



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES



renfe



**Seminario Internacional sobre
SOLUCIONES DE TRANSPORTE en
CIUDADES EMERGENTES**

Cartagena de Indias (Colombia), Del 4 al 7 de mayo 2010

APORTACIONES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO

MARTES 04 DE MAYO DE 2010

1. ¿Qué experiencias sobre gestión urbanística para soluciones del transporte se han realizado en su Institución?

Argentina: Metrovías, empresa concesionaria, es la encargada de operar el Metro de la Ciudad de Buenos Aires. Resaltan la labor del Municipio de Buenos Aires en cuanto a la implementación de ciclo vías, accesos exclusivos de buses, delimitación de tránsito para particulares y públicos. Asimismo, se hace referencia al Proyecto de la Ciudad de Rosario donde se da acceso al puerto a través del transporte ferroviario.

Bolivia: Los Gobiernos Municipales son los que tienen a su cargo la Gestión Urbanística. El Viceministerio de Transportes es el ente encargado de generar la normativa específica en materia de transportes. La Autoridad de Transportes y Telecomunicaciones (ATT) regula los servicios de transportes con esa normativa y estándares técnicos propios. La Prefectura no tiene competencia directa en el transporte urbano pero puede actuar en concurrencia con los municipios.

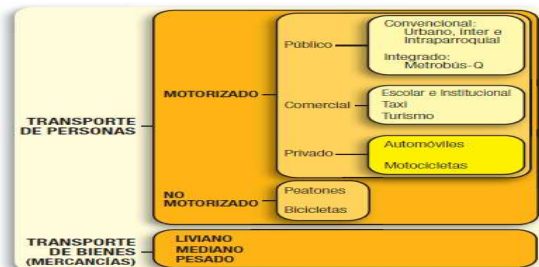
Brasil: A nivel federal está en marcha un Programa de Aceleración del Crecimiento que tiene como meta la implantación de BRT's en las grandes ciudades, asociados a proyectos de revitalización urbanística, inversión en ferrocarriles urbanos, trenes de alta velocidad entre las ciudades de Campinas, Río y Sao Paulo.

Colombia: i) METRO MEDELLÍN: Ha efectuado una intervención integral urbanística en cada uno de los proyectos que aborda en materia de movilidad, realizando un gran desarrollo en las zonas de bajos ingresos y en la población más vulnerable, lo que ha permitido un aumento en la calidad de vida de los ciudadanos. ii) PEREIRA: Hay Planes parciales respecto del entorno del corredor, este cuenta con el apoyo del municipio y de la empresa gestora. También está el Proyecto Dosquebradas que incorpora un centro comercial adosado a una estación de buses con inversión privada. iii) BOGOTÁ: Se está renovando integralmente el corredor incorporando planes urbanísticos de la ciudad. También está el Proyecto Estación Central, el cual implica un proceso de Renovación Urbana con inversión privada en una zona deprimida del centro, entrando el estado como socio del sector privado, pero definiendo los parámetros urbanísticos que se podrán implementar.

Costa Rica: El sistema de transporte ha permanecido sin alteraciones importantes desde la década de los años sesentas del siglo XX, según prevaleciendo, la unidad básica de operación del transporte público como lo es la ruta y para ella una figura jurídica bajo la forma de concesión o permiso. Este esquema operativo implica que puede existir un ilimitado número de rutas diferentes en un corredor, cada una de ellas legalmente autorizada y operada por una organización diferente. Estas rutas compiten abiertamente por los usuarios en una misma vía y no existe ningún esquema de integración o coordinación. El Ministerio rector no ha adecuado este sistema a las necesidades actuales que motivan la demanda del transporte; pero estas nuevas necesidades son desconocidas por el MOPT porque no existen encuestas que determinen las causas generadoras de los viajes (trabajo, actividades comerciales, profesionales y culturales, necesidades de la vida doméstica, relaciones sociales entre personas, turismo y recreación, movimientos migratorios). Estas necesidades insatisfechas, probablemente, originaron el surgimiento de un sistema paralelo en el transporte masivo de personas, que se consolidó por las deficiencias en los mecanismos de control por parte del Ministerio de Obras Públicas Transportes. Este sistema paralelo está compuesto por servicios bajo la figura jurídica servicios especiales y por servicios informales (conocidos como piratas).

Ecuador: Tenemos a la Empresa de Movilidad y Obras Públicas de Quito (EMOPQ) quien es la encargada de la planificación, implementación de infraestructura, equipamiento, operación y gestión de los sistemas de transporte y de la red vial en el contexto urbano de la ciudad de Quito. A su vez, para alcanzar estos objetivos se han creado varias Gerencias, dentro de éstas, es la *Gerencia de Planificación de la Movilidad* es la encargada de definir y desarrollar políticas, programas y proyectos que mejoren y permitan que los desplazamientos y movilidad de personas y bienes sean eficaces, eficientes y equitativas, teniendo como base la realización de un Plan Maestro de Movilidad (PMM) definido para el período 2009 – 2025.

Para dar solución integral a los diferentes desplazamientos se ha clasificado en transporte de personas y de bienes, ver gráfico 1. Clasificación de los tipos de transporte



También tenemos a la Gerencia de Gestión de la Movilidad quien se encarga de la habilitación de los operadores de los diferentes sistemas de transporte, señalización y semaforización de la red vial. Asimismo, la Gerencia de Obras Públicas se encarga de la implementación de la infraestructura de transporte, vial y urbanística, en concordancia con los proyectos definidos por Planificación.

Por su parte, la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador FEEP, como ente rector en el ámbito ferroviario, ha llevado adelante el proceso de rehabilitación del ferrocarril, bajo la nueva visión de un TREN PATRIMONIAL DE USO TURISTICO, a través de la planeación y estructuración de un Sistema Integrado de Transporte Ferroviario Patrimonial de Uso Turístico, que se inició hace un año atrás, gracias a la decisión política del Gobierno Nacional.

Este proceso de rehabilitación se sustenta en una planificación bajo tres objetivos estratégicos:

Recuperación de la Infraestructura Ferroviaria

Participación Ciudadana y Desarrollo Local

Modernización de la Empresa, bajo criterios de un Sistema de Gestión de la Calidad ISO 9001:2008

El ferrocarril ha sido uno de los determinantes fundamentales del desarrollo local, regional y nacional, a partir de su inauguración en 1908. Constituyó el eje del desarrollo físico, económico y, socio- político de ciudades y microregiones del área de su influencia. Los establecimientos comerciales, industriales y los de acopio y distribución de la producción se ubicaron necesariamente, junto a la vía del ferrocarril o cercanos a ella, generando así los centros urbanos de procesamiento e intercambio.

Sobre la misma lógica de asentamiento inicial en el lugar de disponibilidad de factores de producción e infraestructura vial, en épocas de declinación del Ferrocarril, se produjo la emigración de los pobladores y el abandono de poblados. El citado estancamiento o declinación temporal fue compensado en la mayoría de poblados por la puesta en servicio de vías carrozables. En otros no hubo disponibilidad de medios alternativos.

Con el advenimiento y difusión de los vehículos propulsados por motor de explosión, se diseñó y construyó vías urbanas siguiendo el patrón establecido por la línea férrea y, en no pocos lugares, junto o sobre ella.

En una aproximación inicial al análisis del sistema de vías urbanas, se podría percibir al ferrocarril como un obstáculo a la circulación automotor, en parte debido a la falta de planificación integral y articulada de los subsistemas viales y en parte, debido al crecimiento de la cantidad de vehículos a motor particulares y de servicio público.

En Ecuador esta percepción no está extendida debido al aprecio que el ciudadano de todas las edades tiene al Ferrocarril a pesar del abandono que sufrió durante más de treinta años.

Ferrocarriles del Ecuador tiene por objetivo la promoción y manejo de viajes turísticos y la promoción del Desarrollo Local en municipios y parroquias, para la generación de externalidades positivas y especialmente fuentes de empleo en las poblaciones por las cuales cruza la línea férrea, por ser un proyecto de inversión social, de trascendencia nacional. Actualmente no presta servicios de transportación regular de pasajeros o carga. La línea férrea incluyendo el Derecho de Vía, las edificaciones como estaciones, talleres, campamentos, tanques de agua, material rodante sea locomotor o remolcado, son parte del Patrimonio Cultural del Ecuador de acuerdo a la Legislación vigente.

En el corto y mediano plazo, prevé ofrecer servicios turísticos de alta calidad, en el marco de la puesta en valor del patrimonio nacional.

España: La historia de FEVE supone en sí misma una experiencia sobre gestión urbanística: la mayor parte de las líneas que hoy conforman FEVE, se crearon en la segunda mitad del siglo XIX como compañías privadas dedicadas de forma prioritaria al transporte de cargas. Este entramado de líneas ferroviaria supuso un reto desde el punto de vista de la vertebración urbanística, aprovechando la infraestructura dedicada al movimiento de carga para facilitar la movilidad de las poblaciones y de sus ciudadanos que en aquel periodo histórico no tenían otro sistema de transporte de viajeros o que eran poco eficientes. Las experiencias positivas se han llevado a cabo en aquellos entes, que integran, no solo la problemática del transporte, sino todas aquellas infraestructuras –no sólo las físicas- que sobrepasan el límite del suelo planificado urbanísticamente. Para ello se trata de subir un nivel por sobre el urbanismo (que suele tener como unidad de desarrollo el suelo municipal) en lo que se ha denominado como “Ordenación del Territorio”, es decir que se abarque y que se tenga como objeto del planeamiento, un sujeto que agrupe la unidades municipales, sea Provincia, Estado, etc. Para cada disciplina o unidad infraestructural se debería redactar un instrumento tal que teniendo como sujeto la infraestructura, la defina y la integre con los instrumentos municipales.

En la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Ley de Ordenación actúa en este sentido, bajo una definición genérica del planeamiento de la Comunidad Autónoma, que se recoge en un Instrumento generalista, denominado Directrices de Ordenación, estableciendo también una ordenación urbanística municipal, (Planes Generales municipales de Ordenación) y supramunicipales (Planes Territoriales Parciales). Los Instrumentos que regulan supramunicipalmente las infraestructuras y servicios son los Planes Territoriales Sectoriales. (PTS).

Honduras: Falta de preocupación sobre la Movilidad Urbana, falta de recursos. Mafia de Transporte. La Alcaldía de Tegucigalpa cuenta con la oficina de movilidad urbana, encargada de la regulación y uso de la vía pública, control del sistema semafórico, regula los taxis de punto, y la señalización vertical y horizontal.

México:

Colima: Recientemente el IPCo ha realizado actividades en esta materia, desde el 2009 ha apostado por el desarrollo metropolitano y sus procesos de transformación de la movilidad a través de un modelo de transformación basado en el fortalecimiento del tejido social. El modelo del proceso entonces apostó en la construcción del tejido social para la movilidad y el transporte, que permitió fortalecer las relaciones sociales y estratégicas para llevar a cabo las primeras acciones de intervención. Desde el punto de vista del consenso político, el factor clave fue la incorporación del interés municipal en apuntalar un proceso del cual no tiene atribuciones, en el caso Colimense. El acceso a recursos financieros a través de los municipios para dar continuidad al proceso debió ajustarse a los intereses de los recién incorporados presidentes de los municipios de la zona metropolitana.

Manzanillo: La gestión urbanística se ha dado en diversas escalas, desde estrategias de carácter metropolitano hasta soluciones de mobiliario urbano. Dentro de las primeras la más importante ha sido la negociación para el retiro de la caseta de peaje del libramiento carretero o autopista regional que permite la circulación del tráfico de largo itinerario sin entrar a la ciudad, igualmente, la construcción de los entronques hacia esta autopista ha permitido distribuir de una mejor manera el tráfico de carga (sumamente relevante, teniendo en cuenta la localización del Puerto de Manzanillo), y su separación del tráfico doméstico y de los flujos turísticos que se acrecientan en temporadas vacacionales. En estas experiencias el Instituto de Planeación ha participado como órgano consultivo y de concertación, el coordinación con entidades de los gobiernos municipal, estatal y federal. Por otro lado, se ha promovido desde el Instituto de Planeación, y en coordinación con instancias del gobierno estatal, la realización de un instrumento regulador que ordene el desarrollo de la vía en referencia, puesto que se espera, y así ha comenzado a suceder, la inducción de presiones para el desarrollo de las zonas aledañas, lo que obliga a

plantear estrategias de ordenamiento. De igual manera, se han promovido acciones de escala urbana para la gestión urbanística del transporte, como la elaboración de un Plan Integral de Movilidad. En el año 2005, se elaboró un Diagnóstico, ejecutado por el Gobierno Estatal, y en 2010 se gestionó la actualización de este Diagnóstico de vialidad y transporte, y su complementación mediante la etapa estratégica. Actualmente este instrumento se encuentra en su revisión final. Y el Instituto de Planeación ha comenzado ya el trabajo de concertación con el sector del servicio público de transporte, principal componente a tener en cuenta hacia la mejora integral de la movilidad urbana de Manzanillo.

Metro: El desarrollo del proyecto de una nueva línea de metro, implica en si misma un acto de gestión urbana, ya que conlleva la participación activa de varias instituciones públicas relacionadas con el transporte, desarrollo urbano, el medio ambiente, las finanzas públicas, y la gobernabilidad (Delegaciones Políticas – municipalidades-); ello da pie a la creación de sinergias que detonan cambios urbanísticos encaminados a mejorar el hábitat de la población; así nos encontramos con la creación de nuevas vialidades, el mejoramiento de las existentes aledañas al trazo de la nueva línea, al reordenamiento del transporte público, la creación de zonas peatonales y jardinadas, e inclusive a la participación financiera de la federación, entre las mas importantes (Actualmente el DF cuenta con un gobierno muy parecido al de un estado). Cabe destacar que la base para la gestión es la información y la coordinación entre las diferentes instancias del Gobierno, mismas que han permitido crear nueva información a nivel “sistema”.

Estado de México: Adecuación del marco jurídico de desarrollo urbano para que se consideren los siguientes aspectos: La autorización de nuevos centros de desarrollo con servicios de transportes adecuados y ordenados para satisfacer las nuevas necesidades en las autorizaciones recientes de centros de crecimiento urbanos. Las limitaciones administrativas y la protección de los derechos de vías. Estacionamiento obligatorio para la autorización de comercios sobre vialidades importantes. Se ha desarrollado un sistema de BRT en la zona urbana de Tecamac y Ecatepec para atender la demanda de alimentación del la línea B del metro. Se han establecidos las bases legales de recuperación de terrenos para la construcción e implementación de los trenes suburbano 2 y 3. Creación de la Secretaría de Transporte.

Secretaria de Transporte del Estado: Se determino que los sistemas de transportación masiva, tendrán prioridad sobre la transportación particular, debiendo privilegiarla. Los diferentes sistemas de alimentación de los Trenes suburbanos. Actualmente el de Buena Vista a Cuautitlán. La implementación de los diferentes derroteros que alimentan al Sistema. La definición de las empresas de autotransporte, la definición de las diferentes rutas a utilizar y la negociación con las diferentes empresas, para que conformen la red de alimentación. El diseño y negociación con distintos ordenes de gobierno en el

ámbito federal y municipal, a fin de que se determinen las diferentes obras viales así como las distintas adecuaciones, puentes vehiculares, peatonales, pavimentación, bacheo, etc., así como confinamientos de carriles. Las diferentes obras principales y colaterales para darle derecho de vía al transporte masivo. Todo esto a fin de beneficiar no solo al mismo transporte masivo, sino el de carga y el particular.

Congreso de la Unión - Comisión de Atención a Grupos Vulnerables: México cuenta desde 2005 con una Ley General de personas con discapacidad, de aplicación nacional, sin embargo hoy parece de alcance limitado y hay un importante regazo en su aplicación.

Paraguay: En los últimos años no ha sido implementado ningún proyecto tendiente a implantar sistemas o modelos de gestión urbanística para soluciones del transporte en el medio de Asunción y su área metropolitana por parte de ninguna de las instituciones relacionadas al sistema de transporte en la región.

Actualmente, y a través de un convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y la Municipalidad de Asunción (MA) se está dando inicio a un proyecto de transformación de las áreas costeras de la ciudad, llamado el Proyecto de Franja Costera, el cual incorpora aspectos de transporte, soluciones habitacionales y de áreas verdes, que en el largo plazo modificarán el funcionamiento del transporte en la ciudad. Se trata del Paseo Costanero Norte, que será en el tiempo parte de la vía de circunvalación de la ciudad. Este proyecto, en su primer tramo se encuentra en etapa de licitación pública para su construcción se constituirá en el corto plazo en un nuevo acceso vehicular al centro de la ciudad, y específicamente al Puerto, modificando la circulación del tráfico pesado que hoy accede a las instalaciones portuarias por la red vial urbana.

El Ministerio de obras públicas y comunicaciones vendría hacer el órgano competente para desarrollar temas de gestión urbanística. A la fecha no se ha venido desarrollando un modelo específico ni por el Ministerio ni por el Municipio de Asunción. No obstante, no se ha desarrollado un modelo de gestión, hace 20 años se proyectó uno, el cual no se ha implementado. Actualmente el MOPYC ha celebrado un convenio con la municipalidad de Asunción a fin de fomentar el desarrollo de la franja costera, así pues se busca favorecer el acceso al centro de la ciudad integrando a la población ribereña y lograr un tratamiento inclusivo al área de influencia urbana.

Perú: La planificación para la ciudad es un instrumento fundamental para el desarrollo ordenado. No se puede construir una ciudad moderna, eficaz y que garantice calidad de vida sino la hemos planificado. Una de las experiencias que se ha trabajado para la solución del transporte es el desarrollo del El Plan Metropolitano de Transporte al 2025, en donde se

examinan los diversos planes de desarrollo vial en base a la alternativa- de la red básica de transporte seleccionada. En base a la jerarquía de vías del futuro plan de la red vial aprobado por las municipalidades de Lima y Callao, los planes de desarrollo vial están compuestos por planes de construcción de nuevas vías, la actualización y mejoramiento de los planes viales existentes, el mejoramiento de los planes de las intersecciones, y el examen de los planes de desarrollo vial para áreas suburbanas, como se describe a continuación: i) Plan de desarrollo de las Vías Expresas Nacionales y Regionales, ii) Plan de desarrollo de las Vías Expresas Metropolitanas y iii) Plan de desarrollo de las Vías Arteriales y Colectoras. Estos proyectos están contemplados en la actualización del Sistema Vial Metropolitano, el cual esta siendo actualizado con proyectos que se están desarrollando, y áreas de expansión.

Republica Dominicana: La Oficina para el Reordenamiento del Transporte ha realizado una serie de gestiones urbanísticas para buscar soluciones en la Republica Dominicana, como son:

- 1) Utilización de semáforos inteligentes.
- 2) Construcción de corredores en las principales avenidas del país.
- 3) Construcción de la Línea-1 del Metro de Santo Domingo.
- 4) Construcción de elevados y túneles en las intersecciones más transitadas.
- 5) Elaboración del proyecto de la terminal de autobuses, para las rutas alimentadoras del Metro Santo Domingo.
- 6) Como parte de las obras paralelas al Metro Santo Domingo, se lleva a cabo la construcción de la avenida circunvalación, para descongestionar el tráfico.
- 7) Creación de diferentes instituciones para organización del transporte, como son:
 - 7.1) OTTT Oficina Técnica de Transporte Terrestre.
 - 7.2) OMSA Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses.
 - 7.3) AMET Autoridad Metropolitana del Transporte
 - 7.4) OPRET Oficina para el Reordenamiento del Transporte.

Venezuela: En el Municipio Maracaibo del Estado Zulia, se han implantado de Planes de Transporte y Obras producto de Estudios de Transporte y Vialidad, en el marco del Plan Nacional de Transporte Urbano.

Se está trabajando en el Plan Estratégico de la Ciudad de Caracas 2020, en donde la Movilidad es uno de los ejes fundamentales a desarrollar.

2. ¿Cuáles son las necesidades más importantes a corto y mediano plazo sobre gestión urbanística para soluciones del transporte en su Institución?

Argentina: Se cree que se debe mejorar la accesibilidad de pasajeros. Esto no solo implica mejoras en el sistema de transporte público sino también mejoras en el sistema de seguridad. Consideran que la accesibilidad descongestiona el acceso a la ciudad pero esta debe ir aparejada con políticas complementarias, para lo cual se tiene importantes esfuerzos como ejemplo la red de subterráneos, la integración multimodal entre otros.

Bolivia: Las prefecturas en el marco de la Ley de descentralización y las autonomías departamentales, a partir de los Planes de Desarrollo Departamentales, se constituirán en el factor de coordinación entre municipios en caso de transporte metropolitano que pueda incluir más de un municipio, y en el tema normativo que necesariamente, a nivel departamental, deberá pasar por las autoridades del respectivo departamento.

Es muy importante en este punto la necesidad del saneamiento del derecho propietario de los bienes del ferrocarril que han sido invadidos por terceros. La única autoridad regulatoria en el sector ferroviario, es la ATT, por lo que tendrá que realizar las gestiones para la liberación de estos espacios que pueden convertirse en parte de la solución de sistemas masivos de transporte en ciudades como La Paz, Cochabamba o Santa Cruz entre otras.

Brasil: La integración entre los distintos modos de transporte, la racionalización de los sistemas de transporte, la implantación de tarjetas únicas metropolitanas, implantación de ciclo vías y estímulo al uso de la bici, intervenciones para prioridad al peatón, restricción al uso del vehículo privado e inversión en ferrocarriles urbanos.

Colombia: El Cumplimiento de las políticas nacionales de organización de ciudades entorno a los nuevos proyectos. La implantación de SIT tanto masivo como estratégicos que requieren de una adaptación de las ciudades a dichos proyectos. A mediano plazo: i) PLM de Bogotá redensificando entorno al corredor, ii) Nuevas líneas de METRO Medellín con TRAM haciendo corredores verdes iii) Ciudades puerto integrándolas urbanísticamente a la actividad de puerto marítimo potencializando su actividad en el entorno urbano iv) Plan del Aeropuerto de Bogotá incorporando una zona aledaña dentro

de la ciudad, especializándola a servicios aeroportuarios retirando una zona residencial que está impactada negativamente por la ampliación del aeropuerto.

Costa Rica: Existen tres cuerpos normativos que regulan el sector y dos Instituciones que la ejercen, la regulación técnica-operativa y la rectoría del sector es responsable el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la regulación económica cuya competencia la ejerce la Autoridad Reguladora; pero ambas instituciones han tenido dificultades de coordinar sus actuaciones, por consiguiente para mejorar y hacer más efectiva la labor regulatoria deberían ser ejercidas por una sola entidad que se encargue de forma integral del sub-sector transporte, en lo que respecta a la regulación técnica-operativa y la regulación económica.

En nuestro país, en particular, ya no se trata sólo de resolver algunos problemas en este contexto, la cuestión no es tan simplista a todos los efectos. La tarea va más allá de soluciones aisladas. Se requiere una solución que integre los diversos componentes del transporte colectivo que, en conjunto, forman su engranaje. Esto sólo será posible si se produce la transformación estructural de todo el sistema, desde la forma de organización y administración de las empresas para este tipo de actividad, a la forma de explotar técnicamente las rutas que le correspondan.

Ecuador: De acuerdo con las definiciones del PMM y el Plan Operativo Anual (POA), son las siguientes:

A corto plazo:

Consolidación del Sistema Integrado Metrobús-Q (SIM): i) Implementación vial, paradas, talleres y operación de los corredores Sur-Occidental, Sur-Oriental y Alonso de Angulo ii) Implementación de los Terminales de Transferencia Miraflores y Guamaní.

Sistema Metro: i) Establecimiento de las bases conceptuales, avance de estudios de ingeniería del proyecto (factibilidad técnica, ambiental, económica, financiera y marco institucional)

A mediano plazo:

Fortalecimiento del Sistema Integrado Metrobús-Q (SIM): i) Integración física y tarifaria del SIM ii) Implementación vial, paradas, talleres y operación de los corredores Quito – Tumbaco – El Quinche y el Quito – Valle de los Chillos iii) Implementación de Estaciones de Transferencia para estos corredores.

Sistema Metro: i) Implementación de la infraestructura física y operativa de este sistema ii) difusión y concertación sobre nuevos paradigmas del transporte iii) Implementación de acuerdos con los gobiernos locales para la reinserción del sistema ferroviario en el sector de la transportación iv) Lograr adhesión y compromisos de las comunidades a su propuesta, incorporándolas a un sistema que privilegia el Desarrollo Comunitario v) recuperación del Patrimonio edificado propio de

FEEP consistente en estaciones y talleres ubicados en los centros históricos. FEEP ha cumplido alrededor del 75% de las metas trazadas para este ámbito. La rehabilitación de las edificaciones patrimoniales propias impulsa el mejoramiento integral de la calidad de los núcleos urbanos en los que se asienta, así como la revitalización de actividades productivas y consecuentemente, la elevación del ingreso familiar.

España: La necesidad clara e inequívoca de FEVE en el ámbito de la gestión urbanística es la integración de la actual línea de FEVE en los tramos urbanos y metropolitanos (espacios que configuran el entorno de las urbes) por los que actualmente discurre el trazado de FEVE para conseguir que el ferrocarril, además de servir de transporte público eficiente y que favorezca la intermodalidad, deje de ser vista como una cicatriz en las ciudades, que separan barrios, generan molestias y además causan graves problemas de seguridad en el entorno.

En función de la experiencia de de la empresa privada refieren el caso del País Vasco: Los Planes Territoriales Sectoriales son los planes elaborados por los departamentos con competencias con incidencia territorial, y desarrollan las Directrices de Ordenación Territorial. Se han definido los siguientes PTS:

- PTS de Ordenación de los Márgenes de Ríos y Arroyos
- Plan Sectorial General de Carreteras
- PTS de Red Ferroviaria en la CAPV
- PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales
- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Protección y Ordenación del Litoral
- PTS de Infraestructuras de Residuos Urbanos.
- PTS de Patrimonio Cultural
- PTS Agroforestal
- PTS de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas
- PTS de Puertos
- PTS de Red Intermodal y Logística del Transporte.

Honduras: Refiere la urgente necesidad del trabajo en conjunto con demás instituciones, tanto locales como nacionales. Es necesario implementar para mejorar el sistema de transporte público, una nueva modalidad de transporte, con el fin de dar mayor seguridad al pasajero y agilidad en los desplazamientos, cambiando así el aspecto de la ciudad.

México:

Colima:

- Contar con el Estudio de Movilidad y Transporte para la Zona Metropolitana de Colima
- Elaborar el Plan de Movilidad y Transporte
- Formalizar los instrumentos para la operación del Fondo Metropolitano
- Contar con la autorización del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de la Zona Metropolitana de Colima para contratar el Estudio de Movilidad
- Necesidad de fortalecimiento institucional y financiero de base importante;
- Identificación en el primer año de estrategias que incluyan a los 5 municipios en su conjunto, y no acciones puntuales que generen conflicto en el proceso de toma de decisiones;
- Elaboración en el primer año de la base técnica y de planeación para las acciones de infraestructura y obra a realizarse durante el 2011 y 2012.
- Generación de una cartera de proyectos, que incluya los proyectos ejecutivos necesarios para el acceso a mayores recursos financieros;
- Fortalecimiento de acciones de colaboración intermunicipal, que puedan verse materializadas en acuerdos formales de asociación
- Apoyo técnico y financiero para las ciudades pequeñas que son potenciales en la transformación de la movilidad y el transporte en México.

Manzanillo: En definitiva el reto más importante en el corto y mediano plazo consiste en la instrumentación de los planes y proyectos de movilidad que se tienen ya desarrollados. La necesidad principal consiste en integrar activamente en los proyectos a los distintos sectores: industria turística, comunidad portuaria, cámaras comerciales y empresariales y sociedad en general, así como en sensibilizar a los tomadores de decisiones sobre la necesidad de reorientar los patrones de desarrollo hacia una visión más integral de la movilidad y el transporte, que tenga en cuenta las necesidades de las personas sobre las de los vehículos. Adicionalmente, es necesario avanzar en la gestión urbanística relacionada con el desarrollo del Puerto comercial, dado que es la principal actividad económica de la ciudad, se hace necesario integrar sus estrategias y proyectos, con las necesidades de la ciudad. En este momento puede afirmarse que el Puerto promueve sus estrategias de manera aislada a la ciudad, dado que se le concibe como una entidad federal, ajena a las administraciones locales o estatales.

Metro: Intensificar la coordinación entre los entes de transporte público de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México para mejorar la articulación entre los diferentes modos de transporte. Construir un sistema de información que permita la toma de decisión en acciones que mejoren el desempeño de nuestra institución. Incluir la participación activa de los usuarios de nuestro transporte, para mejorar el servicio.

Estado de México: Realizar las adecuaciones a los bandos municipales de ley para adecuar el ingreso de los trenes suburbano y la protección de los espacios necesarios para la creación de los centros de transferencia multimodal. La instalación de proyecto de BRT Tecamac-Ecatepec, así como los ejes troncales en varios municipios de la entidad.

Secretaría de Transporte del Estado: Garantizar el uso del suelo, para que la implementación de los sistemas de transportación masiva, para que el crecimiento urbano se lleve a cabo, respetando el derecho de vía.

Congreso de la Unión - Comisión de Atención a Grupos Vulnerables: Adecuación de equipamiento urbano y los sistemas de transporte a todos los tipos de discapacidad identificadas, acorde al volumen de los usuarios potenciales.

En México se estima que mínimo el 10% de la población sufre de alguna discapacidad que limita su capacidad de desplazamiento, y considerando familiares y personas relacionadas puede alcanzarse el 70% de la población, por lo tanto hay un rezago en la satisfacción de necesidades de un mercado importante.

Históricamente, la disparidad ocasiona un rechazo o discriminación en todos los sentidos incluso el laboral. Como bien sabemos, las personas con discapacidad encuentran un sinnúmero de barreras en nuestra sociedad, debido a que las diversas formas arquitectónicas adoptadas con anterioridad, les impiden su plena participación e inclusión, ejemplo de ello, son las barreras físicas, entre las que se pueden mencionar, la falta de rampas de acceso para sillas de ruedas, puertas con acceso rápido, fácil y accesible, pocas o nulas superficies táctiles para personas invidentes; barreras en la información, como la falta de publicaciones en Braille, solo por mencionar algunas.

Por esto se han propuesto modificaciones a la ley de personas con discapacidad, y se está impulsando un punto de acuerdo en el congreso nacional para modificar las nociones de ajustes razonables, la definición de “discapacidad” para sensibilizar a las autoridades, que aún no implementan la normativa vigente en la planeación de infraestructura, para adecuar el palacio legislativo, y motivar un cambio en la percepción de la sociedad.

Paraguay: Para la ciudad es imperativo mejorar su sistema de movilidad de manera a incrementar sus actuales niveles de competitividad. Dentro de esta visión se enmarcan algunos proyectos que se encuentran en diversas etapas de desarrollo: i) Traslado del Puerto de Asunción y su reconversión urbana. Estas instalaciones se encuentran en el corazón del Centro

Histórico de la ciudad, creando disfunciones que vuelven ineficiente el puerto, y agravan sensiblemente la movilidad en toda su zona de influencia ii) El desarrollo de una o más plataformas logísticas, que permitan una distribución racional de las cargas y mercaderías en la ciudad, impidiendo que camiones de gran porte circulen por la trama urbana, aumentando los costes de las mercaderías, y aumentando la congestión general en la ciudad iii) Una decidida transformación del modelo de gestión y prestación del servicio de transporte público urbano y metropolitano (Desarrollar sistemas inteligentes de gestión del tráfico y Contar con instrumentos de gestión y normativas para el uso de suelo, que hagan previsibles los desarrollos urbano y guíen las inversiones públicas y privadas, a nivel regional (algunos municipios de la región cuentan con estos instrumentos, pero en todos los casos no se encuentran coordinados con otros municipios del entorno, algo imprescindible en regiones metropolitanas).

Perú: El Tema de zonificación y actividades de los usos de suelo, pues debe existir una correspondencia entre el uso de suelo y la propuesta que se quiere plantear sobre las vías. Por ejemplo tenemos una vía que está previsto como residencial sin flujo alto de vehículos de transporte público y privado, y se convirtió en una vía de mucho comercio y ahora se ve los problemas de congestión, contaminación y tener que cambiar la zonificación del área a comercio de residencial y el tema vial solo adaptarla a la necesidad actual de la zona. La fiscalización respecto al derecho de vía, pues están siendo ocupadas, y proyectos que se han planificado están siendo modificados, lo que se debe de evitar.

Republica Dominicana: Dar continuidad al proyecto de transporte rápido masivo, con la ampliación de los sistemas de trenes metropolitanos. La construcción de un ferrocarril interregional desde la ciudad de Santo Domingo hasta la 2da. Ciudad en importancia como es Santiago de los Caballeros. Centralizar todos los sistemas de transporte en una sola institución, ya que actualmente están conformadas por separado.

Uruguay: Se busca mejorar el sistema ferroviario a fin de mejorar la accesibilidad al puerto de Montevideo, así mismo políticas como impedir que camiones de gran tonelaje circulen por la ciudad, un sistema inteligente de gestión de tráfico, mejoramiento de vías y promoción del transporte público coadyuvaran a solucionar en alguna medida los problemas urbanísticos y el transporte.

Venezuela: Luego de la conclusión de la fase de pre diagnostico del componente de Movilidad en el marco del Plan Estratégico de la Ciudad de Caracas 2020, la cual considera el Transporte desde un punto de vista “sistémico”, es decir, la articulación de de los sub sistemas de: transporte público, vialidad (vehicular y peatonal), carga, regulación y control,

seguridad y educación vial y usos de suelo, se busca ahora en una fase la “participación” de los diferentes actores (autoridades locales, nacionales, expertos, transportistas de personas, transportistas de carga, organizaciones civiles, entre otros) involucradas en el área temática a fin de lograr validación de líneas estratégicas, y definición de las acciones a acometer en un plazo inmediato y al 2020.

Por otra parte urge una adecuada coordinación fluida con autoridades Nacionales.

3. ¿Qué modelos sobre gestión urbanística para soluciones del transporte se van a implementar en el futuro de su Institución?

Argentina: Existe un plan estratégico ferroviario dictado y gestionado a través del ministerio de Planificación General. A través de este esquema se busca favorecer el acceso promocionar una estrategia ferroviaria.

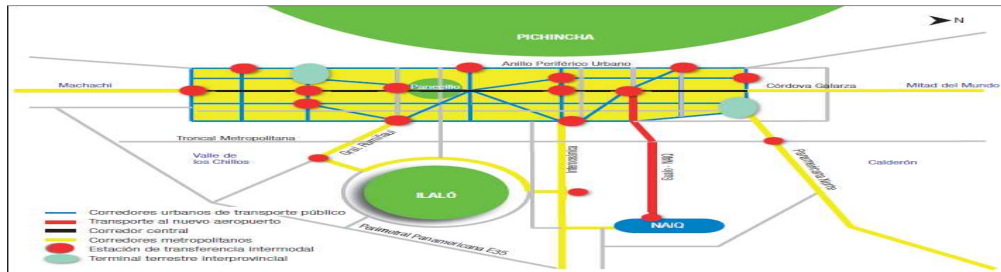
Bolivia: La gestión urbanística no es responsabilidad de ninguna de nuestras instituciones, pero necesariamente las Alcaldías tendrán que coordinar con las autoridades nacionales y departamentales en la generación de una política urbanística que facilite el desarrollo de medios de transporte que vayan a implementarse. Las prefecturas también generan los Planes de Desarrollo departamentales en los cuales tiene que enmarcarse los Planes Municipales.

Hasta la actualidad sin embargo, no ha habido iniciativas en la mejora de los sistemas de transporte por parte de los Gobiernos Municipales, ni departamentales ni nacionales pues ni siquiera existe una ley de transportes. Las iniciativas han sido siempre privadas o de sindicatos fundamentalmente, sin ninguna organización o modelos de Gestión Urbanística.

Brasil: A nivel nacional no hay modelos de gestión urbanística. En el gobierno de Minas está en marcha desde 2007 la implantación de un nuevo modelo institucional de gestión para el área metropolitana, en lo cual fue creada una agencia de desarrollo metropolitano que tiene como meta la reordenación del territorio, la fiscalización de la ocupación del suelo y la integración de los sistemas de transporte.

Colombia: Bogotá seguirá incorporando un modelo de crecimiento entorno a los proyectos de transporte planeados. Se está reformulando el POT enfatizando en esto como política para la ciudad. Los POT de las ciudades se están adaptando a los sistemas de transporte planificados como política nacional.

Ecuador: Una estructura de transporte integrado que favorezca las transferencias de los pasajeros, con un pasaje único, con desplazamientos en buses de alta capacidad, veloces y que no contaminen el ambiente ni áreas urbanísticas e históricas, en base a ello se está desarrollando los siguientes sistemas: i) *Consolidación de los Sistemas BRT (Bus Rapid Transit).*- Buses de alta capacidad que operan en rutas Troncales de uso exclusivo, que se complementan con servicios alimentadores y vecinales, disponen de un sistema de terminales y paradas para realizar la integración física de pasajeros y con la previsión de un medio de pago único para la integración tarifaria, denominándose Sistema Metrobús-Q. ii) *Implementación del Sistema Metro.*- Es basado en un tipo de transporte público de alta y mayor capacidad al anterior y con servicios complementarios a estos, ver gráfico 2. Esquema del concepto de estructura general de Transporte Integrado.



i) Se basa en estipulaciones constitucionales y legales de participación ciudadana, inclusión de los actores sociales y políticos y aplicación permanente de los valores de sostenibilidad ambiental. ii) Considera la integralidad del ser humano y de la colectividad en la aplicación de los mejores modelos de desarrollo con fundamento en el bienestar de la población, el aprovechamiento racional de los recursos naturales y el equilibrado uso del territorio. (no se ha afectado el patrimonio Forestal de Estado para la obtención de durmientes) iii) Garantizar la movilidad como derecho ciudadano y base de la competitividad de una ciudad. iv) Asegurar al mejoramiento de las condiciones del entorno, ofreciendo un entorno urbano atractivo y saludable.

España: El modelo por el que apuesta FEVE es el sistema tren-tram, un modelo desarrollado en Alemania que permite, con un mismo vehículo, desarrollar una explotación ferroviaria en las áreas regionales y una explotación tranviaria en las ciudades y sus cercanías.

México:

Colima: La gran mayoría de las ciudades en México son pequeñas llegando a formar un gran potencial para llevar a cabo acciones que tengan que ver con la transformación urbana y humana, si se suman esfuerzos entre las buenas prácticas dentro de nuestro propio territorio, podemos construir sinergias y llevar al crecimiento urbano de las ciudades por un mejor camino, en donde las generaciones futuras tengan un medio ambiente con mejor calidad. La Zona Metropolitana de Colima le apuesta a la prevención en la ciudad aún compacta, un modelo que las grandes ciudades luchan tanto por recuperar. Se ha iniciado un profundo sistema de transformación en la gobernanza de la movilidad, esperamos conjuntar esfuerzos y experiencias entre nuestras ciudades para lograr un objetivo común.

Manzanillo: Se está trabajando actualmente en instrumentos de planeación a nivel distrital que orienten modelos de desarrollo menos dependientes de la movilidad motorizada, especialmente del automóvil, promoviendo los usos mixtos, la compacidad urbana y en general, la consecución de distritos urbanos integrales, que reviertan la tendencia mono-funcional y de segregación espacial de los actuales patrones de desarrollo. Este plan parcial desde su inicio se gestiona en coordinación con los principales desarrolladores de vivienda, autoridades locales, estatales y federales, en busca de lograr el consenso necesario para instrumentar las políticas y acciones derivadas de este instrumento.

Metro: El modelo futuro pretende estar basado en la información sistémica y de planificación, es decir, a través del intercambio de información que se genere en las distintas oficinas de gobierno, las captadas de los usuarios y no usuarios de transporte; con ello se pretende enfocar.

Estado de México: Modificar la legislación vigente para propiciar la inversión privada de servicios de transportación masiva, preparando los ordenamientos estatales y municipales para el adecuado ordenamiento y obligatoriedad de los tipos de unidades que prestan un servicio público. Liberar las avenidas importantes de la entidad dejando solo participar a los vehículos autobuses de mayor capacidad en un carril de transporte confinado y el retiro y readecuación de los servicios estatales en otras partes de la ciudad. Fortalecer las funciones de la secretaría de transporte como un ente consolidado que genera respuestas y oportunidades de mayor movilidad urbana y disminución de la ilegalidad del servicio público. Realizar estudios base que supere los tiempos políticos y genere los plazos necesarios a realizar para obtener el transporte necesario en la actualidad y con una programación y prospectiva de varios años y no de buenas intenciones.

Secretaria de Transporte del Estado: Básicamente es el de pasar de un transporte de movilidad media a uno de movilidad masiva o de mayor capacidad, mediante un transporte público eficiente, limpio, seguro y que cuente con tecnología de punta.

Congreso de la Unión - Comisión de Atención a Grupos Vulnerables: Se está impulsando involucrar la visión de un usuario con capacidades diferentes, durante todo el desarrollo de planificación de infraestructura de transporte y equipamiento urbano, se busca adecuar los criterios antropomórficos actuales para ofrecer comodidad y seguridad.

Se propuso exigir en las concesiones que creen un determinado volumen de demanda, adecuaciones que garanticen la accesibilidad total a todo tipo de usuarios, incluso en desarrollos turísticos, ya que la ley establece que limitar el acceso a un bien o servicio público es discriminación, y por lo tanto, los constructores y planificadores tendrán que ajustar sus indicadores de servicio a estos usuarios.

Paraguay: Se trabaja actualmente en el diseño de un sistema troncal de transporte público en el eje más congestionado de la ciudad. Se trata de un BRT con 17 km de vías segregadas, y que se constituirá en el primer corredor de lo que se proyecta como una Red Integrada de Transporte Público.

Perú: Lima cuenta con el Plan de Desarrollo Metropolitano que contiene los proyectos: el Metropolitano, el Cosac, y el Tren Eléctrico.

Republica Dominicana: El modelo que se piensa implementar, va en consonancia con el modelo de Metro de Madrid, ya que son nuestros principales asesores en materia de transporte. Hasta ahora se está trabajando en la combinación de autobuses que sirvan como rutas alimentadoras para aumentar la cantidad de viajeros en el Metro Santo Domingo y para llevar el servicio a las cercanías del área metropolitana de la ciudad de Santo Domingo.

Uruguay: No hay ningún modelo ni planificación establecida sin embargo se tiene la conciencia que en caso de implementarse uno, este deberá apuntar a ser eficiente, programático y moderno.

Venezuela: Es necesaria la consideración de una Planificación Estratégica que genere las acciones a seguir, entre ellas los Estudios Integrales necesarios a largo plazo.

Conclusiones 1, 2 y 3

- I. Desde una perspectiva conceptual, los participantes consideran algunos de los factores siguientes como determinantes de la factibilidad y el éxito de las medidas vinculadas con la optimización de la movilidad urbana: i) La visión de la planeación urbana desde la perspectiva productiva económica, distante de la perspectiva social – El ciudadano, peatón como sujeto pasivo ii) La definición del modelo de ciudad se basa en los vehículos y su movimiento más que en el ser humano. iii) La planeación del desarrollo y de la movilidad desde una concepción puntual, nuclear, en términos geográficos, distante de la visión holística territorial, iv) La debilidad del marco normativo y jurídico v) La cascada de normas basadas en “la movilidad urbana también”, v) La sensibilidad de las administraciones con el tema, vi) Los recursos aplicables a la planeación y desarrollo de la movilidad urbana, vii) El poder fáctico de las “familias del transporte”.
- II. Los participantes coinciden en algunos aspectos en cuanto al “status quo” de sus actuaciones: i) La inconsistencia del marco normativo y jurídico precedente los obliga a revisar y ajustar sus componentes para fundamentar sus decisiones, ii) De una manera u otra, todos están trabajando sobre diagnósticos que han venido realizando y que les está orientando para avanzar, iii) Entienden el alcance e impacto de sus decisiones y actuaciones a partir de la capacidad intrínseca de los proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad para resolver los problemas y generar bienestar. iv) Consideran que es una aportación importante la experiencia “FEVE” para planear el aprovechamiento de los trenes de cercanías.
- III. La sostenibilidad de cualquier sistema de transporte masivo de pasajeros debe al menos cubrir sus costos operacionales, por lo tanto no debe estar sujeto a la implementación de incentivos o subsidios operacionales.
- IV. Fomentar la cooperación de las diferentes instituciones públicas, ya sea municipales, estatales o nacionales para el intercambio de información y de las experiencias sobre los resultados de las diferentes medidas o políticas tomadas con respecto a la movilidad del transporte.
- V. Para sacar el máximo provecho a encuentros como el que nos convoca en esta ocasión y fortalecerlos de cara al futuro para lograr un desarrollo armónico temático en Iberoamérica, coinciden en la conveniencia de: i) Crear un observatorio de la movilidad urbana, ii) Establecer un foro sobre soluciones de transporte en ciudades emergentes, iii) Promover un estudio

de benchmarking sobre movilidad urbana y iv) Establecer un centro de ayuda para la nivelación de la movilidad urbana que disponga de recursos para asistencia técnica y financiera.

MIERCOLES 05 DE MAYO DE 2010

4. ¿Qué aportes ha tenido su institución a la dinámica de su ciudad?

MERCOSUR (Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasil y Venezuela)

Para el caso de países como Argentina, Paraguay y Uruguay los planes de desarrollo en relación al crecimiento y la dinámica de la ciudad se encuentran fragmentados, es decir, que existen varios actores que realicen tareas similares. Autoridades municipales, nacionales y en algunos casos operadores privados realizan aportes para la búsqueda de soluciones a la mejora del transporte.

En el caso de Brasil, mas concretamente en el estado de Minas Gerais, el gobierno ha realizado importantes inversiones en infraestructura, como es el caso de una vía semiexpresa desde el centro de la ciudad al aeropuerto (40 km.) mejoras de accesibilidad a la region norte del area metropolitana.

En Venezuela, se ha realizado por parte del Gobierno Municipal de Maracaibo, la construcción de una red maestra conformada por 5 rutas que interconectaron la ciudad en ambos sentidos. Este hecho mejoró los tiempos de viaje, redujo el numero de trasbordos de usuarios incrementando la dinámica de la ciudad.

La inversión realizada en infraestructura incluyó mejoras viales como pavimento, redes viales, señalización. También se ha invertido en un plan de modernización de los semáforos lo que ha redundado en una mayor dinámica en el tránsito de la ciudad.

COMUNIDAD ANDINA (Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú)

Existen aportes técnicos en la construcción de procesos de Caracterización y Diagnóstico de la Transportación urbana. Se ha trabajado fuertemente en ganar espacios para la gobernabilidad de las propuestas y para evitar conflictos entre administración pública, empresarios de transporte y usuarios.

Se han impulsado procesos altamente participativos para la Identificación de los problemas, causas y, en especial en la generación de las propuestas de solución. Se han generado políticas eficaces de diálogo, para llegar a acuerdos y compromisos que permitan superar los problemas existentes.

De acuerdo con las competencias de los gobiernos locales, se han fortalecido aunque a ritmo no muy acelerado, los procesos de planificación, implementación de infraestructura, equipamiento, operación y gestión de los sistemas de transporte y de la red vial en el contexto urbano de las ciudades.

En ciertas ciudades se ha adoptado fuertemente la idea de utilizar el Sistema de Transporte en Metro, debido al crecimiento y al desarrollo económico de las ciudades, básicamente en los siguientes aspectos, principalizándose los siguientes elementos: I) Implementación de ejes estructurados de la movilidad, complementadas con rutas alimentadoras o integradas al sistema Metro. II) Contribución al desarrollo urbanístico de las zonas de impacto de las áreas Metropolitanas y de algunos municipios aledaños. III) Formación de Cultura Ciudadana, que es conocida a nivel mundial como cultura Metro.

NAFTA / UNIÓN EUROPEA / MÉXICO

La regulación del marco Jurídico, estudiar y reformar si es necesario el marco jurídico para dar las garantías suficientes del transporte al transporte masivo. Transformación a sociedades mercantiles para tener reconocimiento ante la autoridad de su organización.

Implementación de corredores viales concesionados a una empresa de empresa, para tales efectos se propone que los nuevos corredores renueven el parque vehicular con participación del Estado, retirando de circulación el parque vehicular fuera de norma. A todos los operadores del transporte se les debe capacitar permanentemente y en la renovación de sus licencias los exámenes que permitan garantizar su comportamiento social.

CENTRO AMÉRICA Y EL CARIBE

En Centroamérica y el Caribe coincidimos que en nuestros países se han desarrollado proyectos que han contribuido sensiblemente al desarrollo de la movilidad urbana de nuestras ciudades consiguiéndose aportes en el orden de tiempos de viaje, accidentabilidad, reducción en la emisión de gases, descongestionamiento vial.

Así por ejemplo el Metro de Santo Domingo con su nueva línea y el caso de Costa Rica con la apertura de los servicios desde San José hasta la ciudad de Heredia.

5. ¿En el corto y mediano plazo qué puede aportar su institución a la dinámica de su ciudad?

MERCOSUR (Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasil y Venezuela)

Paraguay: El gobierno nacional en el corto plazo piensa invertir una suma de 500 millones de us\$ en la región metropolitana de Asunción y la propia capital. Una parte de esa cifra va a infraestructura vial, otra parte en viaductos, túneles, nuevos accesos (5 viaductos y 2 túneles) y la construcción del BRT.(Bus de tránsito rápido) y el paseo costanero de la ciudad de Asunción. Por último la reconversión del puerto de Asunción.

Estas inversiones se suman a las que vienen realizando las autoridades municipales en tareas de centralización de red semáforos y a mediano plazo se piensa impulsar nuevos corredores de BRT para atender el 100% de la demanda de transporte, como sistema integrado. Dentro de este plan se encuentra el tren de cercanías.

Brasil: En nivel regional, se esta desarrollando un plan director metropolitano que prevé la utilización de las líneas férreas dentro del área metropolitana, que hoy se encuentran sub utilizadas o únicamente transportan mercancías.

A nivel nacional, existe un programa de inversión es para mejorar los sistemas de transporte de todas las áreas metropolitanas, que se realizan para dotar de la mejor infraestructura l país para cuando se desarrolle el Mundial 2014. Inversión: U\$S 1.000.000.000.000 (1 billón de dólares).

Venezuela: Se continuará el desarrrollo de la red de semáforos y mejorar la circulación del tránsito de forma general. La apertura de vías, dará continuidad a otras vías principales y secundarias que existen en la ciudad, para lograr mejor conectividad entre eellas. (tapones viales)

Argentina: Se está realizando una extensión en la red de subterráneos. En el mediano plazo existe el proyecto del reordenamiento de los accesos ferroviarios al puerto de Buenos Aires. Se piensa extender el trayecto de un tranvía eléctrico existente en la zona de Puerto Madero.

Existe un proyecto de soterramiento del ferrocarril Sarmiento en sus 40 kilómetros de extensión, con el fin de aumentar la frecuencia de la oferta de transporte en este corredor muy saturado por la demanda de pasajeros y al mismo tiempo eliminar la barrera urbanística que implica el tren en la superficie.

Se ha elaborado una matriz de origen – destino de viajes en la ciudad de Buenos Aires, en su región metropolitana, en base a encuestas realizadas a los pasajeros de los distintos modos de transporte.

Por último destacar la construcción de una serie de pasos a desnivel con el fin de generar fluidez en el transito en las zonas urbanas.

Uruguay: A nivel municipal se han producido modificaciones en el tránsito vehicular por las calles de Montevideo. En la gran mayoría de las grandes arterias, por donde el tráfico es muy importante, se ha incluido un corredor de uso exclusivo para buses, a efectos de dar mayor fluidez al transporte colectivo y proceder a un mayor orden.

Se encuentra a estudio un plan de transporte colectivo multimodal, que permita dar debida fluidez a los pasajeros que utilizan el servicio ferroviario de pasajeros que puedan trasbordar al servicio de ómnibus y puedan llegar hasta el centro mismo de la ciudad.

COMUNIDAD ANDINA (Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú)

A corto plazo: i) Establecer sistemas de transporte integrados, en el cual se incorporen actores públicos y privados. ii) Concienciación Ciudadana para el apoyo a proyectos de inversión relevantes para el largo plazo. ii) Considerar las dinámicas locales para el fortalecimiento de los sistemas de transporte, en alineación a las políticas regionales y gubernamentales. iii) Establecer competencias y complementariedades con todos los elementos de movilidad posibles para el desarrollo de las ciudades.

A mediano plazo: i) Generar sistemas de transporte que brinden a la ciudadanía desplazamientos eficaces, eficientes y equitativos lo que beneficiará a la economía de las ciudades. li) Administrar la infraestructura del transporte actualmente existente y la que se construya en el futuro, a través de una buena planificación, dirección, financiamiento, administración, rehabilitación, operación, construcción y funcionamiento de la referida infraestructura. iii) Establecer corredores viales conforme los Planes Maestros aprobados, creando nuevas líneas de cable aéreo y creación de cultura metro en todos los modos de transporte.

NAFTA / UNIÓN EUROPEA / MÉXICO

Desarrollar un plan Nacional por Regiones Metropolitanas para transformar la movilidad urbana hacia el transporte masivo en coordinación con la Secretaria de Comunicaciones y Transportes Federal, buscando la asesoría de consultores internacionales aprovechando los avances obtenidos en otros países, como mínimo a 20 años.

En las Zonas Metropolitanas reconocidas impulsar un programa de coordinación y fortalecimiento institucional con las Autoridades Municipales con el Estado mismo.

Fomentar la integración de las empresas de transporte con la constitución de una sola empresa, dicha empresa tendrá que ser regulada por la autoridad correspondiente de transporte bajo los lineamientos de un consorcio regional en donde participen todas las autoridades de las diferentes entidades federativas y municipales.

Crear un organismo administrador, regulador e integrador Metropolitano del transporte público.

Constitución de un Blog o foro Internacional que permita dar seguimiento a los diferentes planes de desarrollo del transporte en varios países apoyado por consultoría Internacional.

Fomentar integración modal y de todo tipo de usuarios de forma cómoda y segura en los sistemas de transporte.

CENTRO AMÉRICA Y EL CARIBE

Estamos consolidando los proyectos de los últimos 5 años, y la expectativa sería a mediano plazo extender o ampliar los servicios.

En el campo de la regulación se hace necesaria la implementación de una Institución que regule e implemente la integración de los diferentes medios de transporte.

Mediante la socialización de los diferentes proyectos intentamos forjar un mejor entendimiento y la coexistencia de una relación más armoniosa para el estímulo de la movilidad asociado al interés del desarrollo de las infraestructuras públicas concebidas para tal efecto.

6. ¿En su institución existe algún modelo a implementar en el futuro para a la dinámica de su ciudad?

MERCOSUR (Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasil y Venezuela)

En Venezuela se ha aplicado el modelo TRANUS, que es un simulador integral de localización de actividades como uso de suelos y transportes.

En Brasi, se ha utilizado un modelo de integración para la red de transporte y una asociación público privada, para expansión y gestión de la línea del metro.

En Paraguay, situación similar al Brasil pero en transporte de buses y eventualmente ferroviario.

En Argentina, se está ejecutando el plan estrategico realizado por el Gobierno Nacional a traves de la Secretaría Nacional de Transpñorte.

En Uruguay, se ha implementado un plan estrategico de infraestructuras, que incluye el desarrollo del modo carretero y ferroviario tanto a nivel de cargas como de pasajeros.

COMUNIDAD ANDINA (Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú)

Existen Planes Estratégicos de Movilidad.

Existen Proyectos de Desarrollo del sistema de transporte, conforme las nuevas demandas y perspectivas de desarrollo de las ciudades.

Existen sistemas de organización y gestión, que deben ser mejorados permanentemente.

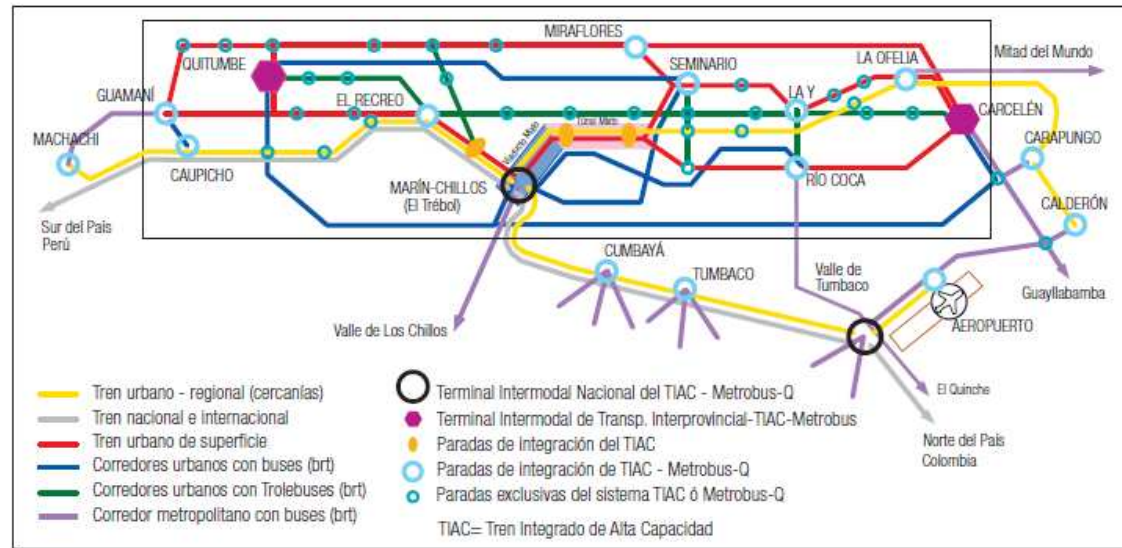


Gráfico 1.- Modelo de estructura del Sistema Metrobús-Q y Sistema de Metro

NAFTA / UNIÓN EUROPEA / MÉXICO

El Plan Estatal de Desarrollo es el documento que sintetiza las acciones para desarrollar las políticas de transporte público en la entidad; de éste documento rector se desprende el Programa Especial de Transporte Masivo, en donde se señalan los criterios para la implementación de un nuevo sistema de transportación basado en la integración y complementariedad de distintos modos de transporte, privilegiando el transporte de alta capacidad, entre ellos el sistema de trenes suburbanos, metro, los sistemas con autobuses articulados sobre carril confinado, los sistemas de corredores con autobuses de capacidad media y los sistemas de alimentación a cada uno de los transportes masivos, así como buscar en los planes de desarrollo urbano, motivar un menor desplazamiento del ciudadano.

Promover el desplazamiento no motorizado del ciudadano (peatonal, bicicletas)
La integración en toda la red de transporte de la tarjeta de prepago complementando todos los sistemas.

CENTRO AMÉRICA Y EL CARIBE

En Costa Rica el modelo de desarrollo del tren de cercanías, en Republica Dominicana el modelo SITRAM (Sistema Integrado de Transporte Masivo, importado del Metro de Madrid y en Honduras se encuentran realizando estudios de factibilidad para realizar un BRT (carril bus articulado).

7. ¿Qué obstáculos han encontrado en su Institución al realizar proyectos que aporten a la dinámica de su ciudad?

MERCOSUR (Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasil y Venezuela)

De manera unánime en estos países se han identificado los mismos obstáculos de crecimiento en el programa de mejorar la dinámica de la ciudad: i) La institucionalidad política y la enorme cantidad de actores que participan en la toma de decisiones hacen que no existan programas que se mantengan en el tiempo y que se siga una línea determinada con independencia del poder de turno que gobierna. li) Como consecuencia de esto, surgen la falta de recursos, la redirección de recursos asignados previamente que luego son destinados a otras áreas, no darle la prioridad suficiente para determinar políticas de estado..

COMUNIDAD ANDINA (Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú)

Débil articulación de las propuestas de transporte y movilidad con los planes de desarrollo.

Políticas de transportación de carga y pasajeros formuladas sobre principios de baja sostenibilidad ambiental. Ej. El uso creciente de combustibles fósiles.

Insuficiente planificación e integración de los sistemas de transporte.

Deficiente implementación de soluciones propuestas y evaluación de las mismas.

Problemas en la gobernabilidad de la propuesta, conflictos entre administración pública, empresarios de transporte y usuarios.

NAFTA / UNIÓN EUROPEA / MÉXICO

Falta de coordinación y comunicación entre los diferentes niveles de Gobierno,
Falta de voluntad política, intereses ajenos a los proyectos, duplicidad de proyectos, desintegración sectorial, distintas prioridades por presiones políticas, del servicio que limita la movilidad urbana, competencia desleal, modificación y traslape de derroteros.

Sobreoferta del servicio de transporte que limita la movilidad urbana en algunas zonas y falta de transporte en otras.

Falta de sensibilidad ante las necesidades del usuario y por lo tanto de un sistema que satisfaga sus necesidades y fomente el uso del transporte público.

CENTRO AMÉRICA Y EL CARIBE

Grupos de interés económico y político

Problemas prediales (afecciones o invasiones)

Viabilidad ambiental

Marco Normativo fragmentado (legislación)

Escasez de recursos

Determinar políticas del Estado

Escasez de equipo, obsoleto.

Conclusiones 4,5,6 y 7

- Es imperativo entonces aplicar procesos altamente participativos para la Identificación de los problemas, causas y, en especial en la generación de las propuestas de solución.
- Políticas eficaces de diálogo, son imprescindibles para llegar a acuerdos y compromisos que permitan superar los problemas existentes.
- De acuerdo con las competencias de los gobiernos locales, es fundamental en la dinámica socio – económica de la población, llevar adelante con responsabilidad la planificación, implementación de infraestructura, equipamiento, operación y gestión de los sistemas de transporte y de la red vial en el contexto urbano de las ciudades.
- Adicionalmente, el Sistema de Transporte en Metro, ha contribuido al crecimiento y al desarrollo económico de las ciudades, básicamente en los siguientes aspectos:
- Implementación de ejes estructurados de la movilidad, complementadas con rutas alimentadoras o integradas al sistema Metro.
- Contribución al desarrollo urbanístico de las zonas de impacto de las áreas Metropolitanas y de algunos municipios aledaños.
- Formación de Cultura Ciudadana, que es conocida a nivel mundial como cultura Metro.
- El presupuesto limitado hace que se prioricen proyectos sin poder atender a toda la población.

- La conformación de barrios ilegales de viviendas sin sujetarse a las normativas vigentes y luego solicitan a la Institución obras como apertura de vías, líneas de transporte público, etc.
- El fortalecimiento del SIM hace que las operadoras de transporte público convencional pierdan cada vez mas espacios de servicio por lo que en más de una ocasión se han opuesto a estos cambios positivos de la ciudad.
- Resistencia a cambios, grupos interesados, medios de transporte paralelo y hasta ilegales, financiamiento insuficiente

JUEVES 06 DE MAYO DE 2010

8. Sistemas para la mejora de la capacidad de transporte urbano de carga.

CENTRO DE FORMACIÓN DE LA COOPERACIÓN ESPAÑOLA
CARTAGENA DE INDIAS
SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE
SOLUCIONES DE TRANSPORTE EN CIUDADES EMERGENTES
Cartagena de Indias, 04 - 07 de mayo del 2010



EL TRANSPORTE URBANO DE MERCANCIA – LA LOGÍSTICA COMERCIAL
URBANA Y LA MOVILIDAD

OBJETIVO GENERAL DEL SEMINARIO
“Producir efectos positivos y políticas de cohesión social*, en los territorios que se encuentran en situación de dificultad, a través del intercambio y el análisis de experiencias de transporte en áreas urbanas y metropolitanas.”

*** Cohesión social y económica ..?**

u

**P
R
O
B
L
E
M
A**

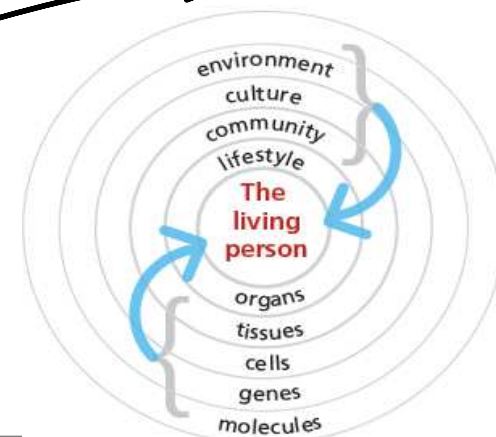
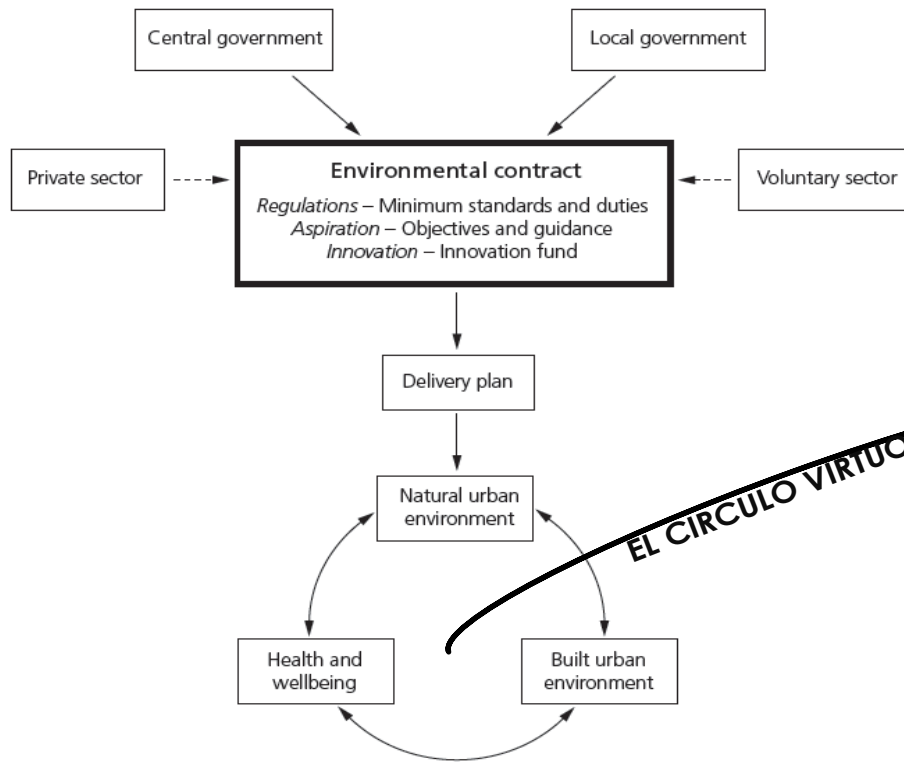
Hasta mediados de los 90, investigadores y políticos no se interesaron por los crecientes problemas relativos al transporte urbano de mercancías. Recientemente, la dinámica ha cambiado y hay un creciente interés por la logística de los servicios de reparto, especialmente en el centro de las ciudades.

El futuro éxito de los centros urbanos depende de su efectividad en diferentes dimensiones, las cuales muchas veces son contrapuestas. Por una parte, las áreas urbanas deben ser lugares atractivos para vivir, trabajar, comprar y pasar el tiempo libre. En este sentido, se enfrentan a una creciente competencia, principalmente con centros comerciales localizados en las afueras.

Si se pretende que los minoristas y otros actores implicados conserven la confianza en los centros urbanos, se deben proveer sistemas de logística eficientes, de forma que las premisas comerciales sean rentables. Por otro lado, los urbanistas son conscientes de la necesidad de mantener y aumentar la calidad ambiental de los centros urbanos, para atraer a compradores, turistas y trabajadores, e incluso a potenciales inquilinos. En general, la población percibe los vehículos de mercancías como algo perjudicial para el medio ambiente y que contribuye a empeorar los problemas de congestión, contaminación, seguridad y ruido.

Source: Allen, J., Thorne, G. and Browne, M. (Universidad de Westminster)

Redefiniendo la estructura de gestión del ecosistema urbano



Preguntas referenciales y 36 respuestas procesadas.

- I. **Conoce un diagnóstico** sobre la actualidad del sistema de transporte urbano de carga en las ciudades emergentes de su país o en alguna de las mas connotadas y hacernos participe de él ?
- | | |
|--------------------------------------|-------|
| A, No existe, no conozco diagnostico | 75.87 |
| B. Si existe diagnostico | 24,13 |
- II. **Que experiencias** sobre Sistemas para la mejora de la capacidad del transporte urbano de carga se han realizado en su institución?.
- | | |
|---------------------------------|-------|
| A. Ninguna | 72.32 |
| B. Mejoras accesibilidad, modos | 13.88 |
| c. Reglamentación local | 11.20 |
| D. Descarga nocturna | 2,60 |

u

Preguntas referenciales y 36 respuestas procesadas.

- III. **Cuales son las necesidades** más importantes a corto y medio plazo sobre sistemas de mejora para la capacidad del transporte urbano de carga en su país ?.
- A. Censo transportadores
 - B. Inversión en infraestructura
 - C. Normativa urbana sobre accesibilidad a los modos
 - D. Regulación del sistema desde la administración
 - E. Establecer rutas periféricas Reordenamiento del trafico
 - F. Desarrollar centros de distribución de carga
 - G. Proyectar soluciones a la medida de las ciudades
 - H. Ordenamiento vehicular
 - I. Concertación interpartes
 - J. Sistemas inteligentes de transporte

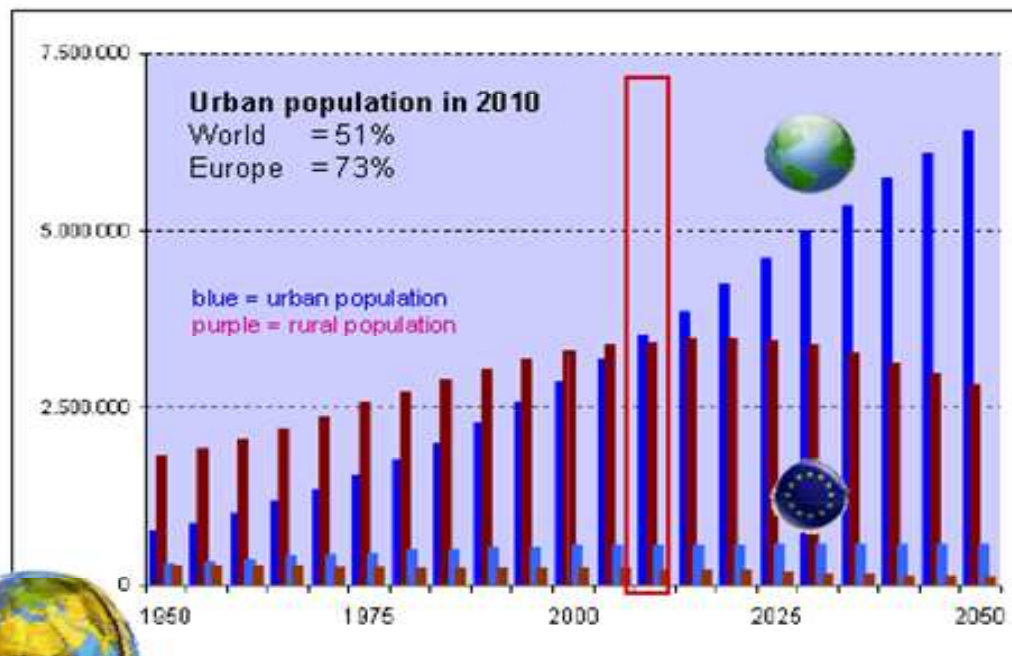
Preguntas referenciales y 36 respuestas procesadas.

- IV. Que modelos** sobre sistemas para la mejora de la capacidad del transporte urbano de carga se van a implementar en el futuro de su país.
- | | | |
|----|----------------|-------|
| A. | Los desconozco | 77.77 |
| B. | Suposiciones | 12.23 |
- V. Considera** conveniente desarrollar áreas de planificación y desarrollo dentro de la administración dedicadas al transporte urbano de carga ?
- | | | |
|----|--------------|-------|
| A. | Si | 91.66 |
| B. | No | 5.55 |
| C. | Suposiciones | 2.79 |
- VI. Considera** conveniente que las áreas de planificación y desarrollo dedicadas a la movilidad urbana en la administración aborden el problema de la logística urbana de forma integrada ?
- | | | |
|----|--------------|-------|
| A. | Si | 91.66 |
| B. | Suposiciones | 5.55 |
| C. | No | 2.79 |

Preguntas referenciales y 36 respuestas procesadas.

VII. Lo considera posible ? Que obstáculos se puede encontrar

- A. Si
- B. Obstáculos
 1. La falta de información, conocimiento, visión
 2. Falta de sensibilidad, voluntad, políticas, planes maestros, proyectos, programas Ad hoc.
 3. Armonización normativa, institucional y procedimental
 4. Disponibilidad presupuestaria
 5. Disfunción de la “triada logística”
 6. Oposición de los grupos de interés
 7. Conflictividad potencial de las decisiones
 8. Dimensionamiento de la solución
 9. Capacidad de los orientadores de las decisiones y de los propios decisores
 10. Infraestructura



Source: UN Population Index 2007



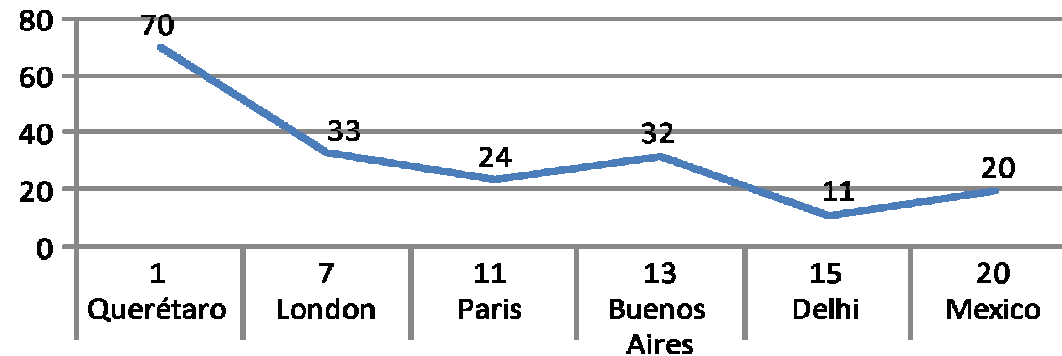
u

**Una receta compleja:
Sostenibilidad, integración logística urbana humana / logística urbana de carga**



u

Vehículos de carga por 1.000 habitantes urbanos



Source: Transportation Research Board' 2010 - World Bank Meeting 13 January 2010
Dr. Laetitia Dabanc – INRETS / French national institute for transport and safety research

La carga y la ciudad:

I. Las ciudades son centros políticos y núcleos de desarrollo económico.

- A. Redes de infraestructura
- B. Construcción
- C. Renovación
- D. Turismo
- E. Inmigración

II. Las ciudades son centros de producción:

- A. Localización industrial.
- B. Transformación bipolar.

III. Las ciudades son nodos de transportes y logística:

- A. Acumulación de terminales de transporte.
- B. Localización intermedia.
- C. Distribución urbana

IV. Las ciudades son centros de consumo:

- A. El problema de la distribución urbana de mercancías.
- B. La distribución capilar
- C. El problema del "último kilómetro"



Desajuste entre producción, distribución y consumo por efectos de la Globalización, las redes de producción global, los sistemas inteligentes de transporte y los sistemas inteligentes de logística (La integración de las cadenas de logísticas de suministro y su alineación con las tendencias globales.)

Capacidad, fiabilidad, costo efectivo, impacto, mitigación?

u

La ciudad, la sociedad, la carga y la movilidad integral urbana.

“Movilidad urbana sustentable”

1. Inducir el desarrollo urbano, social y económico con un modelo de movilidad urbana sustentable.
2. Considerar al peatón el personaje principal de la movilidad urbana.
3. Incrementar el uso del transporte público.
4. Reducir el uso excesivo del automóvil particular.
5. Favorecer el desarrollo de medios alternativos de transporte como la bicicleta.
6. Mejorar la seguridad vial.
7. Reducir contaminación auditiva y atmosférica.
8. Incrementar el acceso a personas con capacidad diferente

Fase	Objetivo	Resultado esperado
1. Diagnóstico de la situación	Identificar los problemas de movilidad urbana (Variables clave)	Intensidad e importancia de los problemas identificados
2. Identificación de proyectos clave	Profundizar en los problemas e identificar proyectos, medios y objetivos	Mapa de eventos relevantes y tendencias claves
3. Construcción de escenarios	Visualizar tendencias y escenarios a futuro	Reconocimiento de escenarios deseables, posibles y realizables
4. Planteamiento de estrategias	Establecer líneas estratégicas de acción	Pautas de movilidad urbana sustentable

Referential Source: Agenda de movilidad urbana sustentable - Gobierno de Jalisco, México.
 Concept: Ulpiano Libreros – International researcher

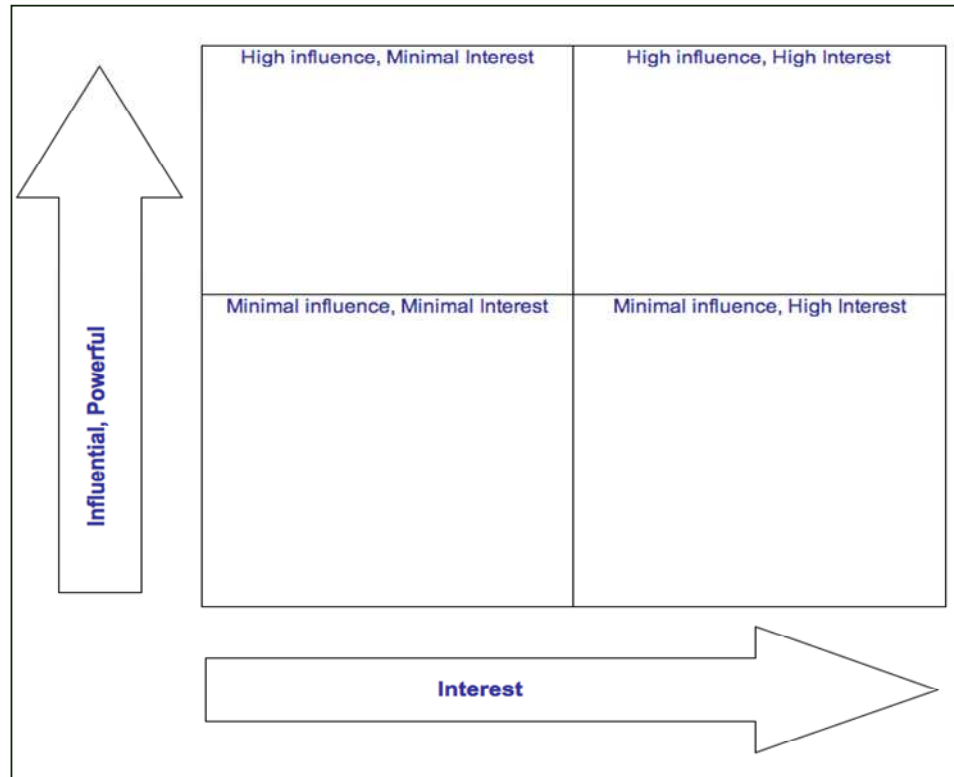


La ciudad, la sociedad, la carga y la movilidad urbana integrada.

“Plan integrado de Movilidad urbana sustentable”

ASPECTOS RELEVANTES PARA UN PROYECTO DE CIUDAD

**LINEA DE BASE:
DEFINIR OBJETIVOS**
(Meta, medida, argumento, realidad, tiempo)



u

La transición imprescindible



u