La gestión y operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Cartagena: el rol dual de Transcaribe

Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana
Número:
286
DOI:
https://doi.org/10.32468/dtseru.286
Publicado:
Lunes, 20 Abril 2020
Authors:
Jaime Bonet-Morón,
Lucas Hahn
Clasificación JEL:
R40, R42
Palabras clave:
SITM BRT, transporte urbano Cartagena, Transcaribe
Descargar documento

Lo más reciente

Estimación de densidad estacionaria para modelos ARCH con aplicaciones en regresión cuantílica
Manuel Darío Hernández-Bejarano, Zhibiao Zhao
Geopolitical risk and emerging market sovereign risk premia
Fredy Gamboa-Estrada, José Vicente Romero
Assessing the effects of recent provisioning rules on consumer credit allocation in Colombia
Fredy Gamboa-Estrada, Diego Cuesta, Camilo Sanchez-Quinto
Otras Publicaciones

Enfoque

El crecimiento poblacional hace que un sistema de transporte urbano bien organizado y amigable con el medio ambiente sea cada vez más necesario. Una de las alternativas que ha surgido en distintos países, particularmente en América Latina, es el sistema de *Bus Rapid Transit* (BRT). Los sistemas de transporte BRT permiten configurar la movilización de pasajeros en zonas urbanas mediante inversiones en infraestructura que tienen tiempos y costos menores a las necesarias para otras modalidades de transporte, por lo que ha sido una política impulsada principalmente en países en vía de desarrollo. En Colombia estos sistemas se han implementado en distintas ciudades, con modelos diferenciados de acuerdo al tamaño poblacional del área urbana que busque cubrir.

Contribución

La gestión y operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Cartagena: el rol dual de Transcaribe

Para visibilizar los logros y retos que tiene el diseño y la implementación de estos sistemas, en este documento realizamos un estudio de caso sobre el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de la ciudad de Cartagena, llamado Transcaribe. Este sistema fue uno de los primeros que se diseñaron en el país, pero distintas complicaciones en su implementación atrasaron su operación. Una de las características que lo convierten en un caso interesante de estudio es que la institución juega dos roles diferentes. El primero hace referencia a su responsabilidad comoEnte Gestor del sistema, por lo que tiene responsabilidades administrativas y de manejo de los recursos que buscan garantizar el funcionamiento adecuado y la estabilidad del SITM. El segundo es el rol de Operadora, que implica la adquisición y operación de los vehículos para cubrir las rutas de una de las porciones del sistema. La presencia de ambas responsabilidades hace que el caso de Transcaribe sea interesante de estudiar, dado que su desempeño en la ejecución de sus roles puede evidenciar las potencialidades y los retos que se originan al diseñar políticas públicas en materia de transporte urbano en el país.

> La movilidad sostenible, organizada y eficiente que produce **Transcaribe genera retos financieros que se derivan de la baja implementación del SITM, cuya cobertura se encuentra en el 50% de las rutas cuatro años después de iniciar operaciones.**

Resultados

El estudio encuentra que Transcaribe presenta algunas condiciones favorables, entre las que se encuentran su menor impacto ambiental y la integración de barrios periféricos al flujo de transporte municipal. No obstante, también ha presentado algunos retos durante el cumplimiento de sus roles. En materia de la gestión del sistema, cambios en las condiciones legales y financieras de las licitaciones demoraron su adjudicación y atrasaron el inicio de las operaciones. Por su parte, la operación de la porción asignada a Transcaribe es altamente dependiente del suministro de recursos públicos que le permitan cumplir con sus responsabilidades, dado que el estado temprano del sistema no permite todavía una autosuficiencia económica. La movilidad sostenible, organizada y eficiente que produce Transcaribe genera retos financieros que se derivan de la baja implementación del SITM, cuya cobertura se encuentra en el 50% de las rutas cuatro años después de iniciar operaciones. Se concluye que es importante encontrar fuentes de recursos adicionales, ya sean de origen público o mediante otras alternativas, que garanticen la sostenibilidad del sistema en el mediano plazo.