

ministerio carezca de personal técnico capacitado para análisis y formulación de proyectos de transporte, pero en muchos casos hay una fuerte recarga de funciones en personal que se reducido a través de los años, y con demandas de temas urgentes que distrae la participación en proyectos estratégicos.

El tema de políticas y regulaciones se caracteriza por los incentivos perversos para alentar la burocracia e ineficiencia. El exceso de trámites alarga y entorpece la ejecución de proyectos de cualquier envergadura. Los retrasos en los procesos licitatorios se convierten en obstáculos para dar cumplimiento con los cronogramas establecidos, ya que los períodos establecidos en la Ley de Contratación Administrativa para resolución de apelaciones o aprobación de contratos son muy extensos. El manejo de los procesos de expropiación es engorroso y sumamente lento, con lo que en ocasiones la administración pública prefiere recurrir a soluciones alternativas con tal de no enfrentar los costos de la misma.

Uno de los principales problemas que ha enfrentado el sector es la falta de recursos financieros, para atender las necesidades en infraestructura vial. A pesar de que el presupuesto para infraestructura vial aumenta casi 5 veces en los últimos años, para superar el 2% del PIB, el rezago en inversión hace insuficiente esa asignación de recursos, por lo que el financiamiento solo puede venir de crédito exterior o bien de la participación de la iniciativa privada. Actualmente los modelos de titularización de obras públicas y otras estructuras de financiamiento están ausentes. Incluso la concesión de obra pública ha sido poco aplicada, con experiencias hasta el momento que han creado resistencia política y social en cuanto a su mayor uso.

Por lo tanto, las ideas proyectos deben situarse en actualizar los planes para implementar el paquete tecnológico considerado, fortalecimiento organizacional-institucional, fortalecimiento y creación de capacidades en materia modelación de transporte, establecer un plan de acción de manejo flota privada, cambio legal en materia de expropiación y contratación administrativa y promoción de figuras como concesión de obra pública, titulación de obra pública, productos estructurados y esquemas de alianzas público-privados que financiamiento privado y reste presión al financiamiento público y al endeudamiento externo.

15.2 IDEAS DE PROYECTOS ESPECÍFICAS

De esta manera las ideas de proyectos que se desprenden son:

- i. Plan de implementación del paquete tecnológico mediante:
 - o El establecimiento de un Plan Maestro de Transporte Público en su componente metropolitano, que implique la revisión propuesta PNT, políticas de sectorización y rediseño de la red de transporte público.

- El establecimiento de un Plan Maestro de Infraestructura Metropolitana (Revisión estructurada de propuesta PNT)
 - El establecimiento de un Plan Maestro de Descongestión Vial Metropolitano (análisis del CFIA y aportes documentados por la CEPAL)
 - Apoyo a un programa para implementar el sistema nacional de pago electrónico que integre todas las modalidades de transporte público masivo, y que venga de la mano de la revisión de los modelos de fijación de las estructuras tarifarias.
 - Todos estos planes deben obtener estatus de apoyo político mediante la Política General de Transportes con especialmente atención a la realidad y necesidades de la región metropolitana y que logre la integración de la política y planes de transporte con las políticas y planes urbanos, así como los planes de otras modalidades de transporte
- ii. Un programa de fortalecimiento y creación de capacidades en materia organizacional-institucional, dónde se promueva la adopción de coordinación institucional y sectorial de un Consejo Sectorial de transportes para políticas y planificación unificadas, o dándole mayor estatus a la Dirección de Planificación Sectorial para que cumpla esta labor. Se tendría un estudio sobre las necesidades de reestructurar las unidades de transporte del MOPT acorde con demanda de política y plan maestro de transporte y que identifique las necesidades presupuestarias de acuerdo con el diseño institucional requerido. Se reformarían los Consejos del MOPT para la separación de sectores regulados, que logre limitar la participación de los sectores administrados dentro de la toma de decisiones en las políticas de transportes, de manera de anteponer los intereses nacionales y técnicos a los intereses sectoriales y de grupos de presión. Se crearía alternativamente una red de partes interesadas que facilite la participación de los diversos integrantes del sector transporte así como los grupos administrados.
- iii. Un programa de fortalecimiento y creación de capacidades en materia modelación de transporte para intervenciones de gran escala para lograr un sistema de transporte integrado y organizado en el área metropolitana y estimaciones del impacto en la reducción de emisiones. En este sentido se requiere financiar un programa de integración del sistema TIC de transportes del MOPT en una sola base confiable alimentada por los distintos departamentos y consejos que puedan ofrecer reportes fiables según sea la demanda de información para la toma de decisiones y la planificación en general. Este punto también requiere apoyo de estudios de comportamiento de flota vehicular que complete y actualice las bases de datos.

- iv. Establecer un plan de acción de manejo flota privada que desincentive la adquisición y el uso de los vehículos particulares a favor del uso del sistema de transporte público de uso masivo. Dentro de estas acciones se deben incluir acciones de corto plazo como la restricción por placa de vehículo, la limitación de área de parqueo en zonas congestionadas, los peajes por congestión, la mejora de la eficiencia de los vehículos mediante a incentivos a la importación de tecnología limpia y límites a la antigüedad de la flota vehicular, entre otras medidas.
- v. Generar una propuesta para promover cambio legal que permita agilización de acciones de expropiación y la agilización de contratación administrativa que incorpore un sistema de penalización por apelaciones presentadas sin fundamento y por lo tanto perdidas.
- vi. Generar una propuesta para la definición de políticas y normas para la operación dentro de la figura de concesiones, titulación de obra pública, productos estructurados y esquemas de alianzas público-privados que aumente el uso de las herramientas financieras disponibles y reste presión al financiamiento público y al endeudamiento externo. En este caso se tendría la definición de la arquitectura financiera y de cooperación que permita identificar las posibilidades de cooperación y financiamiento en cambio climático.