejemplos de beneficios otorgados y obligaciones impuestas a los operadores.

La lista de medidas presentadas en esta herramienta no es exhaustiva y la implementación de la reforma del paratránsito de ninguna manera implica que se implementarán todas estas acciones. Por el contrario, estas medidas se pueden **seleccionar "a la carta"** dependiendo de las necesidades identificadas en el diagnóstico, los objetivos establecidos en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), si existe, y los recursos disponibles de la autoridad responsable de reformar el paratránsito. En consecuencia, las medidas se pueden utilizar de manera adaptable y evolutiva, teniendo en cuenta la integración del paratránsito a largo plazo.

Utilizar los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para iniciar la reforma del paratránsito local

Para las ciudades, el desarrollo de un PMUS es una oportunidad única para generar un inventario de las prácticas de movilidad de los residentes, así como un inventario de los servicios de movilidad disponibles (tanto privados como públicos) en toda el área. Los residentes locales y, por lo tanto, las agencias de la ciudad están familiarizados con estos servicios del paratránsito. No obstante, es frecuente que los servicios del paratránsito no se reconozcan y estén mal documentados, por lo que siguen siendo "informales".

La metodología del PMUS de MobiliseYourCity¹ le brinda la oportunidad de (1) resaltar y documentar los servicios del paratránsito y (2) comprender la relación entre los operadores (es decir, conductores, contratistas, empresas, etc.) y las autoridades. Al introducir la necesidad de estudiar el paratránsito en los términos de referencia del PMUS y al considerar el paratránsito como servicios de movilidad que se deben articular con el transporte público convencional, un PMUS puede allanar el camino para la integración y reforma del paratránsito.

Hay cuatro fases en el proceso del PMUS: preparación y análisis, desarrollo de estrategias, medidas de planeación e implementación y seguimiento. Gracias a este proceso, podemos prestar especial atención al paratránsito en la preparación para la reforma del sector y la integración gradual de estos servicios en la esfera del transporte público convencional. Con Bajoe en el ejemplo del PMUS en Medan, Indonesia, el siguiente gráfico ofrece un ejemplo práctico de cómo se estudia e integra el paratránsito en este enfoque de planeación de la movilidad.



Figura 1. Integración del paratránsito en el proceso del PMUS

1. Preparación y análisis²

Dada la diversa gama de entornos urbanos, cada uno de ellos configurado por su contexto socioeconómico y político, cada entidad responsable de gestionar la planeación de la movilidad sostenible debe evaluar su propia situación. Eso significa que es esencial comprender las realidades existentes del paratránsito mediante la realización de un diagnóstico detallado.

1 Puedes consultar la **Guía MobiliseYourCity para desarrollar planes de movilidad urbana sostenible**.

2 Para obtener consejos más detallados sobre cómo realizar un diagnóstico del sector del paratránsito, puede consultar la caja de herramientas para el paratránsito de MobiliseYourCity.

Esto se debe adaptar a los dos tipos principales de servicio en el sector del paratránsito: servicios por pedido y servicios de ruta fija. Estos servicios tienen diferentes características y satisfacen diferentes necesidades, incluso si existen servicios intermedios entre ambos.

2. Desarrollo de estrategias

A grandes rasgos, y de manera adaptable a todas las situaciones, podemos resumir los objetivos de la política pública con respecto al paratránsito en cuatro grupos principales:



Figura 2. Objetivos de la política pública para el paratránsito

Las autoridades son responsables de definir estos objetivos según la situación local y clasificarlos por orden de importancia. El diagnóstico le permitirá medir la brecha entre la situación actual y los objetivos definidos, ayudando a orientar el desarrollo de un plan de acción.

3. Planeación de medidas

La tercera fase tiene como objetivo identificar las acciones pertinentes para alcanzar los objetivos definidos con anterioridad. La implementación se divide en los niveles nacional, local y de proyecto. Las medidas se pueden planear en varios niveles, dependiendo de las capacidades y prerrogativas de las autoridades. Las medidas se refieren al marco, las reglas, las iniciativas y las acciones implementadas por las autoridades para crear las palancas necesarias a fin de integrar el paratránsito y al mismo tiempo mejorar las condiciones laborales y la calidad de los servicios. Estas medidas también se pueden describir como "herramientas", es decir, mecanismos técnicos que las autoridades pueden utilizar para implementar una política definida.

En consecuencia, estas medidas se deben implementar como parte de una visión coherente y coordinada para garantizar que se alcancen los objetivos fijados. Para cada objetivo, se pueden utilizar diferentes conjuntos de medidas (o herramientas), dependiendo de los objetivos locales y los recursos del nivel de gobierno en cuestión. Estas medidas deben priorizarse y seleccionarse con cuidado.

Resumen del catálogo de medidas

Las siguientes páginas ofrecen una visión general de las 55 medidas propuestas.

Prepararse para las reformas

Enumerar – Hacer seguimiento continuo de los servicios del paratránsito

- 1-1** Establecer un cuadro de mando/organismo de seguimiento del paratránsito
- 1-2** Hacer encuestas recurrentes
- 1-3** Solicitar informes a los operadores
- 1-4** Mapear los servicios del paratránsito
- 1-5** Identificar contactos

Consultar – Establecer foros para el diálogo y un mejor entendimiento entre las partes

- 2-1** Establecer un comité directivo del paratránsito
- 2-2** Establecer un registro de quejas y sugerencias
- 2-3** Incluir a los representantes del sector del paratránsito en instancias de consulta y dirección de proyectos de transporte y PMUS

Planear – Definir el tipo de servicio y el papel del paratránsito dentro de un ecosistema de transporte público intermodal

- 3-1** Definir el papel del paratránsito en el sistema de transporte público
- 3-2** Elaborar especificaciones para la calidad de los servicios del paratránsito
- 3-3** Definir las autoridades responsables de regular el sector.
- 3-4** Transformar ciertos servicios del paratránsito en transporte por pedido e introducir la reserva anticipada

Reformar el sector del paratránsito

Estructurar – Promover la creación de estructuras representativas dentro del sector del paratránsito

- 4-1** Facilitar la identificación visual de los operadores
- 4-2** Promover y apoyar la creación de agremiaciones
- 4-3** Facilitar la coordinación entre agremiaciones
- 4-4** Garantizar que las agremiaciones funcionen de manera democrática

Regular – Reconocer y definir el papel del paratránsito en los marcos legales, normativos y políticos

- 5-1** Reconocer y definir el papel del paratránsito en los marcos legales, normativos y políticos
- 5-2** Definir el tipo de servicio que presta el paratránsito y su integración con otros modos de transporte
- 5-3** Definir las condiciones de acceso para los operadores del paratránsito
- 5-4** Definir las reglas que rigen las operaciones del paratránsito
- 5-5** Apoyar a los operadores ilegales en su adaptación a un sistema formalizado
- 5-6** Definir el número óptimo de permisos

Certificar – Definir métricas de calidad y dar preferencia a los operadores que cumplan con ellas

- 6-1** Definir las condiciones para la certificación de los operadores y servicios del paratránsito
- 6-2** Definir los beneficios otorgados a los operadores con certificación
- 6-3** Definir los procedimientos para el seguimiento y la renovación de la certificación de los operadores

Autorizar – Hacer seguimiento a los operadores del paratránsito y garantizar el cumplimiento de ciertas condiciones

- 7-1** Definir las condiciones de los permisos para los operadores y servicios del paratránsito
- 7-2** Definir los procedimientos de seguimiento y renovación de permisos

Contratar – Integrar el paratránsito legal en el ecosistema de movilidad mediante acuerdos con la autoridad organizadora y/o un transportista organizado

- 8-1** Determinar el modelo económico y legal más adecuado para la contratación con los operadores del paratránsito
- 8-2** Establecer mecanismos de seguimiento y asistencia en contratación

Fijar tarifas – Introducir un sistema tarifario multimodal y coherente

- 9-1** Trabajar con organizaciones representativas para establecer sistemas coherentes de tarificación y emisión de pasajes
- 9-2** Definir un sistema integrado y multimodal de tarificación y emisión de pasajes
- 9-3** Establecer un sistema de emisión de pasajes interoperable

Integrar - Integrar el paratránsito en el ecosistema de movilidad

- 10-1** Integrar los sistemas de paratránsito y transporte público

Apoyar las reformas**Profesionalizar** – Implementar actividades para incentivar a los operadores a mejorar sus habilidades

- 11-1** Identificar estructuras de capacitación
- 11-2** Establecer programas de capacitación adecuados
- 11-3** Promover la introducción de servicios compartidos
- 11-4** Ayudar a los operadores del paratránsito que no se puedan adaptar al nuevo entorno a volver a capacitarse

Informar – Desarrollar información sobre los servicios del paratránsito como parte de un sistema de información multimodal

- 12-1** Implementar campañas de comunicación
- 12-2** Implementar herramientas de información (sitio web, aplicaciones)
- 12-3** Definir y hacer seguimiento de las obligaciones de los operadores de suministrar información al pasajero
- 12-4** Desarrollar una señalización adecuada

Implementar – Desarrollar estaciones, centros y demás instalaciones del paratránsito para mejorar la visibilidad y la calidad del servicio

- 13-1** Formalizar y demarcar estaciones, centros y demás instalaciones, así como carriles exclusivos, si fuera necesario
- 13-2** Elaborar un reglamento específico para las instalaciones del paratránsito
- 13-3** Equipar las instalaciones del paratránsito

Apojar – Proporcionar los recursos necesarios para ayudar a los operadores del paratránsito a renovar o reparar sus equipos, capacitarse, etc

- 14-1** Implementar una política de apoyo a la inversión en renovación del material rodante
- 14-2** Utilizar incentivos tributarios para promover la reforma del paratránsito
- 14-3** Apoyar o facilitar la adquisición de seguridad social
- 14-4** Apoyar a la industria local

Garantizar la implementación de las reformas**Controlar** – Implementar inspecciones y sanciones contra las operaciones del transporte ilegal

- 15-1** Definir las prerrogativas de las entidades policiales e identificar las autoridades responsables de hacer cumplir la ley
- 15-2** Establecer los procedimientos de inspección periódica
- 15-3** Disponer de recursos técnicos y humanos para las inspecciones por parte de la autoridad organizadora
- 15-4** Establecer un protocolo de actuación con las autoridades policiales

Financiar – Garantizar que las autoridades responsables de regular el sector del paratránsito puedan funcionar

- 16-1** Encontrar mecanismos de financiamiento para la Autoridad Organizadora
- 16-2** Verificar que el financiamiento sea sostenible

Probar - Probar las intervenciones en cuanto al proyecto antes de implementarlas de manera más general

- 17-1** Facilitar las pruebas y la experimentación a través de proyectos piloto y de investigación

Lista de medidas

Prepararse para las reformas

Hacer un balance – asegurarse de tener conocimientos actualizados sobre los servicios del paratránsito

	Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
1-1	Configurar un cuadro de mando/organismo de seguimiento del paratránsito	Alta	Bajo	15	
1-2	Hacer encuestas recurrentes	Alta	Variable	16	
1-3	Solicitar informes a los operadores	Media	Bajo	17	
1-4	Mapear los servicios del paratránsito	Media	Medio	18	
1-5	Identificar contactos	Alta	Bajo	19	

Consultar – establecer foros para el diálogo y un mejor entendimiento entre las partes

	Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
2-1	Establecer un comité directivo del paratránsito.	Alta	Bajo	20	
2-2	Establecer un registro de quejas y sugerencias.	Media	Bajo	22	
2-3	Incluir representantes del sector del paratránsito en instancias de consulta y dirección de proyectos de transporte y PMUS.	Variable	Bajo	23	

Planear – definir el tipo de servicio y el papel del paratránsito dentro de un ecosistema de transporte público intermodal

	Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
3-1	Definir el papel del paratránsito en el ecosistema del transporte público.	Alta	Variable	24	
3-2	Elaborar especificaciones para la calidad de los servicios del paratránsito.	Alta	Variable	26	
3-3	Definir las autoridades responsables de regular el sector.	Alta	/	27	
3-4	Transformar ciertos servicios del paratránsito en transporte por pedido e introducir la reserva anticipada.	Media	Variable	29	

ENUMERAR

Hacer seguimiento continuo de los servicios del paratránsito.

IMPORTANCIA



COSTO



Establecer un cuadro de mando o un organismo de seguimiento del paratránsito

Establezca un organismo de seguimiento del paratránsito dentro de las autoridades responsables de la planeación y regulación del transporte urbano.

Los datos recogidos se refieren a la oferta (estado de la flota, número de vehículos), al modelo económico (tarifas, costos del combustible) y a las estructuras internas (número de operadores, métodos operativos). Para obtener una lista más completa de los indicadores que se pueden utilizar, consulte la Herramienta II en la caja de herramientas para el paratránsito de MobiliseYourCity: ***"Hacer un diagnóstico del paratránsito: una guía práctica con seis preguntas clave"***.

Con Bajoe en estos datos, establezca un cuadro de mando que se actualice con frecuencia o un organismo de seguimiento para brindar una comprensión dinámica del estado de los servicios del paratránsito. Este cuadro de mando, que es en esencia una Bajoe de datos del paratránsito para el área determinada, deberá complementarse y actualizarse de vez en cuando. Se utilizan (y se mejoran) varias fuentes:

- Recopilación de datos “internos” (número de licencias y permisos expedidos, matrículas de vehículos, datos de inspecciones de vehículos).
- Recopilación periódica de datos a través de encuestas (consulte la medida 1.2.).

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades, legales e ilegales.
Requisitos previos	Identificación de una ubicación de almacenamiento de datos y hardware.
Partes interesadas	Autoridades de control, autoridades locales, representantes profesionales, etc., según el contexto (policía, representantes de los usuarios, comerciantes en las instalaciones del paratránsito, etc.).
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada a la creación y el mantenimiento de hojas de cálculo. Inversión humana: un equipo de expertos y técnicos. Es importante actualizar con frecuencia la información de las descripciones de trabajo (al menos una vez al año).
Nivel de importancia	Alto. Un requisito previo esencial para comprender el sector y evaluar el alcance y el impacto de la reforma.
Qué tener en cuenta	Para que sea útil, el cuadro de mando se debe mantener actualizado. Asegúrese de que el cuadro de mando se mantenga y que los datos sean rastreables (almacenamiento). Incorpore los datos recopilados en los documentos de planeación.
Plazo	En curso. Se puede implementar muy rápido utilizando la información que ya está disponible para las distintas autoridades reguladoras.
Criterios de evaluación	Número de indicadores en la Bajoe de datos. Frecuencia de actualización de la información. Utilización de los datos por parte de los distintos departamentos e instituciones responsables de la planeación y regulación de la movilidad.



Ejemplo de referencia

El Observatorio del Transporte Urbano en Uagadugú, Burkina Faso, controla todas las formas de movilidad (no solo el paratránsito).

ENUMERAR

Hacer seguimiento continuo de los servicios del paratránsito

IMPORTANCIA**COSTO**

Hacer encuestas recurrentes

Las encuestas y el trabajo de campo se encuentran entre las fuentes utilizadas para hacer un seguimiento actualizado de la oferta y la demanda del paratránsito. Esto es lo más importante en tanto que, cuando se trata de datos formales, las encuestas son una de las principales fuentes de información. Estas encuestas se basan en:

- Conteos y encuestas en instalaciones de paratránsito (cantidad y frecuencia de vehículos, espacio por kilómetro ofrecido, número de empleos, volumen de pasajeros por ruta, principales orígenes y destinos, participación de mercado del paratránsito).
- Conteos a lo largo de rutas y encuestas de pasajeros que suben y bajan en las paradas.
- Mapeo de instalaciones del paratránsito y su operación.
- Registro de viajes por GPS.
- Encuestas a los operadores, conductores (condiciones y métodos de trabajo) y pasajeros (nivel de satisfacción).
- Encuestas más generales a los residentes de la ciudad para comprender el número de viajes no realizados (demanda insatisfecha).

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades, legales e ilegales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Se deben utilizar encuestas para definir indicadores. Identifique en una etapa temprana la información que se debe recopilar, cómo se recopilará (para que se pueda repetir) y cómo se procesará.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito.
Nivel de inversión	Esfuerzo financiero: variable, relacionado con el formateo de los datos recogidos mediante herramientas informáticas convencionales. Posible uso de GPS y herramientas informáticas para conversión de datos y mapas. Inversión humana: equipo de entrevistadores para recopilar datos de forma periódica (al menos cada año).
Nivel de importancia	Alto. El conocimiento del sector es un requisito previo esencial para estimar el alcance y el impacto de las reformas.
Qué tener en cuenta	La metodología de recolección de datos debe permanecer estable y estar sujeta a una revisión exhaustiva si cambian los equipos de entrevistadores. Incorpore los datos recopilados en documentos y cuadros de mando de planeación (acción 1-1).
Plazo	De preferencia, anual.
Criterios de evaluación	Número de indicadores construidos a partir de la información y los datos recopilados. Calidad de la rejilla de la entrevista, existencia de datos longitudinales.

Ejemplo de referencia



Encuestas realizadas en Antananarivo como parte del proyecto del Programa de Mejora de la Movilidad Urbana. Seguimiento y mapeo en GPS: Accra (Accra Mobile), Nairobi (Digital matussi), El Cairo (TransportforCairo), Managua (Mapanica), Dakar para Destinations Origins.

ENUMERAR

Hacer seguimiento continuo de los servicios del paratránsito

IMPORTANCIA



COSTO



Solicitar informes a los operadores

Los mecanismos de presentación de informes permiten a los operadores suministrar información periódica a las autoridades responsables de la planeación y gestión del paratránsito. Sus objetivos son:

- Sistematizar la recopilación de datos por parte de los operadores; por ejemplo, tasas de ocupación de vehículos, número de viajes realizados cada día, rutas cubiertas, tarifas cobradas, costos de funcionamiento (combustible, mantenimiento diario, tripulación, etc.), ingresos generados, etc.
- Tener un buen conocimiento del desempeño del paratránsito, ingresos por tarifas, etc.
- Mejorar el conocimiento de los operadores sobre cómo gestionar y operar servicios mediante la visualización de datos e información.

Con base en estos mecanismos, podemos construir las cuentas operativas de los operadores, evaluar las frecuencias de los servicios, etc., lo cual nos permite calibrar mejor las medidas para integrar el paratránsito y optimizar la actividad de los operadores.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Se debe formalizar la obligación de comunicar determinados datos (autorización, aprobación, contrato). Es preferible que los operadores cuenten con la supervisión y asistencia de una agremiación, que garantice que los datos se suministren en el formato correcto.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Esfuerzo financiero: limitado, relacionado con la revisión de los documentos y datos suministrados, el formateo y el archivo. Inversión humana: una o más personas para elaborar la plantilla del archivo del informe, distribuirla, explicarla y dar seguimiento a los operadores.
Nivel de importancia	Moderado. Información con alto valor añadido, pero cuya obtención se ve obstaculizada en ocasiones por los requisitos previos, por lo que se debe verificar la fiabilidad de la información.
Qué tener en cuenta	La información recopilada a través de mecanismos de presentación de informes se debe cotejar con la información obtenida de las encuestas de campo. Asegúrese de que solo se requieran datos que los operadores puedan recopilar sin hacer un esfuerzo adicional significativo.
Plazo	En curso. La frecuencia de recolección no debe ser demasiado alta.
Criterios de evaluación	Frecuencia de presentación de informes y coherencia de la información suministrada.



Ejemplo de referencia

Cuentas operativas en Madagascar en el marco del Programa de mejora de la movilidad urbana. Identificación de mototaxistas en Douala, Camerún, a través de los sindicatos que suministran uniformes y cascos a los operadores del paratránsito.

18 Reformar el paratránsito

ENUMERAR

Hacer seguimiento continuo de los servicios del paratránsito

IMPORTANCIA**COSTO**

Mapear los servicios del paratránsito

Con datos de seguimiento o levantamientos por GPS, mapee la red de paratránsito y las principales instalaciones y estaciones del paratránsito.

Los mapas de los servicios regulares pueden tener dos finalidades:

- por un lado, representa una herramienta de diagnóstico y gestión para la Autoridad Organizadora. Los mapas generados durante el diagnóstico se deben mantener actualizados con la información proporcionada por los operadores del paratránsito.
- por otro lado, aunque los mapas gráficos de las rutas para uso de los pasajeros son poco comunes en el Sur Global, puede valer la pena experimentar con representaciones gráficas de los servicios de transporte, que se podrían mostrar en varios lugares y en diversos medios. Se debe dar preferencia a visualizaciones esquemáticas y simbólicas que permitan a los usuarios determinar con facilidad qué vehículo sirve a su destino.

Tipos de paratránsito afectados	Servicios regulares.
Requisitos previos	Diagnóstico de los servicios del paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades supervisoras.
Nivel de inversión	Inversión económica: media, el equipo necesario no es muy caro (equipo informático, GPS), pero también es necesario poder almacenar y hacer copias de seguridad de los datos recopilados. Recursos humanos: un equipo de técnicos de TI experimentados para construir y mantener la Base de datos, la cual se puede alimentar luego con información de los usuarios. También es posible utilizar la comunidad local Open Street Map.
Nivel de importancia	Auxiliar. Una herramienta de mapeo es esencial para redes con alta formalidad, pero se puede considerar opcional en sistemas menos regulados.
Qué tener en cuenta	Necesidad de un sistema actualizado.
Plazo	En curso. Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito.
Criterios de evaluación	Dependiendo del modo elegido; por ejemplo, número de folletos de mapas de la red distribuidos.

**Ejemplo de referencia**

Accra y Nairobi (con mapas similares al de Londres), ciudades sudafricanas, Maputo (mapa de chapas expuesto cerca de las paradas de autobús).

ENUMERAR

Hacer seguimiento continuo de los servicios del paratránsito

IMPORTANCIA



COSTO



Identificar contactos

Haga un seguimiento periódico con los contactos adecuados entre los operadores.

Dependiendo de cómo estén organizados (agrupados por zona, línea, terminal, sindicato, etc.), identifique los contactos adecuados, infórmelos que son considerados representantes e inicie un diálogo con ellos (véase la medida 2-1).

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades, legales e ilegales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Diagnóstico del sector del paratránsito y las relaciones internas entre actores.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada. Inversión humana: identifique los contactos responsables de las conversaciones y negociaciones con los representantes identificados en el sector del paratránsito.
Nivel de importancia	Alto. Se trata de un paso previo para establecer un diálogo con los actores del sector.
Qué tener en cuenta	Asegúrese de que los operadores identificados representen de hecho los intereses de la mayoría de sus pares. La Autoridad Organizadora debe identificar un contacto a largo plazo para establecer una relación de confianza con los operadores del paratránsito.
Plazo	Al inicio del proceso, se reevaluará periódicamente.
Criterios de evaluación	Número de reuniones por año. Número de operadores del paratránsito presentes. Calidad de las interacciones y disposición de los operadores del paratránsito para entablar un diálogo.

Ejemplo de referencia



Reconocimiento a las asociaciones conformadas por los operadores para gestionar los schimos (campamentos de mototaxis) en Dar-Es-Salaam.
Identificación de partes interesadas entre las autoridades y agremiaciones en Sudáfrica cuando se establecieron los servicios de BRT; por ejemplo, en Ciudad del Cabo y Johannesburgo.
El Programa de Mejora de la Movilidad Urbana en Madagascar.
El foro consultivo sobre la reforma del paratránsito en Kampala.

CONSULTAR

Establecer foros para el diálogo y un mejor entendimiento entre las partes

IMPORTANCIA**COSTO**

Establecer un comité directivo del paratránsito

Establezca un órgano permanente de diálogo y consulta entre las autoridades de control, las autoridades locales y los órganos representativos de los operadores del paratránsito (operadores, conductores, tripulantes). Este organismo puede adoptar diversas formas, como un Comité Directivo que se reúne una o dos veces al año, en cabeza de la Autoridad Organizadora, o un mecanismo para el intercambio continuo de información y el diálogo entre las partes interesadas.

El objeto de dicho organismo es abordar los problemas encontrados por todas las partes, incluidos los operadores del paratránsito, y buscar soluciones o elaborar planes de acción a través del diálogo.

En principio, no debería ser un órgano ejecutivo, sino solo consultivo. Sin embargo, determinadas formas de cooperación más avanzada pueden permitir que los representantes profesionales calificados participen en la toma de decisiones, en particular con respecto a las tarifas.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades: legales, informales e incluso ilegales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existencia de órganos representativos de los propietarios y operadores del transporte público (sindicatos, asociaciones, grupos de interés económico, etc.). En su defecto, se podrán programar reuniones abiertas a todas las partes interesadas.
Partes interesadas	Autoridades de control, autoridades locales, representantes profesionales, etc., según el contexto (cumplimiento de la ley, representantes de los usuarios, comerciantes en instalaciones del paratránsito, etc.)
Nivel de inversión	Inversión financiera: nula o prácticamente inexistente. Inversión humana: requiere el nombramiento de una persona de contacto, un técnico de la autoridad de control.
Nivel de importancia	Alto. Sería difícil actuar con eficacia en este ámbito sin un organismo de seguimiento que pudiera anticipar las dificultades en la aplicación de las medidas previstas y abordarlas colaborando con las principales partes interesadas.
Qué tener en cuenta	Garantice que el sector del paratránsito cuente con una representación adecuada. Prepare las reuniones con detalle, con un orden del día y cierto grado de formalidad (invitaciones, hojas de asistencia, actas y registros de decisiones con proceso de validación, etc.).
Plazo	En curso. Se puede crear con facilidad si ya existen órganos que representen a la profesión. También se podrán planear consultas públicas.
Criterios de evaluación	Número de reuniones por año. Número de participantes. Evaluación de la contribución de los operadores del paratránsito en la toma de decisiones.



Ejemplo de referencia

El Programa de Mejora de la Movilidad Urbana en Madagascar.

Ejemplo de la Association de Financement des professionnels du Transport Urbain (Asociación de Financiamiento del Transporte Urbano) y el Conseil Exécutif des Transports Urbains (Junta Ejecutiva del Transporte Urbano) en Dakar.

Plataforma de consulta en Sudáfrica creada durante la transición post-Apartheid (Equipo de Trabajo Nacional sobre Taxis).

Registro de sindicatos ante la autoridad local de Accra, como parte del Proyecto de Transporte Urbano del Banco Mundial.

Comités UKOME en ciudades turcas: se invita a representantes de asociaciones de operadores del paratránsito a unirse a un órgano de toma de decisiones en calidad de asesores.

CONSULTAR

Establecer foros para el diálogo y un mejor entendimiento entre las partes

IMPORTANCIA**COSTO**

Establecer un registro de quejas y sugerencias

Vale la pena crear un canal independiente y permanente para presentar las quejas y sugerencias que los operadores del paratránsito quieran hacer sobre su trabajo. Este debe ser accesible fuera de un marco sindical u organizativo, incluso fuera de la autoridad organizadora. Se debe gestionar de forma colaborativa.

También puede resultar útil habilitar un canal permanente de quejas y sugerencias de los clientes. Los dos canales se complementarán.

Estos canales pueden ser muy útiles para la Autoridad Organizadora al evaluar las realidades del paratránsito, sin necesidad de una inversión significativa en recursos humanos.

Se pueden utilizar una variedad de canales: una publicación, una aplicación, un sitio web, un servicio de atención al cliente o un código SMS/USSD. En todos los casos, debe haber una campaña de sensibilización (por ejemplo, carteles en los vehículos o en las instalaciones de tránsito) sobre estos mecanismos.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existencia de recursos humanos capaces de recoger las denuncias, resumirlas y transmitirlas a las autoridades capaces de actuar.
Partes interesadas	Las autoridades de control y todas las partes interesadas en condiciones de intervenir (autoridades locales, representantes profesionales, entidades policiales, representantes de los usuarios, etc.)
Nivel de inversión	Inversión financiera: nula o prácticamente inexistente. Es posible que se incurra en algunos costos para configurar una aplicación o un sitio web y para las campañas informativas. Requiere el nombramiento de una persona de contacto: un técnico de la autoridad de control.
Nivel de importancia	Intermedio. La existencia de este canal de información puede ser muy valiosa, siempre y cuando podamos limitar sus posibles efectos adversos (véase más abajo).
Qué tener en cuenta	No dé la impresión de que la autoridad supervisora tiene el poder de resolver todos los problemas. Sea claro sobre el objeto de este mecanismo y evite generar falsas expectativas. No responda a quejas de carácter estrictamente privado o interpersonal. Informe y suministre retroalimentación periódica, incluso a los operadores y clientes del paratránsito, sobre los parámetros generales para las quejas y las acciones tomadas. Adapte los recursos humanos al volumen de quejas y sugerencias por tramitar.
Plazo	En curso. Es necesaria una consulta previa con los operadores del paratránsito y/o sus organizaciones representativas.
Criterios de evaluación	Número de denuncias por canal y tipo. Tasa de respuesta o atención de quejas.



Ejemplo de referencia

“Plan de quejas” tentativo en Dar Es Salaam con los Daladala.

En Kenia, los operadores del paratránsito pueden presentar quejas a través de las SACCO (asociaciones de operadores).

CONSULTAR

Establecer foros para el diálogo y un mejor entendimiento entre las partes

IMPORTANCIA



COSTO



Incluir a los representantes del sector paratránsito en instancias de consulta y dirección de proyectos de transporte y PMUS

La Autoridad Organizadora, responsable de elaborar el PMUS, podrá decidir involucrar en mayor o menor medida a representantes del sector del paratránsito en la consulta y dirección del proyecto.

Hay muchas formas diferentes de formar esta asociación, dependiendo en gran medida de la estructura y las calificaciones de la profesión.

Sin embargo, si las medidas del PMUS afectan directamente o tienen un impacto en la actividad de los operadores del paratránsito, recomendamos que los más afectados participen en el proceso de toma de decisiones en una etapa temprana, para facilitar el diagnóstico y poder evaluar si las medidas previstas serán aceptables.

La participación de los operadores del paratránsito en los órganos de consulta y dirección de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible también pretende facilitar el diálogo entre el sector del paratránsito y los operadores de transporte convencional.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Elaboración de un PMUS (o proceso equivalente). Existencia de organismos representativos de la profesión del paratránsito (sindicatos, asociaciones, grupos de interés económico, etc.). En su defecto, se podrán programar reuniones abiertas a todas las partes interesadas.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras y todas las partes interesadas en condiciones de intervenir: (autoridades locales, representantes profesionales, entidades policiales, representantes de los pasajeros, etc.)
Nivel de inversión	Ningún esfuerzo específico más allá del requerido para implementar un PMUS.
Nivel de importancia	Por evaluar según la estructura del mercado. Auxiliar si la profesión está fragmentada y tiene fuertes externalidades negativas, indispensable si la profesión ya está estructurada y juega un papel importante en el sistema de servicios.
Qué tener en cuenta	Asegúrese de que los participantes sean representativos. No permita que las demandas sectoriales interfieran en el desarrollo de un PMUS.
Plazo	El de la elaboración del PMUS.
Criterios de evaluación	Calificación del aporte de los representantes de los operadores del paratránsito a la formulación de acciones.



Ejemplo de referencia

La mayoría de los PMUD incluyen representantes del transporte a pequeña escala en el Comité de Dirección. Los PMUD de Yaundé y Kochi son buenos ejemplos.



Definir el papel del paratránsito en el ecosistema del transporte público

Al elaborar un PMUS o cualquier otro marco para la reforma del transporte, el objetivo es identificar el papel actual del paratránsito, definir los papeles de sus diversas formas en el plan de servicio multimodal y evaluar si algunos servicios se pueden contratar con la Autoridad Organizadora.

Hay tres etapas en el proceso:

- 1) Elabore un plan de servicio multimodal y defina el papel que desempeñarán las diversas formas del paratránsito.

Hay varias configuraciones disponibles:

- El paratránsito es el único servicio disponible en toda la ciudad o en ciertas áreas. Los servicios de transporte se pueden organizar en determinados distritos y/o en determinados horarios con líneas regulares y en determinados distritos y/o en determinados horarios como servicio por pedido.
- El paratránsito complementa la capacidad del transporte público. Esta complementariedad se puede organizar según las líneas de un modelo "troncal y alimentador", en el que el paratránsito preste un servicio alimentador para modos de mayor capacidad.
- El paratránsito presta un servicio paralelo; por ejemplo, un servicio de corta distancia (autobuses locales) paralelo a los servicios expresos de mayor capacidad.
- El paratránsito refuerza los servicios de transporte público, en particular durante los períodos pico y valle; por ejemplo, con "iteración de picos" (refuerzo en ciertas líneas durante las horas pico) o como un servicio de reemplazo; por ejemplo, durante los períodos valle, ya que el transporte del paratránsito a veces es más adecuado para satisfacer una demanda más pequeña y menos constante.

Cualquiera que sea la configuración, este proceso sin duda tendrá que ir acompañado de una reestructuración de la red o de los servicios para hacerlos más coherentes y eficientes. Es probable que los servicios existentes se organizaran ad hoc, es decir, individualmente, sin ninguna coordinación general. Esta reestructuración se deberá llevar a cabo en estrecha consulta con los operadores afectados, tratando de respetar al máximo el equilibrio económico actual. Esta podría ser una oportunidad para ofrecer a los operadores del paratránsito nuevos servicios, como servicios nocturnos o premium.

La planeación de los servicios del paratránsito puede ir acompañada de otros desarrollos de planeación urbana, como carriles exclusivos, para mejorar el desempeño en las horas pico.

- 2) Elabore un plan de negocios modelo para los operadores del paratránsito afectados y verifique que pueda ofrecerles un acuerdo en el que todos ganen.

La racionalización del transporte público suele tener como objetivo garantizar que las rutas principales sean atendidas por los servicios de transporte formales de alta capacidad y limitar el paratránsito a áreas periféricas. Por lo tanto, no es necesariamente fácil definir un ámbito de actividad que sea suficiente para garantizar la continuidad y el número de puestos de trabajo existentes.

- 3)** Establezca consultas con representantes del sector del paratránsito para probar la aceptabilidad del principio de contractualización y, al mismo tiempo, finalizar el modelo contractual.

No todas las operaciones del paratránsito se prestan a la contractualización. Se deben cumplir varias condiciones: en primer lugar, el servicio prestado debe estar integrado en el ecosistema del transporte público y, en segundo lugar, los operadores del paratránsito deben estar lo suficientemente estructurados y profesionalizados para aceptar y seguir los términos de un contrato. Dependiendo del papel asignado al paratránsito, se pueden preferir varios tipos de contratos, como monopolios o concesiones. También se deben establecer tarifas consistentes en función de los papeles definidos.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Diagnóstico del paratránsito, creación de grupos de interés económico/existencia de agremiaciones. Si es posible, mapeo de las redes de paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la planeación, gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Inversión financiera: varía. Dependiendo del papel asignado al paratránsito, es posible que se requieran ajustes, así como el otorgamiento de concesiones. Inversión humana: significativa. Incluya expertos y representantes del sector del paratránsito al elaborar los documentos de planeación.
Nivel de importancia	Alto. Una etapa clave en el desarrollo de un plan de movilidad integrado y sostenible.
Qué tener en cuenta	Facilite la intermodalidad como parte de los servicios complementarios. Es preferible no embarcarse en este proceso, a menos que exista una fuerte voluntad política y los medios técnicos para gestionarlo y controlarlo.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Adaptación de los documentos de planeación al papel definido del paratránsito. Seguimiento de los indicadores de desempeño de la oferta de servicios de transporte. Satisfacción de la demanda.



Ejemplo de referencia

El ejemplo de los taxi-clandos en Dakar: el transporte informal complementa los servicios de mayor capacidad en determinadas rutas.

El papel de los minibuses en la Fase 2 del sistema de autobús de tránsito rápido de Ciudad del Cabo.

El ejemplo de Polokwane en Sudáfrica: en lugar de servicios formales de autobuses, los servicios de minibús operan servicios regulares en determinadas rutas.

Integración de servicios de rickshaw en las estaciones de metro de Kochi.

PLANEAR

Definir el tipo de servicio y el papel del paratránsito dentro de un ecosistema de transporte público intermodal

IMPORTANCIA



COSTO



Elaborar especificaciones para la calidad de los servicios del paratránsito

En consulta con los operadores y las agremiaciones, elaborar especificaciones para limitar las externalidades negativas y mejorar la calidad del servicio.

Las normas contenidas en las especificaciones se podrán referir en particular a:

- Calidad del servicio (número de pasajeros, frecuencia, servicio: rutas y paradas, información al pasajero, horario).
- Seguridad (límites de velocidad, cascos, permisos de conducción obligatorios).
- Tipos de vehículos (tamaño, confort, estado, motor).
- El medio ambiente (tipo de combustible utilizado, antigüedad del material rodante).
- Condiciones de trabajo (empleo formal, número de horas trabajadas por día, seguro del vehículo y del conductor).

Para alentar a los operadores a cumplir con las normas, las especificaciones se pueden elaborar en consulta con los operadores. El cumplimiento de estas normas a veces puede ocasionar una pérdida de ingresos para los operadores, por lo que se puede ofrecer una compensación, ya sea financiera, mediante el derecho exclusivo de operar en ciertas áreas o en ciertos momentos, etc., o mediante la implementación sistemas formales de concesión.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Haga un análisis para identificar las externalidades positivas y negativas del paratránsito, así como el nivel de servicio esperado.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Inversión financiera: varía (puede requerir medidas de compensación) Inversión humana: significativa. Elaboración de especificaciones en consulta con los afectados y seguimiento de indicadores.
Nivel de importancia	Alto.
Qué tener en cuenta	Definir con antelación los indicadores precisos (emisiones de gases de efecto invernadero, situación de los operadores, número máximo de plazas por vehículo, uso obligatorio del casco, etc.) para realizar un seguimiento de las especificaciones. Órganos internos de seguimiento para garantizar el cumplimiento de las especificaciones.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Con Bajoe en indicadores precisos identificados en consulta con representantes del sector del paratránsito. Los indicadores deben contar con seguimiento al menos una vez al año.



Ejemplo de referencia

Especificaciones para la Corporación de Transporte por Carretera de Sierra Leona en Freetown.

Proyecto Moja Cruise en eThekwini en Durban, Sudáfrica.

PLANEAR

Definir el tipo de servicio y el papel del paratránsito dentro de un ecosistema de transporte público intermodal

IMPORTANCIA



COSTO



Definir las autoridades responsables de regular el sector

Determine las autoridades responsables de regular todos los servicios de transporte definidos como pertenecientes al sector del paratránsito, así como el alcance de sus prerrogativas.

Esta medida tiene en cuenta la planeación, gestión y regulación de servicios e instalaciones, la redacción de normativas, el diálogo con los operadores del paratránsito y las agremiaciones, etc.

Cuando corresponda, estas funciones podrán conllevar la actualización de la legislación y la normativa.

Para cada función, identifique los recursos humanos y materiales necesarios. Las necesidades se deben evaluar tanto interna como externamente (con la ayuda de consultores externos, cuando corresponda).

La diversidad de situaciones locales y modos de gobierno dificulta la formulación de recomendaciones detalladas. En algunos casos, las autoridades municipales pueden asumir el papel de Autoridad del Transporte Público, puesto que su campo de acción es suficientemente amplio. En otros casos, las estructuras supramunicipales (órganos intermunicipales, distritos, regiones, provincias, etc.) pueden constituir un ámbito territorial adecuado. Por último, en otros casos, será preferible crear una entidad específica, cuyas modalidades de gobierno pueden adoptar varias formas.

Una Autoridad de Transporte Público debe contar con el personal necesario y la capacidad adecuada para llevar a cabo cuatro funciones principales:

- Planeación y estudios
- Gestión de proyectos
- Seguimiento contractual con los operadores
- Control de calidad

La Autoridad del Transporte Público también debería gestionar las funciones administrativas y financieras internas y dirigir las reuniones.

En cualquier caso, es importante que:

- El estatus de la Autoridad y el marco para sus funciones, gobierno y recursos se Bajoen en textos legislativos y normativos claros, tanto a nivel nacional como local.
- La Autoridad del Transporte Público cuente con los recursos técnicos, humanos y financieros que necesite para llevar a cabo sus tareas, incluidos los medios para supervisar las actividades en terreno.
- La Autoridad del Transporte Público tenga la personería jurídica necesaria para celebrar contratos o convenios con los operadores, revisar solicitudes de licencia y sancionar a los operadores ilegales o que incumplan las normas y convenios.
- La Autoridad de Transporte Público tenga un mandato efectivo para supervisar el transporte tanto formal como informal.
- La competencia y legitimidad de la Autoridad del Transporte Público cuente con el reconocimiento de los demás niveles de gobierno.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales.
Requisitos previos	Auditoría jurídica de la legislación y normativa que rige el tema y su aplicación. Acuerdo entre las partes interesadas (ministerios, autoridades locales, agencias, etc.) sobre la división de competencias.
Partes interesadas	Ministerios afectados, autoridades locales.
Nivel de inversión	Inversión financiera vinculada a los recursos humanos desplegados y al presupuesto previsto para la intervención. Inversión humana: moderada. Por evaluar en función de los recursos ya disponibles para la regulación del transporte formal, así como de las medidas previstas.
Nivel de importancia	Muy alto. Un paso esencial para implementar una política o reforma de movilidad.
Qué tener en cuenta	Asegúrese de anticipar cualquier necesidad que pueda surgir después de que comience el proyecto para garantizar su implementación y seguimiento.
Plazo	Antes del inicio del proyecto, y luego de forma regular.
Criterios de evaluación	Identificación precisa de necesidades y descripciones de cargos asociados. Organigrama.



Ejemplo de referencia

El estatus y la forma de la Autoridad de Transporte Público pueden diferir según la estructura del gobierno local, el proceso de transferencia, los recursos disponibles, los proyectos de transporte existentes, etc. A nivel mundial, la naturaleza y estructura de estas autoridades varían mucho. Las ciudades asiáticas muestran una diversidad particular en este sentido.

En algunos países, existe una delegación limitada de poderes y recursos del gobierno nacional a las autoridades locales, lo que limita la competencia de estas últimas. En Filipinas, la transferencia de competencia y capacidad en la regulación del transporte urbano está aumentando, en particular desde la implementación del Programa de Modernización de Vehículos de Servicios Públicos en 2017.

Hay otras configuraciones posibles en las que las ciudades disfrutan de una amplia gama de poderes y medios para regular y coordinar los servicios de transporte urbano. Este es el caso de la India, por ejemplo, donde la creación de Autoridades Unificadas de Transporte Metropolitano permite a las grandes conurbaciones definir sus propias políticas y normas de transporte público y celebrar contratos con los operadores de transporte.

En Singapur, la Autoridad de Transporte Público goza de poderes relacionados tanto con los servicios de transporte público como con las vías urbanas, así como con la seguridad y regulación vial.

En lugar de una agencia metropolitana, se están creando estructuras intermunicipales en megaciudades como Johannesburgo, que agrupan varias áreas metropolitanas. Para implementar el BRT y la reforma del paratránsito en 2010, se decidió crear un comité de transporte intermunicipal en lugar de una autoridad de transporte regional. Este es un ejemplo de una estructura de gobierno Bajotante original en las ciudades africanas, donde no se han originado instituciones específicas para implementar proyectos de transporte rápido masivo y donde los esfuerzos se centran en mejorar la coordinación de las instituciones ya existentes a nivel regional (Klopp et al., 2017).

PLANEAR

Definir el tipo de servicio y el papel del paratránsito dentro de un ecosistema de transporte público intermodal

IMPORTANCIA



COSTO



Transformar ciertos servicios de paratránsito en transporte por pedido e introducir la reserva anticipada

El término “transporte por pedido” se refiere a todas las formas de servicios regulares operados total o parcialmente con Bajoe en las reservas anticipadas de los clientes. Puede haber adaptaciones de itinerarios, horarios, capacidad de los vehículos, etc. Su punto en común es el principio de la reserva previa.

El paratránsito a menudo cumple con la definición de transporte por pedido, con la excepción de la reserva anticipada. Al considerar cómo se organizan los servicios de movilidad, es importante tener en cuenta estos modos de operación más flexibles y adaptativos.

En el caso de los servicios de taxi, esto puede implicar simplemente informar a los clientes potenciales del número de teléfono del operador, pero, sobre todo, el objetivo es desarrollar aplicaciones de e-hailing (movilidad conectada), que permitan localizar vehículos cercanos y organizar los servicios de forma más racional. La introducción de estas herramientas representa un poderoso incentivo para que la profesión reorganice, racionalice y mejore tanto las habilidades como la calidad del servicio, ya que hace que los servicios sean rastreables, facilita la estandarización de las tarifas, permite a los usuarios calificar a los conductores y presentar quejas, exige a los operadores tener una cuenta bancaria, etc.

Para los servicios que se parecen mucho a los servicios regulares, lo ideal es que la reserva se haga a través de oficinas centrales de reservas, con las que los clientes pueden contactar por correo electrónico, mensaje de texto, teléfono o incluso a través de una aplicación específica. La función de estos centros no es solo recibir solicitudes, sino también asignar rutas, optimizar la organización y mantener registros para calcular la remuneración de los operadores. Pueden estar organizados por agremiaciones o grupos de interés económico, o en algunos casos por un organismo público (servicio municipal, Autoridad Organizadora de la Movilidad, etc.). También en este caso, la introducción de un sistema de este tipo representa un cambio importante en la forma en que se organiza el paratránsito, imponiendo normas sobre la calidad del servicio, la trazabilidad total, etc. Es la última etapa en la integración del paratránsito en un sistema de transporte multimodal, que hace posible, por ejemplo, gestionar sistemas integrados de información al pasajero y de tarifas intermodales.

Tipos de paratránsito afectados

Todas las modalidades legales, en particular los servicios de transporte por pedido que no operen en rutas fijas.

Requisitos previos

Una organización muy estructurada de los operadores del paratránsito y una aceptación de transacciones transparentes.

Cuando exista una oficina central de reservas, definición de una estructura tarifaria general, intermodal si es posible (en este caso, existen muchos otros requisitos previos, consulte la medida 9-2).

Partes interesadas

Agremiaciones / Operadores / Autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito

Nivel de inversión	Inversión financiera: las aplicaciones de e-hailing (movilidad conectada) se basan en un modelo privado en el que el desarrollador de la aplicación recibe una remuneración mediante una comisión por cada viaje, por lo que no es necesaria ninguna inversión pública. Los servicios en línea requieren posibilidades de reserva, que pueden adoptar varias formas (desde los propios teléfonos de los operadores hasta plataformas compartidas equipadas con software de optimización de rutas). Inversión humana: muy variable, dependiendo de las soluciones elegidas. Si hay una oficina central de reservas, se requieren recursos humanos adecuados.
Nivel de importancia	Secundario. Esta es la etapa final en la evolución del servicio del paratránsito.
Qué tener en cuenta	Evaluación periódica del desempeño del sistema, sobre todo en lo que respecta a las reservas centralizadas.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Cambio en el número de operadores conectados. Cambio en la cantidad de viajes ordenados y participación de mercado del paratránsito. Cambio en la tarifa promedio.



Ejemplo de referencia

Para los servicios de taxi/e-hailing: la plataforma GoZem en África occidental, SafeBoda en África oriental y las plataformas Grab y Ola en Asia.

Para los servicios regulares/centros de reservas: la plataforma SWVL en Egipto.



Strength

Reformar el sector

Estructurar – promover la creación de estructuras representativas dentro del sector del paratránsito

Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
4-1 Facilitar la identificación visual de los operadores	Media	Bajo	34	
4-2 Promover y apoyar la creación de agremiaciones	Alta	Variable	35	
4-3 Facilitar la coordinación entre agremiaciones	Media	Bajo	37	
4-4 Garantizar que las agremiaciones funcionen de manera democrática	Alta	Bajo	38	

Regular – desarrollar la legislación y los reglamentos que definen los servicios legales e ilegales

Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
5-1 Reconocer y definir el papel del paratránsito en los marcos legales, normativos y políticos	Alta	Bajo	39	
5-2 Definir el tipo de servicio que puede prestar el paratránsito y su integración con otros modos de transporte	Alta	Variable	42	
5-3 Definir las condiciones de acceso para los operadores del paratránsito	Alta	Bajo	45	
5-4 Definir el marco normativo para las operaciones del paratránsito	Alta	Bajo	46	
5-5 Apoyar a los operadores ilegales en su adaptación a un sistema formalizado	Alta	Variable	49	
5-6 Definir el número óptimo de permisos	Opcional	Bajo	51	

Certificar – definir métricas de calidad y dar preferencia a los operadores que cumplan con ellas

Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
6-1 Definir las condiciones para la certificación de los operadores y servicios del paratránsito	Media	Personal	52	
6-2 Definir los beneficios otorgados a los operadores certificados	Media	Variable	53	
6-3 Definir los procedimientos para el seguimiento y la renovación de la certificación de los operadores	Media	Personal	54	

Autorizar – hacer seguimiento a los operadores del paratránsito y garantizar el cumplimiento de ciertas condiciones

Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
7-1 Definir las condiciones de los permisos para los operadores y servicios del paratránsito	Alta	Personal	55	
7-2 Definir los procedimientos de seguimiento y renovación de permisos	Alta	Personal	57	

Contratar – integrar el paratránsito legal en el ecosistema de movilidad mediante acuerdos con la autoridad organizadora y/o un transportista organizado

Acciones	Importancia	Costo	Número de página	
8-1 Determinar el modelo económico y legal más adecuado para la contratación con los operadores del paratránsito	Alta	/	58	✓
8-2 Establecer mecanismos de seguimiento y asistencia en contratación	Alta	Personal	60	

Fijar tarifas – introducir un sistema tarifario multimodal y coherente

Acciones	Importancia	Costo	Número de página	
9-1 Trabajar con organizaciones representativas para establecer sistemas coherentes de tarificación y emisión de pasajes	Variable	Variable	61	✓
9-2 Definir un sistema integrado y multimodal de tarificación y emisión de pasajes	Alta	Variable	62	
9-3 Establecer un sistema de emisión de pasajes interoperable	Opcional	Variable	64	

Integrar - integrar el paratránsito en el ecosistema de movilidad

Acción	Importancia	Costo	Número de página	
10-1 Integrar los sistemas de paratránsito y transporte público	Alta	Variable	66	✓

ESTRUCTURAR

Promover la creación de estructuras representativas dentro del sector del paratránsito

IMPORTANCIA**COSTO**

Facilitar la identificación visual de los operadores

Se adoptan signos distintivos para facilitar a las autoridades supervisoras la identificación de los operadores del paratránsito formalizados.

Los operadores de vehículos de dos ruedas deben usar uniforme, los cuales suministra la autoridad organizadora o las agremiaciones e identifican a los operadores del paratránsito regulados.

Para vehículos más grandes, se emiten licencias o placas de matrícula de colores específicos para facilitar la identificación visual.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Las condiciones para obtener un uniforme, una licencia o una matrícula se rigen por normas claras.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agremiaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada. Dotación del equipo necesario por parte de la Autoridad Organizadora. Inversión humana: limitada. Cumplimiento de las condiciones para la obtención de equipos por parte de la Autoridad Organizadora.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Evite desarrollar un mercado para equipos de contrabando que entrega la Autoridad Organizadora. Garantice que se lleven a cabo inspecciones, incluidas las de los operadores del paratránsito que tienen su propia señalización.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Capacidad de las agencias policiales para identificar las operaciones ilegales del paratránsito.

Ejemplo de referencia



Casullas en Kigali, licencias de colores en Filipinas.

Cascos rojos entregados por la aplicación SafeBoda en Uganda.

ESTRUCTURAR

Promover la creación de estructuras representativas dentro del sector del paratránsito

IMPORTANCIA



COSTO



Promover y apoyar la creación de agremiaciones

La creación de una agremiación depende al menos de un cierto grado de puesta en común de los recursos disponibles para los operadores, así como del reconocimiento por parte de las autoridades; por ejemplo, la gestión de flotas se puede hacer de forma colectiva y compartida a través de un regulador que asigne la agremiación. Además de organizar la actividad profesional, las formas más avanzadas de agrupación pueden generar ventajas financieras, optimizar las operaciones, regular la competencia, responder a las licitaciones que abra la autoridad organizadora u ofrecer garantías sociales a los operadores del paratránsito.

Una vez reconocida por las autoridades locales, la estructura puede asumir todas o algunas de las siguientes responsabilidades:

- Gestión de licencias,
- Definición de rutas y horarios,
- Optimización de operaciones,
- Puesta en común de recursos financieros para mejorar la capacidad de endeudamiento de los propietarios (renovación del material rodante),
- Seguimiento del cumplimiento de las normas de seguridad,
- Capacitación de conductores y tripulantes,
- Cobertura de seguro (social, mutua) para los operadores del paratránsito y regulación de las relaciones entre tripulaciones de vehículos y propietarios.
- El funcionamiento de una aplicación de e-hailing (movilidad conectada) o de una central de reservas (consulte las medidas 3-4).

Dependiendo de la legislación vigente, la estructura profesional podrá adquirir personalidad jurídica como grupo de interés económico para participar en contratos públicos.

Las autoridades podrán apoyar el proceso de constitución de grupos de interés económico, aclarando las especificaciones y facilitando determinados procedimientos administrativos. En el caso de proyectos de transporte masivo (como el BRT), las licitaciones se pueden redactar de manera que sean más accesibles para los operadores organizados como un grupo de interés económico.

Además de organizar a los operadores en grupos de interés económico, también deberíamos considerar a aquellos operadores que no tienen los medios para unirse a los grupos de interés económico existentes o que prefieren seguir trabajando de forma independiente. Para aquellos operadores que quieran unirse a un grupo de interés económico, las autoridades locales podrán fomentar un sistema de registro o lista de espera. Los operadores que prefieran permanecer independientes también deberían cumplir con las normas actuales que rigen el paratránsito.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Diagnóstico del sector del paratránsito y las relaciones internas entre actores.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.

Nivel de inversión	Inversión financiera: varía, desde un seguimiento periódico hasta la concesión de préstamos o créditos a tasas competitivas. Inversión humana: significativa a la hora de establecer un diálogo con los operadores.
Nivel de importancia	Alto. Bajo e importante para la integración del paratránsito.
Qué tener en cuenta	Grado de representatividad y conocimiento del sector entre los representantes de las agremiaciones. Funcionamiento no democrático de las agremiaciones.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Grado de puesta en común de recursos. Los operadores del paratránsito obtienen personería jurídica. Capacidad de respuesta a licitaciones de las autoridades.

Ejemplo de referencia



Campamentos de mototaxis en Dar Es Salaam, grupos de interés económico creados en Dakar (Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain), Empresas Operadoras de Vehículos (VOC, por su sigla en inglés) en Ciudad del Cabo y Johannesburgo para operar servicios de BRT y Empresa Operadora de Transporte en Ciudad del Cabo, como parte del proyecto piloto de Mitchell's Plain. Otro ejemplo se puede encontrar en una ciudad más pequeña, George, Sudáfrica, donde se ha constituido una empresa que reúna a los operadores de autobuses y minibuses.

ESTRUCTURAR

Promover la creación de estructuras representativas dentro del sector del paratránsito

IMPORTANCIA



COSTO



Facilitar la coordinación entre agremiaciones

Establezca un diálogo frecuente entre los distintos grupos de operadores y estructuras profesionales. Garantice la misma calidad de diálogo entre la Autoridad Organizadora y las distintas agremiaciones.

Facilite la coordinación entre las distintas agremiaciones con el fin de limitar la competencia entre ellas y evitar operaciones puramente verticales. En última instancia, el objetivo es facilitar la cooperación entre los distintos grupos de operadores, más que la competencia. Fomente la creación de foros de diálogo entre las partes interesadas.

También vale la pena facilitar el debate entre los operadores del paratránsito y los operadores de transporte convencional para garantizar la mejor articulación posible entre estos servicios e incluso considerar una posible colaboración (subcontratación).

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Diagnóstico del sector del paratránsito y las relaciones internas entre actores.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada. Inversión humana: identificar contactos responsables de las conversaciones y negociaciones con los representantes identificados en el sector del paratránsito.
Nivel de importancia	Moderado. Se trata de un paso previo para establecer un diálogo con los actores del sector.
Qué tener en cuenta	Asegúrese de que los operadores identificados sí representen los intereses de la mayoría de sus pares. Evite favorecer a ciertos grupos de operadores del paratránsito en detrimento de otros.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Existencia de plataformas de discusión entre las agremiaciones del sector Representación de todas las organizaciones en las reuniones.

ESTRUCTURAR

Promover la creación de estructuras representativas dentro del sector del paratránsito

IMPORTANCIA



COSTO



Garantizar que las agremiaciones funcionen de manera democrática

Garantice que las agremiaciones funcionen de manera democrática, sean representativas del sector y no interfieran con los procedimientos normativos de las autoridades.

Para ello, es importante verificar con precisión:

- Que los estatutos de la organización se ajusten a la legislación vigente.
- Que la organización y sus miembros sí sean representativos del sector (en particular al establecer canales de comunicación), y sus líderes tienen conexiones con el sector (para evitar que las operaciones de la organización estén a cargo de personas sin experiencia en el paratránsito).
- Que los líderes de la organización no excedan los mandatos para los cuales fueron elegidos o designados y que exista rotación dentro de la organización a nivel ejecutivo y gerencial.
- El número de licencias emitidas por las organizaciones y si el número de licencias corresponde al número de vehículos en circulación (el uso de archivos digitalizados y una plataforma de almacenamiento de datos puede facilitar estos procedimientos de inspección).
- El pago de impuestos comerciales o de propiedad en los montos requeridos por la ley.
- La ausencia de conflictos de intereses con miembros de las entidades policiales y las autoridades locales.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existencia de las agremiaciones identificadas.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, autoridades locales, representantes profesionales.
Nivel de inversión	Bajo, recursos humanos para hacer inspecciones y supervisar el funcionamiento de las estructuras profesionales.
Nivel de importancia	Esta medida es esencial para garantizar que los operadores estén inscritos, que las estructuras profesionales sean representativas y que el sector esté bien gobernado.
Qué tener en cuenta	Ausencia de conflictos de intereses entre funcionarios locales responsables de la regulación y los miembros de las agremiaciones.
Plazo	Permanente.
Criterios de evaluación	Crecimiento del número de operadores afiliados a agremiaciones, calidad del diálogo entre todos los actores de gobierno y cumplimiento de la legislación vigente y del marco normativo.

REGULAR

Desarrollar la legislación y los reglamentos que definen los servicios formales e informales

IMPORTANCIA



COSTO



Reconocer y definir el papel del paratránsito en los marcos legales, normativos y políticos

El principal objetivo de esta medida es definir y afirmar o confirmar el papel del paratránsito dentro de los marcos legales, normativos y políticos existentes.

Los siguientes elementos podrían formar la Bajoe de una ley o decreto que reconozca el paratránsito:

1. El paratránsito incluye todos los modos de transporte público disponibles, incluidos vehículos de pequeña y mediana capacidad, y capaces de adaptarse a las necesidades de los pasajeros sin mayor infraestructura y/o inversión pública.
2. El paratránsito es un servicio público porque sirve a todos los ciudadanos y es una forma de transporte público.
3. Los servicios del paratránsito incluyen aquellos que responden enteramente a la demanda y se adaptan a las solicitudes de los pasajeros (servicios de "taxi" o "por pedido"), así como aquellos que operan a lo largo de rutas predefinidas que atienden a varios clientes al mismo tiempo (servicios de "autobús" o "ruta fija"), aunque pueden existir formas intermedias. Estos diferentes servicios están sujetos a diversas normativas y a distintos grados de intervención pública.
4. Con respecto al sector del paratránsito, el gobierno asume las siguientes responsabilidades:
 - a. Facilitar la complementariedad y la integración con otras formas de transporte público, en particular el transporte público, mediante sistemas de planeación, tarificación, emisión de pasajes e información al pasajero, así como la infraestructura intermodal.
 - b. Crear las condiciones para un paratránsito accesible y asequible, teniendo en cuenta las necesidades de las mujeres, las personas mayores, las personas con discapacidades, los niños pequeños y demás grupos subrepresentados en la planeación y prestación de servicios.
 - c. Reducir las externalidades negativas que causan los servicios del paratránsito: contaminación, seguridad vial, congestión vial y del tráfico, distribución desigual de la oferta.
 - d. Garantizar condiciones de trabajo seguras y seguridad social para los operadores y trabajadores y promover el acceso de las mujeres a las diversas oportunidades laborales que ofrece el sector.
 - e. Impulsar la modernización de la flota de vehículos del paratránsito a través de normas, reglamentos, sensibilización y apoyo técnico y financiero.
5. Los servicios del paratránsito los presta el sector privado, ya sea de forma individual u organizada. Sin embargo, como servicio público, están sujetos y deben cumplir con los objetivos, las normativas y los estándares sociales, ambientales, económicos y de calidad del servicio previstos por la ley.
6. Las autoridades locales son responsables de fijar las tarifas. Deben ser coherentes y comunicarse y aplicarse de forma transparente. En la medida de lo posible, las tarifas deberían lograr un equilibrio entre asequibilidad, viabilidad económica y densidad de la oferta.
7. Para los operadores, el acceso al sector debe estar supeditado al cumplimiento de los requisitos definidos por las leyes y los reglamentos pertinentes, según lo determinen las autoridades competentes, en particular en lo que respecta a las aptitudes del personal, las condiciones de empleo, los estándares de los vehículos y la calidad del servicio.

40 Reformar el paratránsito

8. Las autoridades locales responsables de la planeación y regulación del transporte público deberían elaborar acuerdos contractuales que estipulen las obligaciones (como estándares de servicio y del vehículo, frecuencias, tarifas, etc.)
9. El gobierno puede intervenir en el modelo económico de los servicios del paratránsito para lograr objetivos sociales, económicos y ambientales.
10. Todos los servicios del paratránsito en general, y los servicios de ruta fija en particular, deben planearse y operarse para complementar los sistemas de transporte público, donde ambos coexisten. En tales contextos, el paratránsito debe asumir el papel de prestador de servicios de transporte público en vecindarios que no están bien conectados al sistema de transporte público. Los operadores del paratránsito podrán completar y operar a lo largo de la red de transporte público en los términos acordados entre las partes interesadas y con la aprobación de las autoridades competentes.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Conocimiento de la oferta de transporte existente, del papel del paratránsito en el ecosistema del transporte urbano y de la demanda.
Partes interesadas	Ministerios de gobierno (como los responsables de finanzas, medio ambiente, desarrollo económico, trabajo, infraestructura y transporte), órganos legislativos, autoridades locales, operadores de transporte público y sociedad civil.
Nivel de inversión	Inversión financiera: insignificante en apariencia. Inversión humana: alta. Esto requerirá el liderazgo político, la apropiación y el apoyo de los órganos ejecutivo y legislativo. Para movilizar a todas las partes interesadas mencionadas con anterioridad, será necesaria la articulación.
Nivel de importancia	Alto.
Qué tener en cuenta	Toda acción para reformar el sector del paratránsito debe ser parte de marcos existentes que guíen, apoyen, permitan e integren intervenciones en todos los niveles.
Plazo	En curso, dependiendo de los acuerdos de gobierno y los procesos legislativos y de toma de decisiones existentes.
Criterios de evaluación	Desarrollo del sector del paratránsito en general.

**Ejemplo de referencia****Ejemplo 1: definición del sector del paratránsito en la India**

El programa de Adopción y Fabricación Más Rápida de Vehículos Eléctricos en la India (FAME) va acompañado de una serie de documentos legales y políticos que definen el papel del sector del paratránsito en la electrificación de los sistemas de transporte del país:

- El Proyecto de ley (enmienda) de vehículos motorizados de 2014 especifica la capacidad de la batería de los rickshaws eléctricos y los carros electrónicos. También introduce normas de seguridad.
- El Reglamento (enmienda) central de vehículos motorizados de 2015 establece las condiciones para obtener un permiso de conducir y las condiciones para operar rickshaws electrónicos.
- El proyecto de política pública sobre taxis de 2016 identifica el papel de los e-rickshaws a la hora de proporcionar conectividad en el primer y último kilómetro. El objetivo es promover estos servicios como fuentes de energía no contaminantes para el transporte público.

el recuadro continua en la página siguiente



- El proyecto de política energética nacional de 2017 establece el desarrollo de estaciones de carga como un componente de la planeación urbana. Para crear un entorno favorable a este tipo de infraestructuras, el gobierno indio también ha obligado a instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos en edificios residenciales y comerciales y en estacionamientos, al tiempo que ha limitado el precio de la energía en los puntos de recarga públicos.

A pesar de estos esfuerzos del gobierno indio, todavía es necesario armonizar las políticas y los marcos normativos de los distintos niveles de gobierno. También se debería considerar la integración del transporte urbano y público, por ejemplo, estableciendo un número óptimo de vehículos autorizados a circular, determinando la ubicación de terminales y estaciones de recarga, y diseñando carriles e infraestructuras exclusivos para vehículos de dos y tres ruedas.

Ejemplo 2: definición de vehículos de servicio público en Filipinas

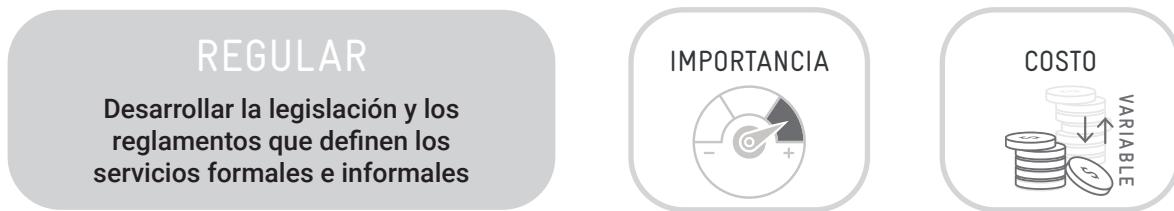
El Departamento de Transporte de Filipinas reconoce los servicios de paratránsito bajo el término “vehículo de utilidad pública” (PUV, por su sigla en inglés), que incluye jeepneys, UV Expresses, minibuses y demás autobuses. Todos los vehículos de servicios públicos están sujetos a las normas que rigen la prestación de servicios públicos por parte de los operadores privados.

El gobierno ha implementado una serie de medidas para influir en el desarrollo del sector del paratránsito desde 2003. Las primeras intervenciones incluyeron una moratoria sobre el número de franquicias emitidas. Sin embargo, esto ha provocado un aumento de las operaciones ilegales. Otras medidas se han centrado en la modernización de la flota, como el retiro obligatorio de los jeepneys de más de 15 años en 2017. Esta decisión fue Bajotante cuestionada por las asociaciones de operadores interesadas, lo que llevó al Ministerio de Transportes a revocar su decisión.

El Programa de Modernización de Vehículos de Servicios Públicos (PUVMP, por su sigla en inglés) es el intento más reciente y exitoso de mejorar el sector del paratránsito en Filipinas. Consta de 10 componentes:

1. Optimización de rutas
2. Planeación de rutas del transporte público local
3. Reforma normativa
4. Consolidación del sector
5. Modernización de la flota
6. Financiamiento
7. Programa de vida del vehículo
8. Mecanismo de apoyo a las partes interesadas
9. Comunicación
10. Implementación inicial

El PMVUP demuestra la importancia del paratránsito en el ecosistema del transporte público reconocido por el gobierno nacional, al tiempo que establece acciones claras para transformar el sector en una dirección que cumpla con las expectativas y los objetivos del gobierno, sobre todo en términos de mejorar la calidad del servicio, optimizar las rutas y modernizar la flota.



Definición del tipo de servicio que va a prestar el paratránsito y su integración con otros modos de transporte

Al definir un plan de servicio, la autoridad del transporte público emprende una (re)evaluación del papel del paratránsito en el sistema de movilidad y en la regulación de la competencia excesiva o, por el contrario, de la oferta insuficiente. De manera similar, donde existe una red de transporte formal, es necesario aclarar las funciones respectivas del paratránsito y del transporte formal.

El objetivo de este plan de servicios es definir las reglas de competencia y la organización de los operadores para conciliar las necesidades de la población local, el equilibrio económico entre los operadores, la mejora de la calidad del servicio y la reducción de las externalidades negativas. Por lo tanto, es necesario ir más allá de un enfoque puramente orientado al transporte y proponer una reorganización global del sector.

La búsqueda de una mejor cobertura geográfica llevará inevitablemente a los operadores a cubrir rutas menos rentables y a reorganizar sus servicios para complementar los sistemas de transporte público donde existan. Esto implica necesariamente una reflexión compleja sobre las formas de compensación, igualación o limitación de la competencia. En consecuencia, dicho plan debe ser el resultado tanto de una investigación técnica como de un proceso participativo que involucre tanto a los operadores como a los clientes. Ninguna regulación será efectiva sin el acuerdo de los propios operadores.

El plan de servicios se debe basar en un análisis en profundidad de la situación inicial. Este diagnóstico debe abarcar no solo los servicios de transporte ofrecidos a los residentes, sino también los aspectos económicos (un plan de negocio estándar para los operadores) y sociales (condiciones laborales de los conductores y asistentes).

Este plan se podría diseñar como parte de un proyecto de transporte público, puesto que estos proyectos representan oportunidades para definir la función de los servicios del paratránsito dentro del sistema de transporte urbano y planear la infraestructura y los servicios en conformidad. En Yakarta, R. Desmoulière (2019) enumeró las diversas formas de integración posibles entre el transporte público y el paratránsito:

1. Servicios paralelos que operan en la misma ruta.
2. Conexiones entre líneas de transporte público y servicios del paratránsito.
3. Carriles exclusivos, compartidos por ambos tipos de servicio.
4. Apertura de corredores de transporte público para los servicios del paratránsito, solo durante las horas pico ("agilización de horas pico").
5. Un modelo con Bajoe en líneas principales y líneas alimentadoras. Este modelo dual distingue, en cuanto a ciudad, entre líneas y rutas principales, preferiblemente asignadas al transporte público u otros servicios centralizados, y líneas alimentadoras asignadas a servicios del paratránsito y a operadores más pequeños. Antes de 2015, algunas iniciativas para implementar un modelo con Bajoe en líneas principales y secundarias sin integrar los servicios del paratránsito provocaron tensos conflictos en la región de Yakarta, y los conductores del paratránsito dañaron los autobuses de Transjakarta.
6. Una sexta forma de integración, conocida como "extrema", consiste en "absorber" a los operadores del paratránsito invitándolos a convertirse en operadores de transporte público mediante la creación de consorcios u otras entidades comerciales.

Por último, el diseño de un plan de servicios también depende de la provisión de infraestructuras especializadas. Las inversiones en infraestructura normalmente se implementan a nivel local. Pueden adoptar

diversas formas, como señalan Ghosh y Kalkra (2016). El primer tipo de infraestructura que se desarrollará son las instalaciones de “parar y arrancar”, que evitan el problema de que los vehículos del paratránsito hagan cola a lo largo de las carreteras. Estas instalaciones se deben ubicar en puntos estratégicos, como a lo largo de rutas importantes y en intercambiadores, paradas de autobús y estaciones de metro.

Estas instalaciones se han creado cerca de las estaciones de autobús y metro de Delhi y cerca de las estaciones de metro de Kochi. Los estacionamientos son otro tipo de infraestructura clave, ya que evitan el estacionamiento ilegal y los embotellamientos y, cuando es posible, brindan mayor seguridad.

En tercer lugar, también es fundamental brindar comodidades a los operadores y usuarios, incluidas paradas protegidas con acceso a agua potable, baños e incluso servicios para los operadores de transporte (mecánica, combustible y limpieza de vehículos). El mantenimiento de la infraestructura se podrá confiar a una empresa privada o a las agremiaciones que la utilicen. El uso de la infraestructura puede generar ingresos mediante el pago de una tarifa mensual por parte de los operadores o el despliegue de publicidad.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Conocimiento de la oferta de transporte existente, del papel del paratránsito en el ecosistema del transporte urbano y de la demanda.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores del paratránsito y operadores formales de transporte público.
Nivel de inversión	Inversión financiera: variable, ~200.000 euros para llevar a cabo los estudios y consultas necesarios. Inversión humana: alta. Esto requerirá del liderazgo político, la apropiación y el apoyo de los órganos ejecutivo y legislativo. Para involucrar a todas las partes interesadas mencionadas con anterioridad, será necesaria la articulación.
Nivel de importancia	Alto.
Qué tener en cuenta	Toda acción para reformar el sector del paratránsito debe ser parte de marcos existentes que guíen, apoyen, permitan e integren intervenciones en todos los niveles.
Plazo	En curso, con sujeción a la adaptación a los cambios en la demanda y la estructura urbana.
Criterios de evaluación	Desarrollo del sector del paratránsito en general, grado de integración/conflicto con servicios competidores, etc.



Ejemplo de referencia

Optimización de rutas en Filipinas

En el diseño de un plan de servicios podemos destacar dos enfoques principales. Por un lado, las operaciones existentes pueden mejorarse y considerarse “servicios” mediante la optimización de las rutas. Esto se ha implementado en Filipinas, donde la Junta Reguladora y de Franquicias de Transporte Terrestre publica una convocatoria de licitación para operar una ruta determinada, especificando el número de vehículos necesarios y los estándares de servicio pertinentes. Se emite entonces una franquicia única para el corredor, lo que significa que una sola entidad (una cooperativa o una empresa de jeepney) puede operar sus servicios en este corredor. La Junta Reguladora y de Franquicias del Transporte Terrestre no otorga franquicias a los operadores no consolidados, lo que significa que es obligatorio que los operadores “agrupen” recursos para operar una ruta/corredor. Al inicio del programa, se dio prioridad a los operadores existentes a la hora de solicitar las franquicias. Sin embargo, se entiende que, a mediados de 2020, si los operadores existentes no cumplen con los requisitos del Programa de Modernización de Vehículos de Servicio Público, sus rutas estarán abiertas a todos los solicitantes interesados.



DAIPEEPNEY

REGULAR

Desarrollar la legislación y los reglamentos que definen los servicios formales e informales

IMPORTANCIA



COSTO



Definir las condiciones de acceso para los operadores del paratránsito

Al introducir criterios de acceso al mercado, el objetivo es regular la cantidad y calidad de los servicios de transporte. Esta regulación se Bajoa en imponer condiciones de acceso al mercado del transporte urbano.

Se pueden introducir varios tipos de medidas:

- **Servicio justificado:** los nuevos operadores deberán acreditar que el servicio que ofrecen es de interés general, es decir, que cubrirá una necesidad no satisfecha actualmente en el mercado.
- **Solvencia de los operadores:** las autoridades solo conceden derechos de funcionamiento a los operadores que tengan suficiente honorabilidad y recursos financieros suficientes. Esto también significa que tengan la capacidad de planear la renovación de sus vehículos a tiempo.
- **Verificación de la competencia de los operadores:** el acceso a la profesión está reservado a quienes cuenten con una licencia o reúnan las condiciones de capacitación inicial requeridas (en particular, en mecánica).

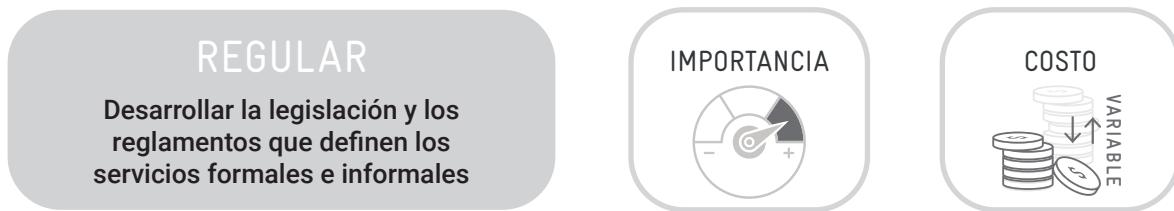
Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Conocimiento de la oferta de transporte existente, del papel del paratránsito en el ecosistema del transporte urbano y de la demanda. Especificaciones con estándares establecidos, sobre todo en términos de seguridad y calidad ambiental. Introducción de controles de acceso a la profesión (autorizaciones, acreditaciones, contratos, etc.).
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Inversión financiera: insignificante en apariencia. Inversión humana: variable. Puede requerir servicios de gestión específicos y recursos humanos adicionales.
Nivel de importancia	Alto.
Point de vigilance	Restringir el acceso al sector puede generar dificultades sociales y no debería tener un efecto retroactivo (a menos que se haga mediante un procedimiento de validación de habilidades y experiencia). Puede provocar una reducción de la oferta, con consecuencias difíciles para los usuarios. Cualquier medida para controlar el acceso al sector se debe supervisar de cerca para hacer ajustes a los servicios de transporte convencionales o se debe implementar poco a poco.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Crecimiento del número de operadores, estado de la flota.



Ejemplo de referencia

Bogotá por servicios justificados, Vietnam por solvencia del operador.

En Kigali, la plataforma digital SafeMoto, que exige que los conductores tengan al menos tres años de experiencia, se utiliza en parte para verificar las habilidades de los operadores.



Definir el marco normativo para las operaciones del paratránsito

Establezca el marco normativo, especificando:

- **Condiciones de acceso al sector, mediante la introducción de un sistema de licencias, aprobaciones o permisos de funcionamiento.**

La obtención de estos documentos controla el acceso a la profesión, regula el número de trabajadores que operan en un área determinada, equilibra la oferta y la demanda y da forma al desarrollo del mercado. Es posible que se requiera una licencia de operación para el propietario, el conductor, el vehículo o los tres.

- **Las condiciones en las que se ejerce la profesión están definidas al menos por el cumplimiento del Código de Tránsito.**

Se pueden añadir otros criterios, como cursos de capacitación obligatorios o aptitudes mínimas, así como criterios relacionados con la seguridad vial (uso de casco, seguro) y consideraciones geográficas (se puede prohibir el transporte paralelo en determinadas zonas de la ciudad). También se pueden elaborar criterios de gestión de instalaciones y flotas del paratránsito.

- **El mantenimiento del material rodante, con la obligación de cumplir determinados criterios (emisiones de gases de efecto invernadero, antigüedad máxima de los vehículos) y/o la obligación de realizar inspecciones técnicas periódicas.**

Además de estos criterios, que se refieren a la regulación de la oferta, también se pueden imponer normas relativas a los seguros de los usuarios (responsabilidad civil) y a la protección del empleo (tipos de contrato, condiciones de terminación, obligaciones de los empresarios hacia los empleados).

En algunos casos, la implementación del marco normativo se puede delegar a las plataformas digitales en el sector de la movilidad urbana. Cuando las autoridades locales tienen recursos limitados, estas alianzas público-privadas con las plataformas les permiten controlar el cumplimiento del marco normativo al condicionar el acceso a los servicios de la plataforma al cumplimiento de las normas correspondientes.

Luego se deben elaborar especificaciones precisas con la plataforma digital, con auditorías periódicas de la implementación de los procedimientos de verificación e inspección con respecto a los operadores del paratránsito.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existencia de un marco normativo y medios para implementarlo. Establecer el marco normativo en consulta con los operadores para evitar el riesgo de crear medidas inaplicables o causar una reducción drástica en la oferta del paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agremiaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Inversión financiera: baja. Inversión humana: significativa. Un marco normativo solo es útil y eficaz si existen los medios para hacerlo cumplir.
Nivel de importancia	Muy alto a crítico.

Qué tener en cuenta	El marco normativo no debe reflejar “ilusiones”. Se debe redactar de acuerdo con los recursos de que disponen las autoridades locales para implementarlo y debe ser realista. Es importante verificar que el marco legal sea compatible con la legislación vigente (penal, laboral, comercial, etc.). El marco normativo se debería implementar poco a poco y evolucionar: se debería adaptar a los cambios en el sistema de transporte urbano, a las necesidades de los residentes de la ciudad y a los recursos disponibles para los actores involucrados.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Número de permisos/licencias expedidos y número de operadores activos. Número de inspecciones técnicas realizadas cada año. Número de pólizas de seguro emitidas en el sector. Número de multas emitidas por incumplimiento del código de tránsito por parte de los operadores del paratránsito.

Ejemplo de referencia



Ejemplo 1: Definición y seguimiento de las condiciones mínimas de acceso a la profesión en la India

El marco normativo adoptado en la India establece criterios específicos para la obtención de una licencia de funcionamiento para los rickshaws. Además de centrarse en las normas de los vehículos y los requisitos de seguridad, también busca hacer coincidir la demanda con la oferta, ajustando el número de licencias emitidas.

Para promover la adopción de los rickshaws eléctricos, se les ha sometido a un procedimiento de autorización simplificado, en comparación con el correspondiente a los rickshaws propulsados por combustibles fósiles. Mientras que los conductores de rickshaws tradicionales deben solicitar un permiso de funcionamiento o de transporte, los rickshaws eléctricos simplemente deben estar registrados. Estos incentivos se han reducido en los últimos tiempos, y algunas ciudades han introducido medidas de optimización de rutas para los rickshaws eléctricos a fin de equilibrar la oferta y la demanda.

El proceso de fabricación de los rickshaws eléctricos debe cumplir con los estándares establecidos por la Asociación de Investigación Automotriz de la India (ARAI, por su sigla en inglés) y el Centro Internacional de Tecnología Automotriz (ICAT, por su sigla en inglés). Los nuevos modelos deben tener primero la aprobación de estas agencias estatales, después de lo cual se registran en las oficinas regionales de transporte. A pesar de estos procedimientos, muchos vehículos no cumplen las normas, ya que a menudo se evita el proceso de registro.

Ejemplo 2: Programa de modernización de vehículos de servicios públicos (PMVUP) en Filipinas

En Filipinas, el proceso de reforma del paratránsito, iniciado en 2017 por el Departamento de Transporte, comenzó con la acuñación del término “Vehículo de Utilidad Pública” y el reconocimiento de los servicios del paratránsito como servicios de interés público. Diferentes modos de paratránsito se agrupan bajo el término “vehículo de utilidad pública”, como jeepneys, UV Express, minibuses y demás autobuses públicos, ya que todos están amparados por el marco que regula a los operadores privados que prestan servicios públicos. La reforma también ha introducido normativas adicionales en el sector:

- Especificaciones de acceso al sector, como licencias, capacitación, etc.
- Restricciones de rutas mediante su optimización.



- Estándares de calidad y seguridad del servicio.
- Horarios de funcionamiento y tarifas.
- Un programa de apoyo a la renovación de la flota.
- Salarios fijos y jornada laboral.

En Filipinas, la reforma ha enfrentado una serie de desafíos. Uno de los más importantes fue la dificultad de integrar a todos los operadores del paratránsito en el nuevo marco normativo, excluyendo en particular a aquellos que operan en las condiciones más precarias.

Ejemplo 3: Identificación de los pasos necesarios para reformar el paratránsito en Medan, Indonesia

El PMUS elaborado para el área metropolitana de Medan identifica varias medidas y pasos para reformar el sector del transporte local. Estas medidas son las siguientes:

- Consultas con los operadores, incluidas entrevistas, grupos focales y talleres.
- Análisis de los acuerdos contractuales existentes y flujos financieros.
- Definición del marco institucional para (re)definir la relación entre los operadores de angkot y las autoridades locales.
- Creación del marco normativo, incluidas las disposiciones contractuales mejoradas, los criterios de evaluación de la calidad del servicio y un organismo de seguimiento a largo plazo.

Ejemplo 4: Plataforma digital GoZem

La plataforma digital GoZem en África Occidental emite licencias de funcionamiento para mototaxis.

Ejemplo 5: SafeBoda en África Oriental

Los conductores deben respetar un código de conducta (respeto del código de tránsito, uso de equipos de seguridad, puntualidad e inspecciones de vehículos).

REGULAR

Desarrollar la legislación y los reglamentos que definen los servicios formales e informales

IMPORTANCIA**COSTO**

Luchar contra las actividades ilegales y apoyar la adhesión al sistema formal

Establecer un marco normativo para las operaciones del paratránsito implica necesariamente que aquellos que no respeten el marco se verán obligados a cambiar sus prácticas.

Esto también comprende introducir y hacer cumplir sanciones como multas, retiros de licencias o permisos y/o prohibiciones. Estas sanciones deben ser proporcionales a los recursos de los operadores y no se deben aplicar con arbitrariedad.

Sin embargo, paralelo a estas medidas, se podrán utilizar mecanismos de apoyo para incentivar a los operadores a cumplir el marco normativo. Estas medidas pueden incluir:

- **Formalización:** ayudar a los operadores con los procedimientos administrativos (obtención de permisos, criterios de calidad, conformación de grupos de interés económico, etc.), ya que algunos operadores tienen recursos personales limitados para comprender los textos legales y los procedimientos administrativos.
- **Profesionalización:** acceso a cursos de capacitación profesional (consulte la medida 10-1); un acceso más fácil a los préstamos, en particular, para permitir la compra de material rodante que cumpla las normas. Esta medida se podrá combinar con la creación de grupos de interés económico.
- **Abandono del sector:** recomprar permisos y licencias a precios convenientes e introducir compensaciones puede facilitar la salida del sector de los operadores que no pueden acceder al marco normativo (ver medida 10-1).

El marco normativo, las sanciones asociadas y las medidas de acompañamiento deben evolucionar y adaptarse a las circunstancias cambiantes; por ejemplo, el desarrollo de servicios de transporte clandestino en los nuevos suburbios puede dar lugar a medidas de apoyo específicas para formalizar estos servicios (como los *taxis-clandestinos* en Dakar).

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos cuando existan operaciones ilegales o no reguladas.
Requisitos previos	Existencia de un marco normativo y un código penal. Política de transporte con un papel definido para el paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, operadores y agrupaciones, cuando corresponda.
Nivel de inversión	Inversión financiera: varía. Todas las medidas presentadas para facilitar el acceso al sistema formal requieren una inversión inicial que se puede recuperar con el tiempo (como el arrendamiento). Inversión humana: significativa, en especial si implica promover el apoyo a personas naturales para formalizar sus operaciones.
Nivel de importancia	Alto.
Qué tener en cuenta	Existencia de recursos humanos para apoyar la adhesión de los operadores ilegales al marco normativo.
Plazo	En curso, pero en particular cuando se introducen nuevas normativas y/o nuevos proyectos de transporte urbano.

Criterios de evaluación

Controles para hacer seguimiento de cualquier servicio de transporte ilegal/ clandestino.



Ejemplo de referencia

En Accra, los distintos departamentos municipales de transporte deben identificar a los operadores que no cumplen las normas y recomendar sanciones adecuadas.

REGULAR

Desarrollar la legislación y los reglamentos que definen los servicios formales e informales

IMPORTANCIA**COSTO**

Definir el número de operadores del paratránsito aprobados

Incluso antes de establecer un procedimiento de autorización o licencia para los operadores del paratránsito, puede ser necesario regular la actividad, estableciendo el número apropiado de aprobaciones (o autorizaciones o licencias) por adelantado. Este trabajo preliminar debería permitir alcanzar el mejor equilibrio posible entre las necesidades del servicio público, el ejercicio de la libre empresa y una competencia equilibrada.

Determinar el número adecuado de operadores autorizados requiere una evaluación de la situación actual, en términos de calidad del servicio, oferta y demanda, y del ejercicio de la profesión por parte de los operadores, seguida de la búsqueda del mejor compromiso entre los distintos objetivos antes expuestos, en particular mediante un proceso de consulta. Este número puede cambiar luego dependiendo de los proyectos de transporte formales o del ritmo del desarrollo urbano.

Un método sencillo podría ser “congelar” el número de vehículos legales en circulación y luego indexar el crecimiento de las licencias en función del crecimiento de la población.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existencia de un diagnóstico del paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, autoridades locales, representantes profesionales.
Nivel de inversión	No hay costos específicos, aparte del costo del diagnóstico del paratránsito.
Nivel de importancia	Opcional. Este enfoque puede ser un medio poderoso de regulación y control. Sin embargo, se puede considerar restrictivo y no tener tanta acogida.
Qué tener en cuenta	Riesgo de promover servicios de transporte no regulados.
Plazo	Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito, posiblemente en conjunto con el desarrollo de una oferta de transporte estructurada.
Criterios de evaluación	Tendencia en el número de operadores del paratránsito ilegales o sin licencia.

CERTIFICAR

Definir métricas de calidad y dar preferencia a los operadores que cumplan con ellas

IMPORTANCIA**COSTO**

Definir las condiciones para la certificación de los operadores y servicios del paratránsito

Introduzca una certificación que confirme que el operador cumple una serie de criterios de calidad para dar tranquilidad a los clientes. A diferencia del caso de un permiso, no se considerará que los operadores del paratránsito que no tienen la certificación estén ejerciendo de forma ilegal (los dos conceptos también se pueden combinar). Sin embargo, además de su impacto comercial directo, la obtención de una certificación puede estar asociada a ciertas ventajas (consulte las medidas 6-2).

Los criterios de calidad se definen caso por caso, pero pueden estar relacionados con la calidad y antigüedad del vehículo, el nivel de capacitación del conductor, la continuidad del servicio, la opinión de los clientes, la ausencia de infracciones punibles, etc.

La certificación se debería conceder por un período limitado (por ejemplo, dos años) y debería estar supeditada a un procedimiento de renovación.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existencia de recursos humanos y técnicos dentro de la Autoridad Organizadora para gestionar y controlar el proceso de certificación.
Partes interesadas	Autoridades de control, autoridades locales, representantes profesionales y demás según la situación (policía, representantes de los usuarios, etc.)
Nivel de inversión	En esencia, la inversión financiera consiste en contratar personal responsable de investigar y supervisar los requisitos de calidad.
Nivel de importancia	Intermedio. Este podría ser un primer paso hacia un marco legal para el paratránsito o podría complementar otros procedimientos de aprobación. Si se aplica de manera correcta, puede alentar a los operadores del paratránsito a efectuar mejoras para cosechar los beneficios comerciales asociados con la certificación.
Qué tener en cuenta	Tenga cuidado con los riesgos de apropiación indebida y prácticas fraudulentas (compra de certificaciones, etc.). No recomendamos emprender este camino si no se pueden asignar recursos de capacitación y seguimiento (riesgo de que la certificación pierda su valor).
Plazo	En curso. Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito.
Criterios de evaluación	Número de operadores certificados. Número de renovaciones. Cambio de participación de mercado entre operadores con y sin certificación.

CERTIFICAR

Definir métricas de calidad y dar preferencia a los operadores que cumplan con ellas

IMPORTANCIA



COSTO



Definir los beneficios otorgados a los operadores certificados

La obtención de una certificación de calidad debería otorgar al operador certificado una ventaja competitiva significativa.

Esta ventaja se puede ver, por ejemplo, en:

- la exhibición de la certificación en los vehículos del operador y en las comunicaciones comerciales.
- la inclusión en directorios públicos.
- el acceso a órganos representativos y consultivos.
- el derecho de acceso a determinadas instalaciones públicas (estaciones de autobuses, corredores) o áreas de servicio específicas.
- beneficios fiscales y financieros.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Los mismos que para la acción anterior. Es posible que sea necesario adaptar algunos beneficios para cumplir con las normativas. En última instancia, puede ser necesario en algunos casos que la certificación misma tenga un estatus normativo claro.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, autoridades locales, representantes profesionales.
Nivel de inversión	El esfuerzo depende de la naturaleza de los beneficios producidos al final: es prácticamente nulo para acciones relacionadas con las comunicaciones, pero puede ser valioso si toma la forma de subsidios o beneficios.
Nivel de importancia	Intermedio. Si se conceden ventajas importantes a los operadores certificados del paratránsito, el efecto palanca sobre la calidad y la profesionalización puede ser relevante.
Qué tener en cuenta	Tenga cuidado con los riesgos de apropiación indebida y prácticas fraudulentas (compra de certificaciones, etc.).
Plazo	En curso. Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito.
Criterios de evaluación	Evaluación de los efectos indirectos de la certificación, por determinar según los beneficios otorgados.

CERTIFICAR

Definir métricas de calidad y dar preferencia a los operadores que cumplan con ellas

IMPORTANCIA**COSTO**

Definir los procedimientos para el seguimiento y la renovación de la certificación de los operadores

Obtener una certificación de calidad solo tiene sentido si se verifica el cumplimiento de los criterios utilizados para obtenerla a lo largo del tiempo. Por tanto, es fundamental que esta certificación solo se conceda por un período limitado, por ejemplo, de 2 a 3 años. No obstante, también se debe supervisar de forma continua el cumplimiento de los criterios de certificación.

Este seguimiento puede adoptar varias formas:

- controles aleatorios por parte del personal de la autoridad organizadora.
- análisis de los comentarios de los clientes (quejas, encuestas de satisfacción).
- trabajo conjunto con las fuerzas del orden.
- el requisito de que el operador presente documentos de soporte con cierta frecuencia.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Los mismos que para las dos acciones anteriores.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, autoridades locales, representantes profesionales.
Nivel de inversión	En esencia, la inversión financiera consiste en contratar personal responsable de investigar y supervisar las obligaciones de calidad, lo que varía mucho según los métodos de control aplicados. En cualquier caso, todo el proceso de certificación requiere una determinada cantidad de recursos humanos.
Nivel de importancia	Intermedio, pero imprescindible dentro del objetivo de "certificación".
Qué tener en cuenta	No recomendamos emprender este camino si no se pueden asignar recursos de capacitación y seguimiento (riesgo de que la certificación pierda su valor).
Plazo	En curso. Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito.
Criterios de evaluación	Todos los indicadores pertinentes para los métodos de seguimiento utilizados (número de inspecciones, quejas, etc.). Tasa de renovación de la certificación. Número de decisiones de suspensión de la certificación.

AUTORIZAR

Hacer seguimiento de los operadores del paratránsito y garantizar el cumplimiento de ciertas condiciones

IMPORTANCIA



COSTO



Definir las condiciones de los permisos para los operadores y servicios del paratránsito

El objetivo es restringir la lista de empresas, operadores o entidades autorizadas para prestar servicios de paratránsito y, por tanto, definir el transporte formal e informal en términos administrativos.

Para ello es necesario definir una serie de términos:

- la **autorización** se refiere a un simple procedimiento de registro administrativo, que permite a una empresa operar con libertad, a menudo con el único requisito previo del cumplimiento de obligaciones legales o normativas. Puede ser temporal o permanente, gratuito o de pago.
- un **permiso** implica un mayor control sobre las condiciones de funcionamiento y la naturaleza y calidad del servicio prestado. En principio, se trata de preparar un expediente y un plano. Por tanto, se aplica más a los servicios que a las empresas o los particulares. Lo ideal sería que fuera temporal para garantizar el seguimiento del plan y que, por naturaleza, fuera gratuito.
- una **licencia** es una autorización para trabajar como operador de transporte; se caracteriza por su costo (una licencia se puede comprar y revender), su carácter permanente o de largo plazo y el número limitado de licencias en circulación. Este término se aplica más a los servicios de taxi.

Los **términos** anteriores se pueden combinar; por ejemplo, un taxi con licencia puede solicitar autorización para operar un servicio regular con vehículos pequeños.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Muchos países ya cuentan con sistemas de autorización, permiso o licencia. Por lo tanto, esta acción aún se debe implementar en áreas donde no hay control sobre las actividades de los operadores del paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, autoridades locales, representantes profesionales.
Nivel de inversión	Costos de establecimiento y gestión de un organismo de revisión y seguimiento de permisos, principalmente en lo que respecta a recursos humanos.
Nivel de importancia	Máxima prioridad. Sería muy difícil tomar medidas sobre el paratránsito sin haber establecido un control y un marco legal.
Qué tener en cuenta	Riesgo de promover servicios de transporte no regulados.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Crecimiento en el número de operadores del paratránsito que trabajan dentro de un marco normativo.



Ejemplo de referencia

Definición y seguimiento de las condiciones de acceso a la profesión en Filipinas
El PMVUP ha introducido un marco para especificar las condiciones de acceso al sector tanto de operadores como de vehículos:

- **Optimización de rutas:** las autoridades locales son las encargadas de planear la red local. Deben efectuar estudios de optimización de rutas para determinar los modos y niveles de servicio adecuados en función de la demanda de pasajeros y los patrones de viaje en un área determinada. La optimización de rutas se considera un requisito previo para consolidar las franquicias. Con Bajoe en estos estudios, las autoridades locales elaboran planes de rutas de transporte público local y los presentan ante un organismo regulador del gobierno nacional.
- **Reforma del marco normativo:** una vez determinado el número de jeepneys y demás vehículos de servicios públicos necesarios para una ruta determinada, el organismo nacional abre un procedimiento de contratación pública para la operación de esa ruta, con el tamaño de la flota y los estándares de vehículos especificados en el documento del contrato. Se concede una única franquicia a una empresa, por lo general una cooperativa o una empresa compuesta por varios operadores de jeepney. En efecto, tener una única franquicia impone una competencia por el mercado, en lugar de competencia en el mercado. Al principio, el procedimiento de contratación favoreció a los operadores consolidados del paratránsito, pero a mediados de 2020, las licitaciones se abrirán a competidores externos en caso de que los operadores existentes no cumplan con los requisitos establecidos por el gobierno.
- **Consolidación del sector:** la concesión de franquicias individuales incentiva a los operadores del paratránsito a consolidar sus actividades. La consolidación del sector en general se considera como un requisito previo para la reforma del transporte público y la viabilidad financiera del sistema.

AUTORIZAR

Hacer seguimiento de los operadores del paratránsito y garantizar el cumplimiento de ciertas condiciones

IMPORTANCIA



COSTO



Definir los procedimientos de seguimiento y renovación de permisos

El seguimiento continuo de los permisos puede tomar varias formas y puede ser más o menos oneroso, dependiendo del sistema de autorización elegido y la naturaleza de las condiciones impuestas a los operadores del paratránsito. Sin embargo, en todos los casos, se deben establecer procedimientos de seguimiento para garantizar que las condiciones requeridas al principio se mantengan en el tiempo.

Estas condiciones pueden ser de carácter administrativo (estar al día en pago de impuestos, por ejemplo), de equipo (operar un vehículo con menos de X años o que haya pasado una inspección técnica periódica), o de calidad del servicio (respeto de los horarios o condiciones de funcionamiento acordados, continuidad del servicio, etc.), las cuales se podrán verificar mediante controles no anunciados, documentos de soporte presentados por los operadores con determinada frecuencia o la tramitación de denuncias de los clientes o de las entidades policiales, del mismo modo que para las certificaciones de seguimiento (véase la medida 6-3).

También es necesario establecer normas en caso de incumplimiento (retiro inmediato del permiso, advertencia, plazo para subsanar el incumplimiento, sanción económica, etc.).

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existencia de regímenes de autorización, permiso o licencia asociados a las condiciones de acceso a la profesión.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, autoridades locales, representantes profesionales.
Nivel de inversión	Costos de establecimiento y gestión de un organismo de revisión y seguimiento de permisos, principalmente en lo que respecta a recursos humanos.
Nivel de importancia	Máxima prioridad. Sería muy difícil tomar medidas sobre el paratránsito sin un control normativo continuo de dichos servicios.
Qué tener en cuenta	Las condiciones de funcionamiento requeridas se deben adaptar al contexto local para no fomentar el desarrollo de servicios clandestinos y deben seguir siendo verificables. Se debe poder castigar las violaciones de manera disuasoria pero proporcionada.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Número de permisos inspeccionados (por tipo de inspección). Número de irregularidades encontradas. Número de permisos retirados.

CONTRATAR

Integrar el paratránsito legal en el ecosistema de movilidad mediante acuerdos con la autoridad organizadora y/o un transportista organizado

IMPORTANCIA



COSTO



Determinar el modelo económico y legal más adecuado para la contratación con operadores del paratránsito

El objetivo de la contractualización es definir las funciones y obligaciones de cada una de las partes contratantes, desde una perspectiva de gana-gana. A través de los contratos, la Autoridad Organizadora busca garantizar que los servicios del paratránsito complementen el transporte formal, lo que significa que se debe definir el papel del paratránsito y controlar la calidad del servicio. Por su parte, los operadores del paratránsito esperan que sus negocios e ingresos sean más seguros.

El propio concepto de paratránsito significa que es probable que el modelo contractual se base en la noción de "riesgo y recompensa", siendo el operador el único responsable de sus ingresos y gastos. No obstante, en vista de sus obligaciones, y para establecer una relación de ganar-ganar, la autoridad competente puede intervenir en varios niveles: aseguramiento de las operaciones (garantías de exclusividad, numerus clausus, etc.), acceso a los servicios (información, aplicaciones digitales, apoyo logístico a través de vías exclusivas, centros multimodales, etc.) o incluso apoyo financiero (ayudas a la inversión o renovación de vehículos, por ejemplo).

Tipos de paratránsito afectados	Servicios regulares, incluidos modos de operación flexibles, pero no servicios de taxi.
Requisitos previos	Existencia de un servicio de paratránsito suficientemente estructurado, tanto en sus servicios (rutas regulares) como en su agremiación. Existencia de un PMUS o un plan de desarrollo de la movilidad. Existencia de un marco legal para las alianzas público-privadas en el sector del transporte.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, autoridades locales, representantes profesionales.
Nivel de inversión	Movilización de recursos humanos y experiencia para gestionar el enfoque y dirigir el proceso. Recursos comprometidos para apoyar la actividad (véase el objetivo 16)
Nivel de importancia	La contractualización es la forma más exitosa de integrar el paratránsito en un sistema de movilidad global. En este sentido, no es necesariamente pertinente en todos los contextos y requiere una fuerte inversión política y técnica, pero es la única manera de que un sistema de transporte alcance los estándares de calidad de una ciudad desarrollada.
Qué tener en cuenta	Es preferible no embarcarse en este proceso, a menos que exista una fuerte voluntad política y los medios técnicos para gestionarlo y controlarlo.
Plazo	El proceso de contractualización se produce al final del proceso de integración, sobre Bajoes bien establecidas (organizativas, técnicas, jurídicas y financieras).
Criterios de evaluación	Número de contratos firmados. Unidades de trabajo contratadas (empresas, puestos de trabajo, vehículos, kilómetros, pasajeros, etc.)



Ejemplo de referencia

Ejemplo 1: Guyana Francesa

Red regional creada en parte mediante la subcontratación de antiguas rutas de taxis colectivos semirregulares.

Ejemplo 2: Subcontratación de operadores del paratránsito

La mayoría de las iniciativas destinadas a formalizar las operaciones del paratránsito como servicios alimentadores requieren integración tanto modal como tarifaria.

R. Desmoulière (2019) señala otro tipo de configuración para introducir una forma particular de subcontratación, como sucede desde 2017 con los servicios prestados por la cooperativa Koperasi Wahana Kalpika (KWK) para diez de sus líneas. KWK tuvo que dejar de operar en algunas secciones de las rutas competidoras de Transjakarta, y los pasajeros de Transjakarta tuvieron acceso ilimitado a los angkots de KWK si bajaban en una terminal periférica en las horas pico y compraban una tarjeta "amigo de KWK" cada mes en las taquillas de Transjakarta. Los ingresos generados por la venta de las tarjetas se devolvían a los miembros del KWK (es decir, a los propietarios de los vehículos).

Este caso específico es representativo del desarrollo de servicios de paratránsito para ampliar el alcance de las redes formales del transporte público. Sin embargo, este modelo de integración era limitado, ya que excluía a los conductores del programa. Los propietarios de vehículos seguían siendo responsables de fijar los salarios ofrecidos a los conductores. En consecuencia, la integración ha provocado una caída de los ingresos de los conductores.

CONTRATAR

Integrar el paratránsito legal en el ecosistema de movilidad mediante acuerdos con la autoridad organizadora y/o un transportista organizado

IMPORTANCIA



COSTO



Establecer mecanismos de seguimiento y asistencia en contratación

Al igual que con las medidas relacionadas con las certificaciones o permisos, pero aún más crucial, la Autoridad Organizadora debe implementar los recursos humanos, financieros y técnicos necesarios para:

- garantizar que los contratos y acuerdos con los operadores del paratránsito se ejecuten de manera correcta.
- aplicar las sanciones previstas en el contrato en caso de incumplimiento.
- supervisar la actividad y elaborar los indicadores y evaluaciones de desempeño necesarios.
- cumplir su papel de Autoridades Organizadoras, brindando asesoría y acompañamiento y mejorando la forma en que llevan a cabo sus actividades.

Pueden existir numerosas formas de organización que se deben adaptar al contexto. No obstante, parece esencial disponer de personal calificado que se ocupe exclusivamente de los servicios de taxi y, en particular, del seguimiento de los contratos y de la asesoría.

Tipos de paratránsito afectados	Servicios regulares, incluidos modos de operación flexibles, pero no servicios de taxi.
Requisitos previos	Existencia de contratos o convenios entre la Autoridad Organizadora y todos o algunos de los operadores del paratránsito que operan servicios regulares como parte del plan de transporte.
Partes interesadas	Autoridades supervisoras, autoridades locales, representantes profesionales y operadores del paratránsito.
Nivel de inversión	Movilización de recursos técnicos y humanos para llevar a cabo las tareas descritas con anterioridad. Recursos comprometidos para apoyar la actividad (véase el objetivo 13).
Nivel de importancia	Alto, siempre que se haya establecido un proceso de contratación o acuerdo.
Qué tener en cuenta	El personal responsable de supervisar los contratos y acuerdos con los operadores del paratránsito deberá estar muy calificado y ser capaz de lograr un equilibrio entre rigor y benevolencia. Por supuesto, deben resistir cualquier intento de corrupción.
Plazo	En curso, una vez que se hayan celebrado contratos o acuerdos con los operadores del paratránsito.
Criterios de evaluación	Relaciones entre el número de operadores del paratránsito contratados y los recursos (humanos, financieros) movilizados. Seguimiento de multas y sanciones eventuales.

FIJAR TARIFAS

Introducir un sistema tarifario multimodal y coherente

IMPORTANCIA



COSTO



Trabajar con organizaciones representativas para establecer sistemas tarifarios y de emisión de pasajes coherentes

Las tarifas son una cuestión clave cuando se trata de integrar el paratránsito. El primer paso en esta dirección es negociar un conjunto de principios tarifarios con los operadores del paratránsito y sus organizaciones representativas para evitar que las tarifas suban o bajen. Hay muchas formas de hacerlo y los resultados pueden variar. Esto puede implicar, como mínimo, fijar tarifas mínimas y máximas para cada tipo de servicio y, como máximo, conducir a un acuerdo tarifario general que establezca un sistema tarifario concéntrico con Bajoe en zonas.

La emisión de pasajes es un tema relacionado pero importante. En casi todos los casos, los operadores del paratránsito no emiten comprobante de pago. La introducción de un sistema de emisión de pasajes puede ayudar a mejorar la visibilidad, la seguridad y la trazabilidad de los servicios, y puede ser un requisito previo para avanzar hacia formas más sofisticadas de fijación de precios. La introducción de un sistema de emisión de pasajes es una palanca muy importante para reformar el paratránsito, ya que tener ingresos por tarifas rastreables significa que podemos alejarnos del “sistema por objetivos” (donde el conductor paga una cantidad fija al propietario del vehículo) y avanzar hacia un sistema en el que el conductor es un empleado. Este sistema de emisión de pasajes puede adoptar formas muy simples (libreta de pasajes) o ser más elaborado como preparación para la introducción de un sistema moderno de emisión de pasajes.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Cuando proceda, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Conocimiento de las cuentas operativas de los operadores del paratránsito. Existencia de canales de consulta con los operadores del paratránsito y, preferiblemente, de una forma de relación contractual (certificación, autorización, contractualización) que permita sancionar cualquier fraude observado. Existencia de recursos humanos para liderar y supervisar el proceso.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, representantes profesionales, operadores del paratránsito, clientes.
Nivel de inversión	Movilización de recursos técnicos y humanos para llevar a cabo las tareas descritas con anterioridad. Puede haber algunos costos de implementación si los operadores del paratránsito no cuentan con los recursos necesarios.
Nivel de importancia	Varía según el contexto y el grado de estructuración de los servicios.
Qué tener en cuenta	Cuidado con el riesgo de fraude. Necesidad de controles periódicos por parte de un “comprador encubierto”.
Plazo	En curso, una vez que se haya firmado un acuerdo con los operadores del paratránsito.
Criterios de evaluación	Seguimiento de multas y sanciones eventuales.

Ejemplo de referencia



El Programa de mejora de la movilidad urbana en Madagascar, la Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (Asociación de Financiamiento del Transporte Urbano) en Dakar. Accra, con precios del BRT por kilómetro Bajoados en zonas, que corresponden a las tarifas del trotro en las mismas zonas.

FIJAR TARIFAS

Introducir un sistema tarifario multimodal y coherente

IMPORTANCIA



COSTO



Definir un sistema integrado y multimodal de tarificación y emisión de pasajes

Una vez que se haya establecido un sistema de tarifas coherente, se puede considerar integrar el paratránsito en un sistema de tarifas universal como parte de un plan global de movilidad urbana (PMUS o similar).

De hecho, si se confía a los servicios de paratránsito la conexión de áreas aisladas o periféricas a la red central (como suele ser el caso y con toda la razón), la integración multimodal será básicamente imperfecta, ya que un cliente que tenga que utilizar ambos modos de transporte de forma sucesiva tendrá que pagar dos tarifas, mientras que un cliente que viva cerca de una línea principal solo pagará una.

Hay desafíos considerables, puesto que los ingresos por tarifas de la red central se deben igualar de alguna manera con los de la red del paratránsito, respetando al mismo tiempo el modelo de negocios de los operadores del paratránsito. Esto presupone un alto grado de intervención y, probablemente, de contractualización o incluso una forma de cooperación entre el operador de la red central y los operadores del paratránsito.

Por supuesto, será importante buscar soluciones sólidas y de baja tecnología que ofrezcan un nivel suficiente de trazabilidad y prevención del fraude.

Nota: solo es posible integrar determinados productos (suscripciones/pases escolares/pasajes unitarios, etc.)

Tipos de paratránsito afectados	Servicios regulares, incluidos modos de operación flexibles, pero no servicios de taxi.
Requisitos previos	Existencia de canales de consulta con operadores del paratránsito, así como un proceso de contractualización. Existencia de recursos humanos para liderar y supervisar el proceso.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, representantes profesionales, operadores del paratránsito.
Nivel de inversión	Se trata de un proceso complejo que requerirá tanto de un estudio técnico específico como de un proceso de consulta complejo. Dependiendo de las soluciones elegidas, los costos de implementación pueden variar.
Nivel de importancia	Hay mucho en juego, pero las dificultades de implementación significan que pocas ciudades han podido completar el proceso.
Qué tener en cuenta	Preste especial atención a la seguridad y fiabilidad de la solución propuesta y, en particular, a la trazabilidad de las transacciones y al riesgo de fraude.
Plazo	En curso, una vez que se haya firmado un acuerdo con los operadores del paratránsito.
Criterios de evaluación	Volúmenes de transacciones multimodales. Desglose de transacciones multimodales entre servicios del paratránsito y del transporte estructurado.



Ejemplo de referencia

En desarrollo en Dakar con los proyectos TER y BRT.

Integración tarifaria en Yakarta

Para promover la integración modal y la intermodalidad, es necesario implementar sistemas tarifarios y de emisión de pasajes. Estas medidas requieren un alto nivel de diálogo con los operadores de transporte y se pueden utilizar diversos medios, desde los muy simples (pasajes en papel) hasta los muy sofisticados (métodos de pago sin efectivo). De hecho, la cuestión más difícil es la posible introducción de compensaciones a los usuarios con el fin de penalizar a los pasajeros que utilizan otros modos de transporte. De manera similar, fijar e integrar tarifas es una tarea difícil y se debe adaptar a las relaciones locales entre los actores y los proveedores de servicios, así como a las necesidades de los usuarios.

En Yakarta, se intentó la integración de tarifas en 2015, cuando la cooperativa Kopaja⁶⁵ se le permitió utilizar los carriles para autobús donde las rutas se superponen. Los pasajeros podrían utilizar el mismo pasaje, por el mismo precio. El objetivo de esta integración era habilitar servicios alimentadores, con 300 Kopaja beneficiándose de la infraestructura del BRT y al mismo tiempo prestando servicios a áreas periféricas. La eliminación gradual del sistema objetivo era un requisito previo para esta integración. La empresa municipal PT Transportasi Jakarta, que opera TransJakarta, pagaba a los propietarios de vehículos por kilómetro recorrido, mientras que los conductores se convertían en empleados. El programa de integración ha cambiado el objeto y el papel de Kopaja como cooperativa:

- Antes de la integración: Kopaja controlaba la creación y operación de rutas y negociaba con otras partes interesadas, como autoridades de transporte y bancos.
- Despues de la integración: Kopaja contrató a los conductores y actuó como intermediario para el pago de indemnizaciones y salarios.

El impacto de esta colaboración entre Kopaja y PT Transportasi Jakarta ha sido bien recibido, gracias a la integración exitosa de los conductores, así como a la integración exitosa de los costos para los pasajeros. Empero, este modelo de integración está reservado a un pequeño grupo de operadores, ya que una de las condiciones para unirse al programa era la adquisición de vehículos modernos adaptados a los corredores de Transjakarta. Esto significa que solo los operadores con suficiente capital financiero y social pudieron participar en el programa.

Aprovechando el éxito del experimento de Kopaja, el programa se amplió en 2017 a Metromini⁶⁶ y otras siete cooperativas. En octubre de 2018, el programa se implementó oficialmente como JakLingko, un programa de integración intermodal que sigue el modelo de troncal y alimentador. En marzo de 2019, JakLingko tenía 29 rutas en cinco zonas de DKI Yakarta, con 700 vehículos en el programa. Se dio prioridad a las flotas autorizadas de vehículos con menos de cinco años de antigüedad. Con JaKLingko, los pasajeros pueden utilizar una combinación de viajes en minibús y en la red TransJakarta, por una tarifa integrada de 5.000 IDR por cada período de tres horas, mediante pago sin efectivo. Los conductores solo se podrán detener en las paradas designadas. Entre enero de 2018 y febrero de 2019, se vendieron alrededor de 185.000 tarjetas electrónicas. En los próximos años, JakLingko pretende integrar todos los servicios ferroviarios de propiedad del gobierno provincial de DKI Yakarta, como tránsito rápido masivo (MRT, por su sigla en inglés), tránsito de tren ligero (LRT, por su sigla en inglés) y el tren eléctrico (línea de cercanías KRL). Las tarifas integradas Bajoadas en la distancia se deberían implementar en marzo de 2022. El objetivo es que la integración de tarifas se aplique tanto al transporte ferroviario como por carretera, incluidos los ojek y los taxis compartidos.

Sin embargo, algunos problemas parecen estar obstaculizando el despliegue de JakLingko:

- Las negociaciones sobre el precio por kilómetro han generado conflictos entre PT Transportasi y los operadores del paratránsito. En la actualidad, JaKLingko pretende incluir los costos directos e indirectos, así como un margen de beneficio del 10 % y los costos operativos de la empresa.
- La comercialización de tarjetas inteligentes es todavía limitada. No se venden en todas las paradas de autobús de Transjakarta.

FIJAR TARIFAS

Introducir un sistema tarifario multimodal y coherente

IMPORTANCIA



Establecer un sistema de emisión de pasajes interoperable

Los sistemas de emisión de pasajes son tecnologías utilizadas para gestionar el cobro y la integración de tarifas de forma segura, garantizar la trazabilidad y el seguimiento de las transacciones y permitir la introducción de sistemas tarifarios sofisticados como pasajes intermodales, tarjetas de descuento, etc.

En el contexto del paratránsito, implementar tecnologías costosas, como validadores de pasajes magnéticos o sin contacto, no es del todo realista. Por otro lado, los avances recientes permiten prever la implementación o el desarrollo de soluciones gestionadas íntegramente mediante teléfono móvil, que puedan liberar tanto al operador como al cliente de la manipulación de efectivo, lo que garantiza transacciones seguras y proporciona información.

Es probable que la introducción de sistemas de emisión de pasajes en el Sur Global no sea una preocupación importante para los clientes y no resulte de gran interés si no se combina con un sistema tarifario intermodal. Por otro lado, si se implementa un sistema de emisión de pasajes en una red central de autobuses (o BRT), es posible que la autoridad organizadora desee preguntarle a su equipo de gestión del proyecto sobre la posibilidad de proporcionar a los operadores del paratránsito aplicaciones para teléfonos inteligentes que les permitan integrarse en el sistema.

Tipos de paratránsito afectados	Servicios regulares, incluidos modos de operación flexibles, pero no servicios de taxi.
Requisitos previos	En el contexto del paratránsito, la introducción de un sistema de emisión de pasajes es la etapa final del proceso de integración. Se supone que ya existe un alto nivel de integración de los servicios de paratránsito en un sistema de movilidad global que se debe Bajar tanto en una contractualización efectiva como en la provisión de los recursos financieros necesarios para la intervención. Se puede implementar una campaña de sensibilización en el sector del paratránsito, sobre todo entre los conductores y propietarios de vehículos, para convencerlos de que el plan representa una situación en la que todos ganan. También se podrán realizar campañas de sensibilización entre los usuarios.
Partes interesadas	Autoridades reguladoras, representantes profesionales, operadores del paratránsito
Nivel de inversión	Se trata de un proceso complejo que probablemente requerirá tanto de un estudio técnico específico como de un proceso de consulta complejo. Los programas de capacitación podrían ayudar a familiarizar a los operadores, en particular a los conductores, con los métodos de pago sin efectivo. Los costos de implementación variarán dependiendo de la solución elegida.
Nivel de importancia	La introducción de un sistema moderno de emisión de pasajes se puede ver como la culminación de una política para integrar el paratránsito en el ecosistema de movilidad general. Sin embargo, sigue siendo opcional.
Qué tener en cuenta	Preste especial atención a la seguridad y fiabilidad de la solución propuesta y, en particular, a la trazabilidad de las transacciones y al riesgo de fraude. La introducción de este tipo de sistema puede crear tensiones dentro del sector, sobre todo entre conductores y propietarios de vehículos (sobre todo cuando prevalece el "sistema por objetivos").
Plazo	En curso, una vez que se haya firmado un acuerdo con los operadores del paratránsito.

Criterios de evaluación

Volúmenes de transacciones multimodales. Desglose de transacciones multimodales entre servicios del paratránsito y del transporte estructurado.

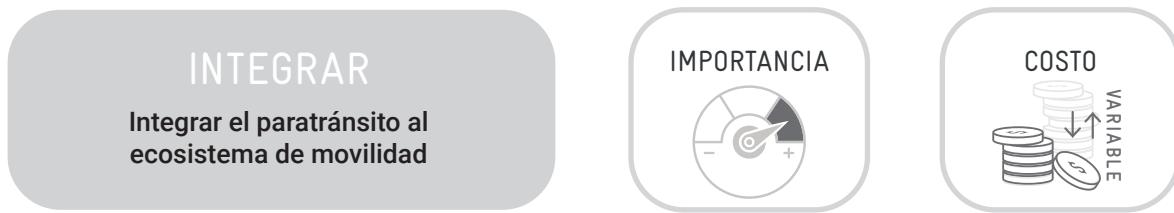
Ejemplo de referencia

Safoboda para mototaxis en Kampala y Nairobi (pago móvil y e-hailing movilidad conectada).

Tap&Go en Ruanda (tarjeta NFC) y Yaundé (tarjeta NFC) para autobuses.

Taxify (Bolt) en Kampala, (pago móvil y e-hailing movilidad conectada para mototaxis).
Uber en Dar-Es-Salaam y MomBajoa pago móvil y e-hailing movilidad conectada para vehículos de tres ruedas.

Gozem en Lomé (pago móvil y e-hailing movilidad conectada para mototaxis).



Integrar los sistemas de paratránsito y transporte público

Por regla general, la implementación de un proyecto de transporte masivo (como un BRT, metro o tranvía) tiene prioridad con respecto a la acción del gobierno nacional y local (por ejemplo, la creación de una autoridad de transporte público local). No obstante, cuando una ciudad planea invertir en un sistema de transporte masivo, también es una oportunidad para tomar medidas directas sobre los servicios del paratránsito.

Un proyecto de transporte público en general tiene un presupuesto fijo, a menudo de varios cientos de millones de dólares. En esta ocasión, después de las negociaciones entre la institución financiera internacional (si existe tal actor) y los beneficiarios (es decir, las autoridades municipales y/o nacionales), un cierto porcentaje del presupuesto se puede (re)asignar a la integración y modernización del paratránsito como un componente del proyecto. Este componente se puede describir como “gestión ambiental y social”, ya que tiene como objetivo mitigar las externalidades negativas de los vehículos del paratránsito y podría ofrecer oportunidades profesionales a quienes trabajan en este sector.

En segundo lugar, en cuanto a ciudad, el desarrollo de un proyecto de transporte público plantea dos cuestiones adicionales relacionadas con la viabilidad financiera de la instalación:

- Es necesario establecer servicios alimentadores para canalizar los flujos de movilidad hacia el nuevo proyecto de transporte público con el fin de garantizar un número suficiente de usuarios.
- Para garantizar un cambio modal hacia el nuevo proyecto de transporte público, es importante evitar una competencia innecesaria a lo largo de los corredores planeados.

La participación y el diálogo con las partes interesadas del paratránsito antes de un programa de inversión considerable podrían ayudar a establecer salvaguardas para garantizar el éxito de un proyecto de transporte público.

Inicie la transición e integración del paratránsito en todas las fases de un proyecto de transporte público

El desarrollo de un proyecto de transporte público ofrece la oportunidad de tomar numerosas medidas para modernizar e integrar el paratránsito. El componente de “gestión ambiental y social” que ya se analizó debería alentar a las partes interesadas a involucrarse con el sector del paratránsito existente (así como con el sector de autobuses convencionales existente) para comenzar negociaciones que permitan a los operadores participar en el nuevo sistema de transporte público. Se debe prestar especial atención a los trabajadores del paratránsito, con miras particulares a garantizar oportunidades de empleo para estos trabajadores en el nuevo sistema de transporte rápido masivo.

El ofrecimiento de integrar el paratránsito en el nuevo sistema de transporte masivo puede ayudar a desactivar y evitar conflictos entre el paratránsito existente y el futuro transporte público formal. Para lograr esto, los operadores y el personal del paratránsito existentes se deben integrar a la fuerza laboral del nuevo sistema de transporte masivo en la mayor medida posible. Esto también puede requerir la celebración de acuerdos de alquiler y contratos con operadores del paratránsito. Además, se pueden tomar acciones desde el inicio del proceso de planeación hasta la construcción y operación del proyecto, en las cuatro fases que se detallan a continuación.

La integración del paratránsito en el contexto de un sistema de transporte rápido masivo sigue siendo compleja y difícil, ya que plantea una serie de cuestiones: integración física, económica e institucional, etc. Podemos esperar que la integración siga siendo un proceso iterativo que implique una cierta cantidad de pruebas y errores.

El enfoque establecido en las siguientes secciones se Bajoa en el supuesto de que la implementación de un proyecto de transporte público requerirá la reestructuración y reorganización del paratránsito. Esto podría tener el potencial de poner en peligro el modelo de negocios y los medios de vida del paratránsito, pero también podría ofrecer oportunidades para continuar las operaciones de manera más formal.

Los principales objetivos de este enfoque son los siguientes:

- Anticipar y apaciguar posibles conflictos entre las autoridades y los operadores del paratránsito.
- Prevenir la competencia entre los servicios del paratránsito y el sistema de transporte público.
- Garantizar una amplia cobertura de servicios y altos niveles de usuarios para el futuro proyecto de transporte público.

Esta situación beneficiosa para todos debería garantizar que quienes participan en los servicios del paratránsito también se beneficien del proyecto. Las autoridades deben iniciar todas las acciones propuestas en los siguientes apartados, en especial la Autoridad del Transporte Público (si existe) que debe tomar la iniciativa.

1. Fase preliminar del proyecto.

Objetivo principal: más allá de los aspectos técnicos de un proyecto de transporte público, las autoridades deben garantizar que el proyecto sea aceptable desde lo económico y social para el sector del paratránsito.

Paso: comuníquese con las partes interesadas del paratránsito y comience el proceso de negociación.

- Identifique los actores clave del paratránsito (sociedades, cooperativas, asociaciones de conductores de vehículos compartidos).
- Comuníquese con estos actores clave (organizados por las autoridades locales) para hablar sobre el proyecto de transporte público.

Paso: lleve a cabo los estudios de impacto socioeconómico.

- Efectúe un estudio de las operaciones locales del paratránsito para identificar servicios (rutas fijas o por pedido, frecuencias, vehículos) que se podrían superponer (total o parcialmente) con el proyecto de transporte público.
- Haga una encuesta para categorizar a las partes interesadas (propietarios de vehículos, conductores, propietarios de rutas, etc.) para comprender (1) los modelos de negocio (incluidos ingresos/costos/gastos) y (2) cómo el proyecto de transporte público podría afectar su negocio (operaciones e ingresos).
- Haga una encuesta de vehículos para identificar el número, el estado de matrícula y la calidad (capacidad, antigüedad, emisiones), incluidos los servicios de ruta fija y por pedido.

Paso: programa de compensación y desensamblaje de vehículos

- El nivel municipal (por ejemplo, la Autoridad de Transporte Público, si existe) es responsable de elaborar un plan de compensación y desensamblaje de vehículos (con Bajoe en criterios como registro de vehículos y servicios, antigüedad de los vehículos, etc.).
- Luego, la compensación se determina de acuerdo con las categorías de actores del paratránsito afectados por el proyecto de transporte público (es decir, propietarios de vehículos que operan en rutas del paratránsito que se superponen al proyecto; propietarios de vehículos que operan en rutas del paratránsito que se superponen parcialmente al proyecto; conductores; propietarios de rutas); esto representa una "compensación por pérdidas operativas".
- La oferta de desensamblaje dependerá del vehículo (antigüedad, costo, estado de matriculación). Los criterios y precios los fijan las autoridades.

Paso: elabore una hoja de ruta para la capacitación y el desarrollo de capacidades

- El municipio (y la Autoridad de Transporte Público, si existe) debe anticipar la cantidad y el nivel de educación/capacitación de los empleados que probablemente empleará el proyecto.

68 Reformar el paratránsito

- El municipio (por ejemplo, la Autoridad de Transporte Público, si existe) debe comunicar las necesidades (y posibles oportunidades laborales) asociadas con la operación del proyecto. Esta campaña de comunicación se debería centrar en la posible mejora de las condiciones de trabajo y la seguridad laboral ofrecida.
- Con base en los resultados de la encuesta laboral, se deben proponer planes de transición para aquellos empleados en el paratránsito, los cuales deben integrar a esos trabajadores en el proyecto. También se deben realizar campañas periódicas de comunicación sobre los beneficios socioeconómicos de afiliarse a las empresas operadoras del sistema de transporte público.

2. Fase de diseño del proyecto

Objetivo principal: incrementar la sinergia entre los aspectos técnicos de los servicios del paratránsito y el proyecto de transporte público.

Paso: defina una red alimentadora para las rutas principales

- Con Bajoe en el plan preliminar para el proyecto de transporte público y el estudio de los servicios del paratránsito existentes (líneas fijas), el municipio (por ejemplo, la Autoridad de Transporte Público, si existe) debería definir una red de servicios alimentadores que sirvan a la “troncal” (es decir, el sistema de transporte público).
- Las líneas alimentadoras y las paradas compartidas (entre las líneas alimentadoras y el corredor de transporte público) deben estar identificadas con claridad por parte de la Autoridad de Transporte Público.
- La Autoridad de Transporte Público debe determinar qué servicios alimentadores se deben ofrecer y cuáles pueden o no tener acceso a las rutas principales (rutas fijas y/o servicios por pedido).

Paso: diseño de infraestructura

- Durante la fase de diseño del proyecto de transporte público, se debe prestar especial atención a la articulación física de los servicios alimentadores en el corredor (por ejemplo, en el caso del BRT, se podrían crear carriles paralelos para los servicios del paratránsito).
- Los centros multimodales deberán incluir instalaciones para la transferencia entre el sistema de transporte público y los servicios del paratránsito (por ejemplo, plataformas exclusivas o puentes especiales). Esta integración física garantizará un traslado más fluido para los pasajeros.
- Establezca reglas y normativas para el acceso de los operadores del paratránsito a los intercambios multimodales (rutas fijas y/o servicios por pedido).

Paso: elabore reglas y normativas de funcionamiento para los servicios del paratránsito

- El nivel municipal (por ejemplo, la Autoridad de Transporte Público, si existe) debe elaborar criterios y reglamentos que permitan a los trabajadores del paratránsito operar en los corredores de transporte público.
- Estos criterios se pueden Bajar en el registro de la empresa y el pago de impuestos (para rutas fijas), el registro de rutas (para rutas fijas) y/o los registros de vehículos y conductores (por ejemplo, licencias de conducción).

3. Fase de implementación del proyecto

Objetivo principal: reformar el paratránsito y garantizar su integración con los servicios de transporte existentes (o futuros).

Tipo de acciones: implemente el programa de compensación y desensamblaje de vehículos

- Finalice el plan de desensamblaje, determine el precio y proceda con los pagos a los propietarios de vehículos del paratránsito que reúnan los requisitos.
- Finalice la fase de compensación comercial, determine el precio y proceda con los pagos a los propietarios de líneas del paratránsito y a los conductores que reúnan los requisitos.
- Planee la auditoría y debida diligencia del programa con supervisores independientes.

Tipo de acciones: desarrolle la capacidad de los operadores del paratránsito

- Con Bajoe en la encuesta social, ofrezca empleo a los trabajadores susceptibles de verse afectados por el proyecto. Estos puestos pueden incluir conductores, revisores, personal de seguridad, de estación, limpieza, emisión de pasajes, mantenimiento y administrativo, así como funcionarios de gestión y relaciones públicas.
- Organice las capacitaciones para los empleados del paratránsito afectados/interesados/involucrados.

Tipo de acciones: contratos

- Con el nuevo operador del paratránsito, redacte acuerdos/contratos que definan todas las relaciones (técnicas, tarifarias y financieras) con el nuevo sistema de transporte público.

Tipo de acciones: tarifas y emisión de pasajes

- Defina un sistema de tarifas intermodal que no vaya en detrimento de los servicios alimentadores y que proteja el modelo de negocio de los operadores del paratránsito.
- Adopte una política de equiparación de ingresos entre operadores (es decir, ajuste los ingresos de los distintos operadores, apoyando a los más débiles).
- Establezca un sistema de venta de pasajes unificado.

Tipo de acciones: información al pasajero

- Defina las responsabilidades de los operadores con respecto a la información al pasajero.
- Elabore planos y folletos.
- Equipe las paradas con información pertinente.
- Fomente la creación de agencias y oficinas de información.

4. Fase operativa del proyecto

Objetivo: garantizar que los servicios del paratránsito y los servicios de transporte público sigan siendo complementarios mediante un proceso de evaluación transparente.

Paso: dé seguimiento a la integración de los servicios de paratránsito existentes

- Supervise el programa de disposición y compensación (dé respuestas si hay quejas).
- Verifique los registros de los operadores del paratránsito autorizados para prestar servicios alimentadores.
- Coordine con los servicios municipales, en particular la policía de tránsito, para garantizar que se cumplan las reglas y normativas a lo largo de los corredores de tránsito rápido y en los centros multimodales.

Paso: efectúe auditorías y evaluaciones para adaptar las medidas

- Lleve a cabo una auditoría independiente del programa de desensamblaje y compensación.
- Haga una evaluación de la capacitación impartida al ex personal del paratránsito que asume nuevas funciones dentro del operador de transporte rápido.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos legales.
--	--------------------------

Requisitos previos	Formalización y consolidación de las operaciones del paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades de transporte locales (y nacionales), representantes de operadores del paratránsito.

Nivel de inversión	Inversión financiera variable, en función de las medidas incluidas (por ejemplo, planes de desensamble de vehículos) Esfuerzo humano importante, vinculado principalmente a la planeación, el diseño y la gestión de toda la red de transporte público.
Nivel de importancia	Alto, dependiendo de la existencia (prevista) de servicios de transporte público.
Qué tener en cuenta	Definición del papel exacto de los operadores del paratránsito, incluidas las reglas y los procedimientos para su inclusión.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Número de operadores del paratránsito reintegrados/reubicados en el nuevo sistema de transporte público.



Ejemplo de referencia

Integración del paratránsito en un sistema de transporte masivo en Peshawar

Cuando invirtió en la primera línea del BRT en Peshawar en 2018, el Banco Asiático de Desarrollo incluyó en el proyecto un componente titulado Programa de reestructuración de la industria de autobuses. Este banco propuso que, en paralelo con el desarrollo del corredor del BRT, se lanzara un programa para reorganizar los servicios del paratránsito a lo largo del corredor. El objetivo era evitar cualquier interrupción de las operaciones del BRT y evitar la competencia.

El programa incluía autobuses (el icónico 'cohete' Mazda, minibuses, Ford Wagons) y algunos vehículos más ligeros (Suzuki, Datsun y Qingqi) que operaban en rutas fijas. Se excluyeron los servicios por pedido (principalmente los rickshaws). Tras una extensa consulta, se seleccionaron para el programa de reestructuración un total de 517 vehículos, entre ellos casi 400 propietarios de vehículos, 126 propietarios-conductores, 517 conductores y 510 cobradores. Estos vehículos circulaban total o parcialmente por el corredor del BRT. Durante la fase de consulta, se sugirieron esquemas de compensación y desensamble de vehículos, así como programas de capacitación orientados al reempleo para operadores, propietarios, conductores y cobradores en riesgo de perder sus medios de vida.

Las autoridades han definido reglas específicas para el acceso a los programas de compensación. Se hizo una distinción entre rutas conflictivas y no conflictivas (es decir, rutas que se superponían o no al corredor del BRT). Se consideraron criterios legales, es decir, también se hizo una distinción entre operaciones de paratránsito formales e informales (por ejemplo, servicios de autobuses no registrados) y se implementó un sistema complejo (véase la figura a continuación), con el objetivo de ser lo más inclusivo posible.

Límites generales del programa de reestructuración:

A pesar del lanzamiento del programa de reestructuración de la industria de autobuses en 2018, el programa aún está en curso. La primera fase del programa comenzó con una extensa ronda de negociaciones, la cual fue crucial para garantizar el buen desarrollo del proyecto de transporte público y la reestructuración del sector de autobuses.

De esta fase se aprendieron varias lecciones, o al menos quedaron algunas recomendaciones para proyectos futuros:

El recuadro continúa en la siguiente página



- Preparar a las instituciones públicas (asignar tareas entre las autoridades pertinentes y asegurarse de que comprendan la necesidad de incluir a las “asociaciones” existentes en el proceso en una etapa temprana).
- Elaborar un programa claro con montos exactos y criterios de elegibilidad para esquemas de compensación y desensamblaje (definir un presupuesto y un cronograma).
- Explicar con claridad los beneficios de los nuevos empleos y los puestos que se ofrecerán en el sistema del BRT (beneficios, jornada laboral, condiciones laborales).
- La consulta debe ser transparente y documentada para evitar la difusión de falsos rumores (campaña de comunicación de las autoridades).

Aentar las reformas

Profesionalizar – implementar medidas para ayudar a los operadores a desarrollar sus habilidades

	Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
11-1	Identificar estructuras de capacitación.	Media	Variable	73	
11-2	Establecer programas de capacitación adecuados.	Media	Medio	74	
11-3	Promover la introducción de servicios compartidos.	Media	Bajo	76	
11-4	Ayudar a los operadores del paratránsito que no se puedan adaptar al nuevo entorno a volver a capacitarse.	Alta	Variable	77	

Informar – desarrollar información sobre los servicios del paratránsito como parte de un sistema de información multimodal

	Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
12-1	Implementar campañas de comunicación.	Media	Bajo	78	
12-2	Implementar herramientas de información (sitio web, aplicaciones).	Media	Bajo/ Medio	79	
12-3	Definir y hacer seguimiento de las obligaciones de los operadores de suministrar información al pasajero.	Alta	Bajo	82	
12-4	Desarrollar una señalización adecuada.	/	Bajo	83	

Materializar – desarrollar estaciones, centros y demás instalaciones del paratránsito para mejorar la visibilidad y la calidad del servicio

	Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
13-1	Formalizar y demarcar estaciones, centros y demás instalaciones, así como carriles exclusivos, si fuera necesario.	Media	Media	84	
13-2	Elaborar un reglamento específico para las instalaciones del paratránsito.	Media	Bajo	85	
13-3	Equipar las instalaciones del paratránsito.	Media	Variable	86	

Apoyo – proporcionar los recursos necesarios para ayudar a los operadores del paratránsito a renovar o reparar sus equipos, capacitarse, etc.

	Acciones	Importancia	Costo	Número de página	✓
14-1	Implementar una política de apoyo a la inversión en renovación del material rodante.	Media	Variable	87	
14-2	Utilizar incentivos tributarios para promover la reforma del paratránsito.	Media	Variable	89	
14-3	Apoyar o facilitar la adquisición de seguridad social.	Media	Bajo	91	
14-4	Apoyar a la industria local.	Alta	Bajo	92	

PROFESIONALIZAR

Implementar actividades para incentivar a los operadores a mejorar sus habilidades

IMPORTANCIA



COSTO



Identificar estructuras de capacitación

Identifique las estructuras de capacitación para los operadores del paratránsito. Pueden ser adecuados varios tipos de estructuras; por ejemplo:

- La autoridad organizadora o la autoridad responsable de la gestión y regulación del paratránsito.
- Las agremiaciones (grupos de interés económico, asociaciones, sindicatos, cooperativas).

Esta capacitación también podrá estar a cargo de agentes externos. En este caso, la organización contratante debería elaborar las especificaciones precisas con la organización responsable de la capacitación para determinar su contenido, las habilidades previstas para mejora, el público objetivo y los métodos de capacitación.

Las plataformas de transporte por pedido pueden ser estructuras apropiadas para brindar dicha capacitación cuando las autoridades les delegan ciertos aspectos de la regulación de los operadores del paratránsito.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Defina las expectativas de la capacitación, así como el público objetivo.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, plataformas de transporte por pedido.
Nivel de inversión	Inversión financiera: variable, dependiendo de la organización que imparte la capacitación. El costo mínimo de un curso de capacitación incluye los días de elaboración de las especificaciones y el diseño de contenidos y los días de impartición del curso, así como el seguimiento. Como mínimo, es necesario que la autoridad organizadora elabore las especificaciones pertinentes o supervise su elaboración. Inversión humana: limitada. Un miembro del personal es responsable del seguimiento y de la posible participación de los expertos pertinentes durante el proceso de capacitación.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Si se subcontrata la capacitación, introduzca medidas de control y seguimiento dentro de la Autoridad Organizadora.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Calidad y reproducibilidad de las especificaciones.

PROFESIONALIZAR

Implementar actividades para incentivar a los operadores a mejorar sus habilidades

IMPORTANCIA



COSTO



Establecer programas de capacitación adecuados

Los programas de capacitación satisfacen las necesidades ya identificadas. A partir de estas necesidades se fijan objetivos en materia de adquisición de competencias y el organismo responsable de organizar la capacitación luego propone un modelo educativo. La capacitación se puede centrar en varios tipos de habilidades; por ejemplo:

- Dominio de las normas de seguridad y los estándares de calidad del servicio, definidos en consulta con todas las partes interesadas.
- Habilidades vinculadas al papel definido para el paratránsito en el PMUS.
- Dominio de habilidades relacionadas con la gestión de flotas y la operación y el mantenimiento de vehículos.
- Habilidades relativas al modelo económico del sector paratránsito, así como al financiamiento sostenible.
- Sensibilizar sobre el uso de herramientas digitales, en especial cuando se utilizan en el marco del PMUS, a través de levantamientos de GPS, mapeo de redes y flujos, información al pasajero y sistemas de emisión de pasajes.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Se podrán definir modos separados de taxi y servicio regular.
Requisitos previos	Las expectativas en materia de capacitación se podrán definir en el PMUS (desarrollo de capacidades). Las necesidades de capacitación las manifiestan las distintas partes interesadas y también se pueden identificar a partir de encuestas de satisfacción de los pasajeros.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, plataformas de transporte por pedido.
Nivel de inversión	Inversión financiera: moderada. Se trata, sobre todo, de crear plataformas de intercambio entre los distintos actores para identificar las necesidades de capacitación pertinentes. La capacitación se puede impartir internamente o estar a cargo de organizaciones especializadas. Inversión humana: limitada.
Nivel de importancia	Moderado. Sobre todo, pertinente en el contexto de los programas de profesionalización.
Plazo	En curso.
Qué tener en cuenta	Asegúrese de que el contenido de la capacitación sea pertinente para las especificaciones. Asegúrese de que los capacitadores sean neutrales.
Criterios de evaluación	Número de horas de capacitación impartidas por tipo. Seguimiento de las habilidades de los participantes en la capacitación. Encuestas de satisfacción de los participantes en la capacitación y de los capacitadores.



Ejemplo de referencia

Capacitación en Sudáfrica para profesionalizar a los operadores del paratránsito e integrarlos al sistema del BRT

En Sudáfrica, varias instituciones han organizado una serie de cursos de capacitación para apoyar la formalización de los operadores del paratránsito:

- En Ciudad del Cabo, la Universidad de Ciudad del Cabo organizó un curso de capacitación sobre gestión económica, servicios regulares y mantenimiento de vehículos.
- En Johannesburgo, la Universidad de Witwatersrand organizó capacitación en desarrollo empresarial para los operadores involucrados en los proyectos de BRT.
- En KwaZulu Natal, el Departamento de Transporte y Educación Nacional en Transporte organizó una capacitación sobre atención al cliente.

Capacitación en seguridad vial en Uganda

En Uganda, los operadores de bodaboda que deseen unirse a la plataforma digital SafeBoda deben tomar un curso de capacitación obligatorio de cinco días impartido en colaboración con la Cruz Roja. El programa de capacitación cubre seguridad vial, primeros auxilios y mantenimiento de mototaxis. Los conductores de SafeBoda están obligados a seguir un código de conducta (respeto del código de tránsito, uso de equipos de seguridad, puntualidad e inspecciones de vehículos).

Desarrollo de capacidades como parte del PUVMP de Filipinas.

El PMVUP de Filipinas incluye actividades de desarrollo de capacidades destinadas a ayudar a los operadores del paratránsito a modernizar sus flotas, consolidar sus actividades, mejorar el desempeño de sus servicios o encontrar nuevos empleos:

- Para los propietarios de vehículos, el desarrollo de capacidades se centra en los aspectos financieros y la gestión de vehículos nuevos, animándolos a asumir los riesgos financieros y técnicos que implica la sustitución de vehículos viejos por modelos más nuevos.
- Un programa de apoyo social incluye capacitación en emprendimiento y la adquisición de nuevas habilidades para los conductores que se verán afectados por la reorganización del sector (por ejemplo, capacitación profesional para convertirse en mecánico). Para fomentar la participación y mitigar la pérdida de ingresos, los participantes reciben una asignación diaria por la duración del curso.
- Las autoridades locales también se pueden beneficiar de medidas de desarrollo de capacidades, a medida que sus mandatos evolucionan y asumen una mayor responsabilidad para implementar la reforma y regulación del paratránsito.
- Las autoridades llevan a cabo consultas con los operadores y campañas de sensibilización con cierta frecuencia para dar a conocer los beneficios de la reforma y comunicar sus avances.

PROFESIONALIZAR

Implementar actividades para incentivar a los operadores a mejorar sus habilidades

IMPORTANCIA



COSTO



Promover la introducción de servicios compartidos

El objetivo de la creación de estructuras profesionales es facilitar la puesta en común de recursos para llevar a cabo la renovación de la flota y, a largo plazo, organizar servicios compartidos como:

- Un organismo central de adquisiciones.
- El mantenimiento y la reparación de vehículos.
- La información al pasajero.
- La gestión de estaciones de autobuses.
- La asistencia jurídica y social.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Foros de diálogo dentro y entre agremiaciones.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada. El objetivo principal es que las autoridades locales fomenten este tipo de iniciativas. Aunque se puede brindar asistencia puntual, nunca es responsabilidad de la autoridad hacerse cargo de este proceso. Inversión humana: limitada. Las autoridades también pueden brindar asesoría.
Nivel de importancia	Moderado. Sobre todo, pertinente en el contexto de los programas de profesionalización.
Qué tener en cuenta	Verifique que los intereses de todos los operadores estén protegidos (evitar una situación en la que un grupo se beneficie de una mayor protección), evalúe los requisitos de los órganos de control interno.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Mejora de las condiciones laborales. Ampliación de las garantías otorgadas por las agremiaciones a fin de incluir el seguro social para los operadores del paratránsito.

Ejemplo de referencia



Implementación de recursos compartidos en Dakar, con MECTRANS (Mutuelle d'Epargne et de Crédit des Transporteurs) y TRANSVIE (Mutuelle Sociale des travailleurs des transports) en el marco de la Association de Financement des professionnels du Transport Urbain (Asociación de financiamiento del transporte urbano) y la Programa de renovación de material rodante, SENBUS para el servicio y mantenimiento de vehículos.

PROFESIONALIZAR

Implementar actividades para incentivar a los operadores a mejorar sus habilidades

IMPORTANCIA



COSTO



Ayudar a los operadores del paratránsito que no se puedan adaptar al nuevo entorno a volver a capacitarse

La profesionalización del sector, la contractualización de los servicios, la necesidad de renovar el material rodante y la creciente importancia de los servicios de transporte formales conducirán inevitablemente a una reducción del número de operadores del paratránsito y harán imposible que algunos de ellos se adapten a los cambios necesarios. Esto tendrá consecuencias sociales y es probable que dé lugar a protestas por parte de los operadores y del personal de paratránsito a quienes se les impedirá continuar con su trabajo.

Por lo tanto, es necesario implementar medidas para promover el reempleo de dichas personas, que pueden tomar diversas formas:

- - organizar evaluaciones de habilidades, asistencia personalizada, etc.
- - formación profesional: programas de capacitación gratuitos o ayuda para la reorientación en otras profesiones del transporte (transporte formal, mercancías, mecánica, etc.).
- - ayudas o préstamos (microcréditos) para el establecimiento de tiendas u otros servicios distintos del transporte.
- - negociación de prioridades de contratación en empresas de transporte formales (tras una capacitación adecuada) o en sectores con puestos de trabajo reservados.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades legales o semiclandestinas.
Requisitos previos	Identificación del impacto de las medidas previstas y evaluación del número de trabajadores afectados.
Partes interesadas	Autoridades nacionales/locales/Autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito/Empresas de transporte formales/Organismos de formación profesional.
Nivel de inversión	Inversión financiera: muy variable dependiendo de las soluciones elegidas, pero se debe sopesar con el costo de los impactos sociales. Inversión humana: sostenida. Requiere apoyo y evaluación constante.
Nivel de importancia	Alto, si se espera que el número de operadores del paratránsito disminuya de forma drástica.
Qué tener en cuenta	Evite los efectos inesperados garantizando que las medidas implementadas se reserven para quienes realmente las necesitan.
Plazo	De uno a cinco años a partir de la implementación de las medidas que conduzcan a una reducción en el número de operadores del paratránsito.
Criterios de evaluación	Crecimiento en el número de operadores del paratránsito. Número y proporción de operadores del paratránsito que se han vuelto a capacitar con éxito.

INFORMAR

Desarrollar información sobre los servicios del paratránsito como parte de un sistema de información multimodal

IMPORTANCIA**COSTO**

Implementar campañas de comunicación

Señale la integración del paratránsito en el sistema de movilidad general mediante el lanzamiento de campañas de comunicación específicas para dar a conocer la gama de servicios, así como las acciones de la Autoridad Organizadora en esta área.

Es obvio que la coherencia de estas acciones dependerá de las políticas implementadas, lo que puede implicar dar a conocer la gama de servicios de transporte disponibles, las normas de uso, las tarifas recomendadas, las iniciativas de seguridad, etc.

Estas campañas pueden ser muy sencillas: comunicación en medios locales, carteles y señalización y fuerte presencia en redes sociales.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Existencia de una política formalizada para la intervención de la Autoridad Organizadora en la organización del paratránsito. Existencia de los recursos humanos necesarios para implementar estas campañas.
Partes interesadas	Autoridades supervisoras, autoridades locales, representantes profesionales, operadores del paratránsito.
Nivel de inversión	Muy bajo: se prefieren canales de comunicación gratuitos o de bajo costo (carteles). También pueden participar agencias de comunicación. La inversión principal implica movilizar los recursos humanos necesarios para diseñar las campañas.
Nivel de importancia	Intermedio. Campañas como estas afirman que el paratránsito es un servicio público y se puede usar como argumento en las negociaciones con los operadores del paratránsito.
Qué tener en cuenta	Asegúrese de que el mensaje sea basado en hechos verificables.
Plazo	En curso. Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito.
Criterios de evaluación	Número de campañas. Presupuestos asignados.

INFORMAR

Desarrollar información sobre los servicios del paratránsito como parte de un sistema de información multimodal

IMPORTANCIA



COSTO



Implementar herramientas de información (sitio web, aplicaciones)

La Autoridad Organizadora puede proponer que los operadores del paratránsito establezcan herramientas compartidas de información al pasajero, las cuales pueden ser muy simples (una línea de información al pasajero) o más sofisticadas (aplicaciones para teléfonos inteligentes, sitios web).

La creación y gestión de estas herramientas deben estar a cargo de los órganos que representan la profesión, bajo el impulso de la Autoridad Organizadora. Si no existen tales organismos, la autoridad organizadora podrá gestionar las herramientas por sí misma. A cambio, pueden cobrar una tarifa razonable a los operadores del paratránsito que deseen beneficiarse de la herramienta.

Estas herramientas pueden incluir los sistemas centrales de reservas mencionados en las medidas 3-4.

Las herramientas digitales se pueden dividir en varias categorías:

- **Herramientas de e-hailing** (movilidad conectada): más adecuadas para los servicios similares a los de taxi, estas herramientas permiten a los clientes acceder a los servicios de transporte, mejorar el acceso al mercado para los operadores al regular la competencia, facilitar transacciones financieras seguras y garantizar la trazabilidad. Incluyen emisión de pasajes, información al pasajero y herramientas de denuncia.
- Los más conocidos son Uber y Grab. En todos los casos, estas herramientas las ofrecen empresas privadas a operadores privados y al público en general con Bajoe en un modelo de negocio autosostenible, sin la intervención de las autoridades. Estas aplicaciones están cambiando a profundidad la forma en que trabajan los operadores, así como la imagen que los clientes tienen de los servicios del paratránsito. Sin embargo, pueden tener consecuencias no deseadas, ya que los modelos de negocio de sus proveedores (Bajoados en cobrar un porcentaje de las tarifas) alientan a los operadores a trabajar cada vez más duro. En este sentido, las solicitudes podrían contribuir a empeorar las precarias condiciones laborales de los operadores del paratránsito.
- **Aplicaciones de emisión de pasajes**: si bien es poco probable, incluso a largo plazo, que los vehículos estén equipados con sistemas de validación comparables a los utilizados en los servicios de transporte formales, es posible desarrollar opciones de pago mediante teléfonos inteligentes, ya sea con pasajes electrónicos (que tienen la desventaja de requerir compra previa), o mediante cargo a una billetera electrónica.
- **Herramientas de geolocalización y soporte operativo**: estas herramientas permiten rastrear un grupo de vehículos y registrar sus rutas, lo que permite gestionar las operaciones en tiempo real desde un puesto de control centralizado, por ejemplo, como parte de un grupo de interés económico, y verificar que los servicios sean compatibles con los compromisos contractuales.
- **Herramientas de gestión del transporte por pedido**: podemos intentar acercar las operaciones de rutas fijas al modelo europeo de “transporte por pedido”. En ese caso, el recorrido e incluso el horario se adaptan a las solicitudes previas de los clientes, dentro de los límites definidos por el volumen, el recorrido o la frecuencia. Este modo de operación facilita la integración de servicios de transporte muy flexibles en un sistema de transporte formal.

- **Herramientas de información al pasajero:** los datos de los sistemas de geolocalización y soporte operativo se pueden utilizar para informar a los clientes sobre los próximos servicios en tiempo real o sobre la ubicación del vehículo que los recogerá (una característica común en las aplicaciones de e-hailing (movilidad conectada)). Esta información se puede presentar en paneles informativos en tiempo real (banners desplazables, pantallas TFT), en un sitio web o en una aplicación. En las paradas y marquesinas de autobús, se puede mostrar un código QR para dirigir a los clientes a la página web o aplicación correspondiente. Estos sistemas, que se utilizan mucho en el transporte formal, se pueden adaptar a ciertos tipos de servicios del paratránsito de ruta fija.

Lo que estos sistemas tienen en común es que no se basan en un modelo de negocio autosostenible. Se trata de herramientas que desarrollan empresas informáticas y se ofrecen a operadores y autoridades del transporte público. Si bien contribuyen de forma significativa a facilitar las operaciones y modernizar la imagen del paratránsito, también representan una carga financiera adicional para el operador que se debe recuperar de una forma u otra, ya sea aumentando las tarifas o mediante mecanismos de apoyo. Las Autoridades del Transporte Público pueden intervenir de varias formas:

- **Financiando** los costos de inversión, desarrollo e implementación, en particular con el apoyo de donantes internacionales.
- Confiando la **implementación a los operadores** de transporte formales para que luego puedan implementarla entre los operadores del paratránsito y financiando la inversión adicional y los costos operativos incurridos.
- **Exigiendo** a los operadores del paratránsito y del tránsito formal que pongan a disposición datos abiertos.
- **Lanzando y apoyando** convocatorias de proyectos para desarrollar herramientas específicas, en particular en el ámbito de la información al pasajero con Bajo en datos abiertos.

En principio, la intervención pública es más pertinente para los servicios fijos que se integran en una oferta de transporte multimodal. En el caso de los servicios de taxi, la experiencia demuestra que el modelo económico es autosostenible. Los operadores recuperan los costos de adquisición y funcionamiento de las herramientas digitales gracias al consiguiente aumento del número de usuarios.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Apoyo al proyecto por parte de las organizaciones representativas. Existencia de una oferta suficientemente estructurada y organizada, con compromisos de calidad (como mínimo: certificaciones)
Partes interesadas	Autoridades supervisoras, autoridades locales, representantes profesionales, operadores del paratránsito.
Nivel de inversión	Bajo a moderado. La mayoría de nuestras inversiones se refieren a recursos humanos. Se pueden implementar soluciones tecnológicas (mensajes de texto automatizados, aplicaciones, etc.) a un costo relativamente bajo.
Nivel de importancia	Intermedio. Herramientas como estas pueden brindar un servicio real a los operadores del paratránsito, mejorar la visibilidad de sus servicios y demostrar la participación de la Autoridad Organizadora.
Qué tener en cuenta	Preste atención a cualquier irregularidad por parte de los operadores y al control de la calidad del servicio (si el sistema lo gestiona un organismo creado por los propios operadores).
Plazo	En curso. Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito.
Criterios de evaluación	Número de operadores del paratránsito afiliados. Número de reservas. Número de denuncias.



Ejemplo de referencia

Asociación entre aplicaciones de uso compartido de vehículos y actores de la movilidad en Asia

Con su enorme popularidad en el Sudeste Asiático y sus millones de usuarios, Grab tiene la capacidad de recopilar una enorme cantidad de datos valiosos que pueden resultar útiles tanto para los actores de la movilidad como para los planeadores del tránsito.

A principios de 2015, Grab anunció una asociación para compartir datos con el proyecto **Open Traffic del Banco Mundial** a fin de suministrar un flujo de datos en tiempo real que informara sobre el volumen del servicio, la ubicación y el historial de tiempo de viaje. Esta asociación era prometedora y tenía el potencial de ayudar a los gobiernos a mejorar los sistemas de movilidad (a nivel local y nacional). Los planeadores se podrían conectar a la plataforma para modelar mejor el tráfico, examinar datos históricos, comprender los patrones de congestión y planear la infraestructura, así como mejorar la respuesta a emergencias y la preparación para desastres.

Más tarde, en 2019, Grab lanzó un nuevo proyecto, Grab Posisi, que pretende ser el primer conjunto de datos de GPS completo que documente los viajes del paratránsito en el sudeste asiático. El proyecto comenzó recopilando datos de los teléfonos de los conductores de Grab en Singapur y Yakarta, los cuales incluían tiempo y ubicación, así como velocidad, dirección, área y distancia recorrida. Hasta la fecha, el conjunto de datos contiene un total de 84.000 viajes, que constan de más de 80 millones de pings de GPS y cubren más de un millón de kilómetros. Los modelos de ruta derivados de los datos de GPS de los usuarios son una fuente de información para diversas aplicaciones de planeación urbana (por ejemplo, resolución de problemas de transporte, predicción del tráfico, planeación del transporte). Grab propone utilizar los conjuntos de datos con fines de investigación (Huang et al., 2019) y ampliará su recopilación de datos a otras ciudades.

Si bien las asociaciones con **aplicaciones de llamadas electrónicas** como Grab ofrecen un gran potencial para mejorar los sistemas de movilidad, también pueden poner en riesgo a las partes interesadas/planeadores de la movilidad, incluidos los gobiernos municipales. En el Sur Global, los gobiernos locales a veces carecen de recursos financieros y/o humanos, lo que los hace vulnerables cuando se asocian con gigantes tecnológicos ricos como Grab; es más, Grab se ha convertido en un actor dominante en la región. Este monopolio virtual significa que los gobiernos se pueden volver demasiado dependientes de los actores privados que impulsan sus propias agendas.

La necesidad de que las autoridades locales y nacionales se comprometan con la digitalización de la movilidad también se destaca en el PMUS implementado en Medan, Indonesia. Los consultores señalan la adopción desigual de herramientas digitales en todo el ecosistema de movilidad urbana. El paratránsito y la “**movilidad como servicio**” están experimentando un crecimiento significativo, mientras las autoridades luchan por hacer cambios disruptivos. Sin embargo, es importante señalar que la movilidad como servicio ofrece perspectivas prometedoras en términos de regulación, información al pasajero y modernización de las operaciones.

INFORMAR

Desarrollar información sobre los servicios del paratránsito como parte de un sistema de información multimodal

IMPORTANCIA



COSTO



Definir y hacer seguimiento de las obligaciones de los operadores de suministrar información al pasajero

La autoridad organizadora podrá exigir a los operadores que proporcionen un nivel definido de información al pasajero, en particular como parte de un procedimiento de certificación, aprobación o contratación, o simplemente para obtener acceso a determinados lugares; por ejemplo, carteles que muestren destinos, horarios de salida y tarifas o un folleto que brinde información clave sobre el servicio.

Por supuesto, los requisitos se deben adaptar al entorno dado y no deben generar restricciones que los operadores del paratránsito no puedan cumplir. Se puede brindar información valiosa con una simple pantalla o un panel de cartón.

También habrá que controlar el cumplimiento de estas obligaciones, y el incumplimiento dará lugar a sanciones.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	De preferencia, un sistema de certificación, autorización o contrato existente. Recursos humanos para el seguimiento (integrados en los recursos de seguimiento del sistema de certificación, autorización o contractualización).
Partes interesadas	Autoridades supervisoras, autoridades locales, representantes profesionales, operadores del paratránsito.
Nivel de inversión	Bajo a muy bajo.
Nivel de importancia	Básico. Esta simple medida podría cambiar de forma significativa la relación entre las autoridades, los operadores del paratránsito y los clientes.
Qué tener en cuenta	Esta medida se debe negociar antes con los operadores del paratránsito o sus organismos representativos.
Plazo	En curso. Se puede implementar como parte de un proyecto general para mejorar y controlar el paratránsito.
Criterios de evaluación	Tasa de cumplimiento. Número de sanciones por no exhibir señalización.

INFORMAR

Desarrollar información sobre los servicios del paratránsito como parte de un sistema de información multimodal

IMPORTANCIA



COSTO



Desarrollar una señalización adecuada

La falta de señalización específica para los servicios de paratránsito hace que los viajes y la seguridad vial sean más precarios para todos los residentes de la ciudad.

Se deben implementar una señalización adaptada a los modos existentes del paratránsito alrededor de las estaciones, las instalaciones de tránsito y, en general, en la ciudad.

La señalización está dirigida a los peatones, para que estén más conscientes de los vehículos del paratránsito. También está dirigida a los operadores del paratránsito, para determinar su posición en la carretera, las condiciones de tráfico y estacionamiento y los procedimientos de carga y descarga de pasajeros, sobre todo en carreteras muy transitadas.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Identificación de puntos de conflicto e inseguridad para los peatones y usuarios del transporte.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agremiaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada; instalación de la señalización adecuada, si fuera necesario. Inversión humana: limitada. Desarrolladores y técnicos para identificar e instalar la señalización adecuada, y la policía para hacer cumplir las normas de señalización.
Nivel de importancia	Por evaluar según el contexto local.
Qué tener en cuenta	Compruebe que la señalización sea comprensible para todos los usuarios de la vía.
Plazo	Puntual.
Criterios de evaluación	Reducción del número de siniestros y conflictos causados por los operadores del paratránsito o dentro o alrededor de las instalaciones del paratránsito.

MATERIALIZAR

Desarrollar estaciones, centros y demás instalaciones del paratránsito para mejorar la visibilidad y la calidad del servicio

IMPORTANCIA



COSTO



Formalizar y demarcar estaciones, centros y demás instalaciones, así como carriles exclusivos, si fuera necesario

Identifique y desarrolle una tipología de instalaciones del paratránsito dentro de las estaciones, según su función: carga/descarga de pasajeros, estacionamiento, mantenimiento y atención de vehículos, espera en horas valle, etc.

Dependiendo de las funciones identificadas, indique los límites y las instalaciones correspondientes: demarque el acceso de vehículos a los carriles de circulación, señalice caminos y cruces peatonales, indique los flujos de tráfico de pasajeros con marcas en el suelo, marque las áreas de estacionamiento a corto (carga/descarga de pasajeros) y largo plazo, las zonas de limpieza y mantenimiento de vehículos y las zonas de garaje. También se pueden identificar y delinean los espacios definidos para los comerciantes. Se deberá disponer de señalización en las entradas y salidas del sitio.

Los límites son claramente visibles, con marcas en el suelo (si la zona está pavimentada) y con señalización vertical adecuada.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Datos recolectados.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agrupaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: media (señalización vial económica, más señalización). Inversión humana: moderada; se necesita un equipo pequeño de técnicos para identificar las estaciones e instalaciones y sus funciones, y luego hacer las demarcaciones necesarias y trazar los límites que correspondan.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	El número, la ubicación y la función de las estaciones e instalaciones del paratránsito pueden cambiar muy rápido y pueden aparecer nuevos sitios. Se debe llevar a cabo un estudio de campo periódico (al menos una vez al año) para identificar las estaciones e instalaciones y verificar sus funciones.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Mejorar las condiciones de circulación dentro de las estaciones e instalaciones, mejorar las condiciones del tráfico de vehículos, reducir el número de incidentes.



Ejemplo de referencia

Carriles exclusivos para minibuses en eThekweni (Durban).

MATERIALIZAR

Desarrollar estaciones, centros y demás instalaciones del paratránsito para mejorar la visibilidad y la calidad del servicio

IMPORTANCIA



COSTO



Elaborar un reglamento específico para las instalaciones del paratránsito

Con Bajoe en las funciones identificadas de cada estación/instalación, establezca cómo operará el sitio y cuáles serán los requisitos normativos.

A continuación, se elaboran los reglamentos del lugar en colaboración con las partes interesadas pertinentes. Dependiendo del nivel de formalización de las agrupaciones y de los foros de diálogo existentes con las autoridades locales, estas normativas se pueden desarrollar como parte de un proceso consultivo o colaborativo para involucrar, en la mayor medida posible, a aquellos actores que en última instancia gestionarán el sitio.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Identificar las funciones de las instalaciones y estaciones del paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agrupaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada. Inversión humana: moderada; equipo técnico y de asesoría.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Esta medida se implementa cada vez que se identifica un nuevo sitio o cuando los usuarios o los responsables de administrar un sitio expresan una necesidad. Las instalaciones del paratránsito pueden ser un caldo de cultivo para prácticas lucrativas no reguladas e indeseables por parte de terceros (controles de acceso, comercialización de sitios, etc.). Por lo tanto, es importante que los sistemas de gestión establecidos tengan en cuenta todas las prácticas existentes y que las organizaciones gestoras sean capaces de controlarlas.
Plazo	Periódico.
Criterios de evaluación	Un marco normativo coherente. Aplicabilidad del marco normativo.

Ejemplo de referencia



Elaboración de normas para los schimos (campamentos informales de mototaxis) en Dar Es Salaam. Los operadores forman asociaciones según su schimo (o campamento) y solicitan autorización a las autoridades locales, la mtaa. Luego, los operadores y las autoridades definen las normativas en colaboración, donde estas últimas reconocen el modo de operación de las primeras.

MATERIALIZAR

Desarrollar estaciones, centros y demás instalaciones del paratránsito para mejorar la visibilidad y la calidad del servicio

IMPORTANCIA



COSTO



Equipar las instalaciones del paratránsito

A partir de las funciones identificadas en cada lugar, valore las necesidades en cuanto a la existencia de puntos de carga y descarga de pasajeros (andenes), zonas de espera y aseos para pasajeros, zonas de estacionamiento y mantenimiento de vehículos, locales a disposición de las agremiaciones encargadas de gestionar el sitio, tiendas, etc.

Con Bajoe en las partes interesadas de cada sitio, elabore una lista de necesidades y prioridades con respecto a instalaciones e infraestructura.

Dependiendo de las decisiones tomadas, defina de común acuerdo quién es el responsable del mantenimiento y cuidado y qué implican estas responsabilidades.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Identificar las funciones de cada sitio y las capacidades presupuestarias de las que dispone la Autoridad Organizadora.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agremiaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: variable, según las necesidades, pero puede ser significativa. Inversión humana: limitada; equipo para elaborar una lista de necesidades, organizar y liderar consultas. Al trabajar con los técnicos, verifique los requisitos de servicio y mantenimiento de los equipos y transmítalos a los responsables de ellos.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Verifique que el equipo financiado se distribuya de forma equitativa (o justa) entre los distintos sitios. Evite que cualquier categoría de usuarios o estructuras profesionales se sienta en desventaja.
Plazo	Periódico.
Criterios de evaluación	Uso y mantenimiento de equipos.



Ejemplo de referencia

Un proyecto piloto en Ciudad del Cabo (distrito de Mitchell's Plain), con una estación totalmente equipada donde el mantenimiento es responsabilidad de los operadores, quienes se benefician de ello, en particular, de los ingresos generados por los paneles publicitarios de la estación.

Otro ejemplo es el de Ciudad del Cabo, en la zona de Wallacedene, donde la alcaldía ha equipado la estación de minibuses con paneles solares para suministrar agua y electricidad a un costo menor.

APOYAR

Proporcionar los recursos necesarios para ayudar a los operadores del paratránsito a renovar o reparar sus equipos, capacitarse, etc.

IMPORTANCIA



COSTO



Implementar una política de apoyo a la inversión en renovación del material rodante

La autoridad organizadora brinda apoyo a los operadores del paratránsito para ayudarlos a obtener préstamos de inversionistas o propietarios externos. Esto significa dar apoyo con trámites administrativos, seguimientos e incluso asesorías. En algunos casos, la Autoridad Organizadora puede garantizar la solvencia de los operadores del paratránsito y hacer representaciones ante los prestamistas.

En términos más generales, el gobierno puede implementar medidas fiscales o aduaneras para reducir el costo de compra de equipos (aranceles aduaneros más bajos, pago diferido del IVA, etc.).

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Existencia de foros de diálogo y discusión entre la Autoridad Organizadora y las agremiaciones.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agremiaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: variable (limitada si el objetivo es apoyar el proceso, sustancial si la Autoridad Organizadora asume compromisos de préstamo). Inversión humana: moderada. Establecimiento de un equipo de seguimiento, ejecutivos de la Autoridad Organizadora presionando a los prestamistas.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Es probable que la autoridad organizadora no tenga que conceder préstamos directamente. Sin embargo, su asistencia y apoyo a los operadores del paratránsito son importantes para promover la renovación del material rodante y así mejorar la calidad del servicio y las condiciones de seguridad.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Obtener préstamos o incluir a los operadores del paratránsito en programas de renovación de flotas financiados por prestamistas.



Ejemplo de referencia

Ejemplo 1: Apoyo al Consejo Ejecutivo de Transporte Urbano de Dakar, Senegal, a fin de obtener fondos rotativos para las nuevas fases de renovación de los vagones expresos.

Ejemplo 2: Programa de renovación de flotas en Filipinas

Se ha implementado un programa de renovación de flotas como parte del Programa de Modernización de Vehículos de Servicios Públicos descrito antes. Este programa se Bajoa en una serie de mecanismos que implican la mejora de la normativa, la modernización de los vehículos, el acceso al financiamiento y el mantenimiento.

El recuadro continua en la siguiente página



En lo que respecta a la normativa, se ha establecido que solo se podrán conceder franquicias a operadores cuya flota cumpla con un determinado número de normas ambientales, de seguridad y de comodidad del usuario (OFG, siglas en inglés de directrices generales para franquicias). Los vehículos deben cumplir (como mínimo) con la norma Euro IV y deben incluir una serie de características como cinturones de seguridad, cámaras de vigilancia, rampas de acceso, wifi, GPS y el **Sistema Automático de Cobro de Tarifas**. El Ministerio de Trabajo ha propuesto tres categorías de vehículos comerciales ligeros:

- La clase 1 está compuesta por vehículos de motor de 9 a 12 plazas, más adecuados para las vías municipales/provinciales.
- Las clases 2 y 3 tienen capacidad para 23 pasajeros y se consideran los nuevos jeepneys.

La modernización de los vehículos representa una inversión considerable para los operadores. El precio promedio de un vehículo que cumple la norma Euro IV varía, pero los vehículos nuevos cuestan en general entre 1,8 y 2,4 millones PHP. Se estima que el 10 % de los operadores que se pueden permitir modernizar sus vehículos eligen jeepneys eléctricos. Cabe señalar que el gobierno está ofreciendo incentivos a los fabricantes de automóviles como parte de su programa **Estrategia Integral de Resurgimiento Automotriz** (CARS, por su sigla en inglés) para revitalizar la industria automotriz filipina y llenar los vacíos en la capacidad de producción.

Para facilitar el acceso al financiamiento, el gobierno, en asociación con el Banco de Desarrollo de Filipinas (DBP, por su sigla en inglés) y el Landbank de Filipinas (LBP, por su sigla en inglés), ha establecido un programa de asistencia financiera para ayudar a los operadores a realizar las inversiones necesarias para adquirir vehículos modernos.

Este modelo se ha denominado “modelo 5,6,7,8” porque implica:

- depósito del 5 %,
- 6 % de interés anual,
- un período de amortización de 7 años (con un período de gracia inicial de seis meses),
- una subvención de PHP 80.000 (USD 1555) para renunciar a una antigua franquicia. Esta subvención se modificó hace poco a PHP 160.000 (USD 3110), ya que el monto inicial se consideró demasiado bajo.

Para beneficiarse de este esquema de financiamiento, los operadores deben 1) consolidarse, 2) presentar una solicitud para reemplazar los vehículos más antiguos o una solicitud de franquicia (para rutas en desarrollo) y 3) solicitar un préstamo del DBP o del LBP.

Por último, el componente de mantenimiento del programa garantiza que los vehículos reciban el tratamiento adecuado durante toda su vida útil, incluidas las aprobaciones, las inspecciones y la eliminación al final de la vida útil del vehículo. El plan de desensamblaje es necesario para mejorar la aceptabilidad del programa y garantizar que los vehículos viejos no sean devueltos a los sistemas de transporte público de otras partes del país.

Un programa de renovación de flotas es una medida típica que se implementará como parte de una reforma más amplia del transporte urbano y como un primer paso hacia la profesionalización, modernización y estructuración del sector del paratránsito. Este enfoque se desarrolló en Sudáfrica, donde el gobierno introdujo el Programa de Recapitalización de Taxis en 1999. Según este plan, los propietarios cuyos vehículos no cumplían las normas de seguridad debían desguazarlos a cambio de subvenciones para la compra de un vehículo nuevo.

Si bien este programa se consideró un fracaso parcial debido a las múltiples estrategias de desvío ideadas por los propietarios para obtener los subsidios y conservar sus vehículos, también abrió el camino para otras reformas, que llevaron a la implementación del BRT en 2010 y a la transición de la industria del taxi. A través del programa de renovación de flotas se dio un primer paso para identificar el número de vehículos en funcionamiento, y este fue también el primer compromiso del gobierno nacional con los operadores de taxis minibús y una vía para iniciar un diálogo positivo.

APOYAR

Proporcionar los recursos necesarios para ayudar a los operadores del paratránsito a renovar o reparar sus equipos, capacitarse, etc.

IMPORTANCIA**COSTO**

Utilizar incentivos tributarios para promover la reforma del paratránsito

Uno de los principales instrumentos utilizados por el gobierno nacional para apoyar la reforma del paratránsito es el uso de instrumentos fiscales que incentivan (o desincentivan) ciertas acciones y decisiones de las partes interesadas objetivo. Dependiendo de los objetivos de la política, se pueden implementar varios instrumentos, como los siguientes:

- Exenciones fiscales sobre el combustible y la electricidad que consumen las empresas de transporte público para reducir los costos operativos (por ejemplo, para reducir el costo total de propiedad de los autobuses eléctricos en comparación con sus homólogos que funcionan con combustibles fósiles).
- Desgravaciones fiscales para la industria local y/o derechos de importación sobre vehículos de transporte público para fomentar la producción y la fabricación local.
- Desgravación fiscal sobre determinadas tecnologías de vehículos (en particular, vehículos eléctricos) y/o un recargo sobre los vehículos contaminantes para fomentar la electrificación de las flotas del paratránsito.
- (Re)asignación de ingresos tributarios (por ejemplo, impuestos al combustible u otros gravámenes) para apoyar las medidas de reforma del paratránsito.

La implementación y el éxito de estas medidas dependen de una evaluación adecuada (por ejemplo, mediante estudios) de su impacto en los ingresos públicos, de su idoneidad (sobre todo en lo que respecta a las capacidades e intereses de las partes interesadas involucradas, pero también en lo que respecta a los requisitos de implementación y prevención del fraude) y cualquier posible efecto inesperado.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Implicación del Ministerio de Hacienda y adaptación de los sistemas legales y tributarios existentes.
Partes interesadas	Gobierno nacional, en particular los Ministerios de Hacienda y Transporte; posiblemente el poder judicial.
Nivel de inversión	Inversión financiera: variable, según el alcance y el tipo de instrumento. Inversión humana: moderada.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	La Autoridad Organizadora no está obligada a conceder préstamos directamente. Sin embargo, su asistencia y apoyo a los operadores del paratránsito son importantes para promover la renovación del material rodante y así mejorar la calidad del servicio y las condiciones de seguridad.
Plazo	Variable, puede ser continuo o limitado.
Criterios de evaluación	Uso e impacto de los incentivos, tanto en los operadores del paratránsito como en las finanzas públicas.



Ejemplo de referencia

Ejemplo 1: Incentivos tributarios para promover la electrificación del paratránsito en la India

Para fomentar la transición a los vehículos eléctricos, el gobierno indio ha implementado varias medidas a nivel nacional y estatal.

A nivel nacional, el programa FAME otorgó exenciones fiscales de hasta 320 dólares estadounidenses para la compra de vehículos eléctricos. El programa cubre 62 modelos, de los cuales el 40 % son vehículos de dos ruedas de baja velocidad (menos de 25 km/h) y ocho son vehículos de tres ruedas. El tamaño del subsidio depende del tamaño de la batería, y las baterías más grandes reúnen los requisitos para recibir subsidios más altos. Durante la segunda fase de FAME, los vehículos de dos ruedas se excluyeron de la lista de modelos elegibles, ya que el gobierno puso mayor énfasis en el transporte público.

Algunos gobiernos estatales han introducido medidas adicionales para apoyar la industria local. En Utter Pradesh, la política de fabricación de vehículos eléctricos de 2018 incluye varias medidas por un período de cinco años, como exenciones fiscales, préstamos en condiciones preferenciales y subsidios para la compra de vehículos eléctricos. En Goa, los vehículos eléctricos están exentos del impuesto de circulación.

Ejemplo 2: El programa de modernización de vehículos de servicios públicos en Filipinas

Para facilitar la modernización de la flota de jeepneys, el gobierno, en asociación con el Banco de Desarrollo de Filipinas y el Landbank de Filipinas, estableció un mecanismo de asistencia financiera para ayudar a los operadores a invertir en vehículos modernos.

Este modelo se ha denominado “modelo 5,6,7,8” porque implica:

- depósito del 5 %,
- 6 % de interés anual,
- un período de amortización de 7 años (con un período de gracia inicial de seis meses),
- una subvención de PHP 80.000 (USD 1.555) para renunciar a una antigua franquicia. Esta subvención se modificó hace poco a PHP 160.000 (USD 3.110), ya que el monto inicial se consideró demasiado bajo.

Para beneficiarse de este esquema, los operadores deben consolidarse, presentar una solicitud para reemplazar los vehículos más antiguos o una solicitud de franquicia (para rutas en desarrollo) y solicitar un préstamo a uno de los bancos correspondientes.

A pesar de los esfuerzos del gobierno para promover la modernización de la flota de paratránsito, el financiamiento para vehículos nuevos y el acceso al capital siguen siendo un obstáculo importante. Aunque las inversiones iniciales son mucho menores y los operadores tienen acceso a préstamos, muchos no pueden pagarlos. El período de amortización, aunque se considera demasiado corto, no se puede ampliar porque la vida operativa definida de un vehículo es de 15 años.

La viabilidad financiera del Programa de Modernización de Vehículos de Servicios Públicos podría resultar difícil a largo plazo. Si bien la calidad del servicio prestado por los jeepneys modernizados ha mejorado, las tarifas no han aumentado en consonancia con el aumento de los costos, el cual se debería distribuir entre todas las partes interesadas, incluidos los usuarios y el gobierno, para que la reforma sea sostenible.

APOYAR

Proporcionar los recursos necesarios para ayudar a los operadores del paratránsito a renovar o reparar sus equipos, capacitarse, etc.

IMPORTANCIA



COSTO



Apojar o facilitar la adquisición del seguro social

La Autoridad Organizadora brinda apoyo a los operadores del paratránsito para que adquieran la cobertura de la seguridad social. Esto significa fomentar el diálogo interno, para que los operadores del paratránsito puedan expresar sus puntos de vista sobre sus condiciones y necesidades laborales ante las agremiaciones y, lo más directamente posible, ante la Autoridad Organizadora.

La Autoridad Organizadora puede conformar un equipo de seguimiento para facilitar la obtención de determinados derechos y garantías (por ejemplo, un seguro médico). También puede actuar como defensora y garante para que las empresas o instituciones obtengan garantías a precios convenientes, por ejemplo, de las compañías de seguros.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Existencia de foros de diálogo y discusión entre la Autoridad Organizadora y las agremiaciones.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agremiaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada, ya que la Autoridad Organizadora no participa directamente en los acuerdos de financiamiento. Inversión humana: moderada. Establecer un equipo de seguimiento, los ejecutivos de la Autoridad Organizadora ejercen presión sobre instituciones y empresas (por ejemplo, compañías de seguros).
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Existencia de una unidad de seguimiento dentro de las estructuras profesionales para garantizar la renovación de la cobertura social.
Plazo	Puntual.
Criterios de evaluación	Cobertura social a tarifas preferenciales.

APOYAR

Proporcionar los recursos necesarios para ayudar a los operadores del paratránsito a renovar o reparar sus equipos, capacitarse, etc.

IMPORTANCIA



COSTO



Ayudar la industria local

Reformar el sector del paratránsito implica modernizar la flota de vehículos, establecer mecanismos de apoyo e innovación (en particular mediante la adopción de tecnologías digitales). En otras palabras, la reforma del paratránsito generará la demanda de una amplia gama de productos y servicios que la industria local tiene el potencial de suministrar. Para ello, el gobierno puede ofrecer varios tipos de apoyo a diferentes sectores económicos.

- **Industria automotriz:** producción, fabricación de vehículos utilizados en el sector del paratránsito, desarrollo de componentes o piezas específicas, etc.
- **Industria energética:** producción de biocombustibles, biogás y electricidad con energías renovables para alimentar vehículos del paratránsito.
- **Tecnologías de la información y la comunicación:** desarrollo de aplicaciones y equipos digitales para emisión de pasajes, geolocalización, gestión de flotas, e-hailing, planeación de viajes, cálculo de rutas, etc.

El gobierno puede utilizar una serie de instrumentos para garantizar que la industria local desempeñe un papel clave en el proceso de reforma y modernización del paratránsito, como medidas e incentivos fiscales, desarrollo de capacidades, establecimiento de normas, inclusión en contratos de adquisiciones públicas, aranceles y cuotas de importación, investigación y desarrollo, etc.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos.
Partes interesadas	El gobierno nacional, en particular los Ministerios de Transporte, Industria y Hacienda/Instituciones, es responsable de definir las normas industriales/Representantes de la industria local.
Nivel de inversión	Inversión financiera: variable, según el tipo de apoyo. Inversión humana: alta, que implica consultas con las partes interesadas, identificación de mecanismos de apoyo, asignaciones presupuestarias, implementación y evaluación.
Nivel de importancia	Alto.
Plazo	Variable, según el tipo de apoyo.
Criterios de evaluación	Participación de la industria local en el suministro/la producción/la construcción/ el mantenimiento de activos del paratránsito (incluido el material rodante, la infraestructura y los servicios); reducción de la dependencia de las importaciones (por ejemplo, suministro de energía, importaciones de vehículos, etc.)



Ejemplo de referencia

Promoción de la industria de la movilidad eléctrica de la India

La Política de fabricación de vehículos eléctricos, promoción del uso de vehículos eléctricos e infraestructura de servicios relacionados de 2018 del Gobierno de Uttarakhand ofrece exenciones fiscales y acceso a terrenos a los fabricantes de vehículos eléctricos, así como exención total de impuestos sobre la electricidad y facilidad de acceso a préstamos. La innovación en la industria local también se fomenta a nivel nacional a través de vínculos estrechos entre universidades, fabricantes, organizaciones técnicas y entidades de gobierno.



ห้ามนำเข้าออก

Garantizar la implementación de las reformas

Controlar – implementar inspecciones y sanciones contra las operaciones del transporte ilegal				
	Acciones	Importancia	Costo	Número de página
15-1	Definir las prerrogativas de las entidades policiales e identificar las autoridades responsables de hacer cumplir la ley	Alta	Media	95
15-2	Establecer los procedimientos de inspección periódica	Media	Bajo	96
15-3	Disponer de recursos técnicos y humanos para las inspecciones por parte de la autoridad organizadora	Media	Media	97
15-4	Establecer un protocolo de actuación con las autoridades policiales	Media	Bajo	98

Financiar – garantizar que las autoridades responsables de regular el sector del paratránsito puedan funcionar				
	Acciones	Importancia	Costo	Número de página
16-1	Encontrar mecanismos de financiamiento para la Autoridad Organizadora	Alta	/	99
16-2	Verificar que el financiamiento sea sostenible	Alta	Media	101

Probar - probar las intervenciones en cuanto al proyecto antes de implementarlas de manera más general				
	Acciones	Importancia	Costo	Número de página
17-1	Facilitar las pruebas y la experimentación a través de proyectos piloto y de investigación	Alta	Media	102

CONTROLAR

Implementar inspecciones y sanciones contra las operaciones del transporte ilegal

IMPORTANCIA



COSTO



Definir las prerrogativas de las entidades policiales e identificar las autoridades responsables de hacer cumplir la ley

Precise las autoridades y los organismos implicados en el cumplimiento de la normativa del transporte urbano.

Defina mandatos precisos para cada una de estas autoridades y organismos, indicando en particular las prerrogativas y sanciones que se podrán aplicar.

En la medida de lo posible, limite la imposición de sanciones que requieran el pago inmediato en efectivo tras la inspección. Facilite la trazabilidad de las multas coercitivas.

Establezca una autoridad de control interno para prevenir la corrupción y la apropiación indebida por parte del personal responsable de aplicar las sanciones y verifique que los controles se realicen de acuerdo con los procedimientos definidos.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Existen reglas claras que regulan los diferentes tipos de sanciones y los métodos de pago. Sistema de pago rastreable.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito.
Nivel de inversión	Inversión financiera: moderada. Puede ser necesario establecer sistemas de pago adecuados. Esta inversión se puede amortizar por sí sola, evitando que los funcionarios corruptos cobren multas. Inversión humana: moderada. Establecimiento de una autoridad de control interno.
Nivel de importancia	Importante.
Qué tener en cuenta	Verifique que exista el financiamiento necesario para llevar a cabo las actividades de seguimiento y control interno.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Libro de quejas a disposición de quienes trabajan en el sector del paratránsito para prevenir prácticas abusivas de inspección. Seguimiento de los ingresos generados por las multas.



Ejemplo de referencia

Corrupción policial a gran escala en Kenia, fracaso de un proyecto de transporte urbano. Peajes informales cobrados por los agentes de policía en Camerún. Despido en 1987 de cientos de agentes de policía de Dakar que extorsionaban a los operadores del transporte público.

CONTROLAR

Implementar inspecciones y sanciones contra las operaciones del transporte ilegal

IMPORTANCIA**COSTO**

Establecer los procedimientos de inspección periódica

Establezca procedimientos de control periódicos para verificar el cumplimiento de la normativa. Estos procedimientos de control se refieren en particular a:

- La aprobación de los operadores por parte de las autoridades (autorización, licencia, contrato, etc.).
- El cumplimiento del código de tránsito y leyes similares, impuestas por la policía.
- El funcionamiento de los centros de inspección de vehículos, para hacer seguimiento de su funcionamiento, la fiabilidad de los datos que entregan y su capacidad para satisfacer la demanda.
- El mantenimiento, el desarrollo y la gestión de estaciones e instalaciones del paratránsito por parte de las organizaciones competentes y la gestión de flotas por parte de los operadores.
- Las autoridades de inspección del trabajo, para comprobar que los operadores cumplen con las condiciones de trabajo.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Coordinación entre los distintos departamentos implicados (fuerzas del orden, unidad de seguimiento dentro de la autoridad organizadora, expertos jurídicos). Comunicación con los distintos grupos de interés para evitar que los procedimientos de control se perciban como punitivos.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada. Inversión humana: moderada. Movilización periódica de técnicos y directivos para preparar, llevar a cabo e informar sobre las operaciones de control.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Los procedimientos de control se deben supervisar de cerca a nivel interno para evitar cualquier intento de corrupción o elusión de las normativas. Se deben complementar las acciones de los organismos encargados de hacer cumplir la ley (sin "doble castigo") (medida 14.1). Haga seguimiento de cómo los operadores pagan la multa, cuando corresponda (por ejemplo, en Kenia, donde la multa se traslada a los pasajeros).
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Imponer sanciones, aunque esto no debe conducir a una "carrera hasta la meta". En cambio, se puede fomentar la comunicación de información y datos (estado de los centros de inspección técnica, instalaciones del paratránsito, necesidad de consultas sobre las condiciones de trabajo, etc.).

CONTROLAR

Implementar inspecciones y sanciones contra las operaciones del transporte ilegal

IMPORTANCIA



COSTO



Disponer de recursos técnicos y humanos para las inspecciones por parte de la autoridad organizadora

Creación de una unidad dedicada dentro de la Autoridad Organizadora para hacer visitas, inspecciones y seguimiento de los indicadores (número de licencias otorgadas, número de vehículos en circulación, etc.).

Se podrán subcontratar determinados aspectos concretos, pero se recomienda que exista un órgano interno responsable del seguimiento del cumplimiento de la normativa. Este organismo debe tener los recursos humanos y materiales necesarios (acceso a equipos informáticos para controlar y almacenar la información) y puede colaborar con los equipos responsables de construir y proporcionar datos al cuadro de mando/organismo de seguimiento del paratránsito.

Esta unidad también debería garantizar que las sanciones sean rastreables para limitar el riesgo de reincidencia por parte de los operadores.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales. Con el tiempo, se podrán definir modos separados de taxi y de servicio regular.
Requisitos previos	Creación de un cuadro de mando/organismo de seguimiento del paratránsito.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito.
Nivel de inversión	Inversión financiera: moderada. Hardware informático, almacenamiento de datos. Inversión humana: significativa. Un equipo de técnicos y directivos con un buen conocimiento del funcionamiento y regulación del sector del paratránsito.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Almacenamiento y actualización de información. La misión de la unidad debe estar claramente definida.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Construcción y actualización de indicadores, seguimiento de sanciones.

CONTROLAR

Implementar inspecciones y sanciones contra las operaciones del transporte ilegal

IMPORTANCIA**COSTO**

Establecer un protocolo de actuación con las autoridades policiales

Se podrá llegar a un acuerdo con las autoridades para optimizar las condiciones de seguridad. Según este enfoque, el papel de las autoridades policiales es el de "facilitador" más que el de "controlador" de las actividades del paratránsito.

Este acuerdo entonces se podrá referir a:

- Asistencia en la gestión de los flujos de pasajeros en las horas pico, en especial porque es también cuando se producen delitos menores (carteristas).
- Asegurar las instalaciones y estaciones del paratránsito, sobre todo durante la noche y durante los horarios de apertura y cierre.
- Protección a los operadores, que en ocasiones son objeto de robos (efectivo en vehículos).
- Gestión del flujo de peatones y tráfico alrededor de los puntos de reunión y las estaciones.

Tipos de paratránsito afectados	Todos los tipos formales, aunque es más pertinente para los servicios regulares.
Requisitos previos	Foros de diálogo entre operadores y representantes de las fuerzas del orden.
Partes interesadas	Autoridades locales/autoridades responsables de la gestión y regulación del paratránsito, agrupaciones.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada. Inversión humana: moderada. Integre la gestión y vigilancia de las instalaciones de paratránsito en las misiones de las entidades policiales.
Nivel de importancia	Moderado.
Qué tener en cuenta	Verifique que no existan conflictos de intereses, luchas de poder o acuerdos informales entre operadores y entidades policiales.
Plazo	En curso.
Criterios de evaluación	Mejorar las condiciones de seguridad de pasajeros y peatones y mejorar las condiciones del tráfico en el entorno de las estaciones.

FINANCIAR

Garantizar que las autoridades responsables de regular el sector del paratránsito puedan funcionar

IMPORTANCIA



COSTO



Encontrar mecanismos de financiamiento para la Autoridad Organizadora

Para garantizar que la Autoridad Organizadora y sus actividades puedan continuar existiendo, se deben identificar fuentes sostenibles de financiamiento.

Estos recursos pueden incluir:

- **Tarifas** (pago por parte de los usuarios de los servicios de transporte). No obstante, en la mayoría de los servicios del paratránsito, esta fuente de ingresos no se transfiere a la autoridad organizadora, sino que la recaudan y la retienen los operadores del paratránsito.
- **Fiscal** (financiamiento directo del presupuesto gubernamental y/o de las autoridades locales).
- **Parafiscales**: introducción de impuestos específicos, por ejemplo, sobre los combustibles, las licencias, los pasajes vendidos, las transacciones inmobiliarias o incluso sobre las actividades económicas (por ejemplo, el Versement Mobilité en Francia).
- **Externo**: financiamiento y préstamos obtenidos de donantes internacionales y agencias de cooperación, en particular el financiamiento “climático”.

Es evidente que el alcance de este financiamiento depende del papel de la autoridad organizadora, dependiendo de si se limita a las funciones de organización, planeación y control, o si también apoya determinadas inversiones o subvenciones.

Cualquiera que sea el mecanismo de financiamiento elegido, es importante explicar al público la forma en que esto permitirá la implementación de medidas y proyectos que mejorarán las condiciones de viaje.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales.
Requisitos previos	Definición de las prerrogativas y facultades de la Autoridad Organizadora y la transcripción legal. Por supuesto, si también existe el transporte “formal”, esta cuestión concierne a todo el sistema de transporte.
Partes interesadas	Autoridad organizadora, asistencia y asesoría de empresas de consultoría especializadas.
Nivel de inversión	Inversión financiera: la introducción de nuevos recursos financieros puede movilizar recursos para hacerlos operativos. Inversión humana: significativa. Auditoría interna para identificar todas las necesidades internas de la autoridad local y del equipo de gestión del proyecto. Búsqueda de fuentes adecuadas de financiamiento (se requieren habilidades financieras y experiencia jurídica).
Nivel de importancia	Alto. Este es un paso esencial para garantizar la existencia y sostenibilidad de la Autoridad Organizadora y para ganarse la confianza de sus socios.
Qué tener en cuenta	Asegúrese de anticipar las necesidades que puedan surgir una vez iniciado el proyecto, para garantizar su ejecución y seguimiento, es decir, anticipar cómo se cubrirán los presupuestos de inversión y de funcionamiento, los ingresos destinados a cada acción, el financiamiento de la deuda asociada con un préstamo (si corresponde, qué subvenciones están disponibles, etc.).
Plazo	Único, antes del inicio del proyecto, que se reevaluará con frecuencia.

Criterios de evaluación

Las cuentas de la Autoridad Organizadora están en buen estado, con un presupuesto equilibrado y una deuda controlada.

Ejemplo de referencia



Conseil Exécutif des Transports Urbains (El Consejo Ejecutivo de Transportes Urbanos) en Dakar, Agadir Mobilité en Agadir, Autorité de la Mobilité Urbaine (La Autoridad de la Movilidad Urbana) en el Gran Abiyán.

FINANCIAR

Garantizar que las autoridades responsables de regular el sector del paratránsito puedan funcionar

IMPORTANCIA**COSTO**

Verificar que el financiamiento sea sostenible

Los requisitos de financiamiento de la Autoridad Organizadora pueden cambiar, en particular cuando se implementan nuevos proyectos que involucran el paratránsito (sobre todo si esto significa cambiar el tamaño de la Autoridad Organizadora con respecto a los recursos humanos, por ejemplo).

A continuación, se debería llevar a cabo una auditoría para evaluar las necesidades existentes y las posibilidades de financiamiento relacionadas.

Si las fuentes de financiamiento resultan insuficientes, se deben reformar los fondos ya establecidos y encontrar otros mecanismos de financiamiento.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales.
Requisitos previos	Fuentes de financiamiento establecidas, acceso a datos para realizar una auditoría.
Partes interesadas	Autoridades locales, con la ayuda de estructuras especializadas para liderar las auditorías.
Nivel de inversión	Inversión financiera: limitada (asesoría experta). Inversión humana: limitada. Suministro de información a la entidad que realiza la auditoría, implementación de los hallazgos primarios una vez completada.
Nivel de importancia	Alto. Este es un paso esencial para garantizar la existencia y sostenibilidad de la Autoridad Organizadora.
Qué tener en cuenta	Implementación de las recomendaciones de auditoría.
Plazo	Ocasional, en especial cuando se introducen nuevos proyectos de transporte, o cuando la Autoridad Organizadora necesita aumentar sus recursos humanos.
Criterios de evaluación	Las cuentas de la Autoridad Organizadora están en buen estado, con un presupuesto equilibrado y una deuda manejable.

PROBAR

Probar les interventions au niveau d'un projet avant de les généraliser

IMPORTANCIA**COSTO**

Permitir las pruebas y la experimentación a través de proyectos piloto y de investigación

La implementación de proyectos piloto y/o de investigación antes de su adopción a gran escala permite a los propietarios de los proyectos, en particular a las autoridades, probar la viabilidad de la reforma y los supuestos subyacentes, sobre todo las intervenciones específicas. Dichos enfoques se pueden probar en rutas particulares o en áreas particulares, trabajando con un conjunto limitado de operadores del paratránsito.

Los proyectos piloto se pueden diseñar para varios tipos de intervención, por ejemplo, para probar la viabilidad de un programa de electrificación o modernización de flotas, el proceso de consolidación de la industria, la implementación de una nueva forma de contrato o licencia, un enfoque innovador para el mapeo o la planeación de rutas., etc.

Uno de los principales objetivos de un proyecto piloto es aprender de todo el proceso e identificar los principales obstáculos de la reforma planeada. Estas lecciones se deberían utilizar para diseñar medidas de reforma y efectuar los ajustes necesarios.

Tipos de paratránsito afectados	Todas las variedades formales.
Requisitos previos	Proyecto bien definido, incluidos límites, alcance, seguimiento, cronograma, responsabilidades y presupuesto.
Partes interesadas	Autoridades locales, operadores del paratránsito, posibles organizaciones de desarrollo y/o universidades.
Nivel de inversión	Inversión financiera: baja a moderada. Inversión humana: variable, según el tipo de intervención.
Nivel de importancia	Alto, las intervenciones que sean particularmente innovadoras, disruptivas o poco comunes deben probarse y ensayarse antes de su implementación completa.
Plazo	Temporal.
Criterios de evaluación	Replicabilidad y escalabilidad potencial; lecciones aprendidas; eficiencia.



Mobilise
Your City