

## **RESISTENCIA NECESITA LA ELABORACION Y EJECUCION DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA\***

Continuando con lo expuesto en nuestro anterior artículo publicado los días 9 y 17 de mayo de 2015 en el Suplemento Chaqueña de diario Norte (Ver en [www.martindiegopirola.com.ar/articulos/Planificacion\\_vial\\_urbanistica.pdf](http://www.martindiegopirola.com.ar/articulos/Planificacion_vial_urbanistica.pdf)), queremos seguir aprendiendo de los que saben como una forma de contribuir a crear conciencia ciudadana en ésta temática tan conflictiva como es la circulación urbana y su forma responsable de abordarla.

Por lo que seguiremos ilustrándonos con quienes han investigado de manera científica y sistémica el tránsito urbano, tanto en la teoría como en la realidad diaria: el Ing. Juan Carlos Dextre Quijandría de Perú y el Dr. en Geografía Pau Avellaneda de España, enseñanzas que se encuentran plasmadas en la obra *“Movilidad en Zonas Urbanas”* (Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2014).

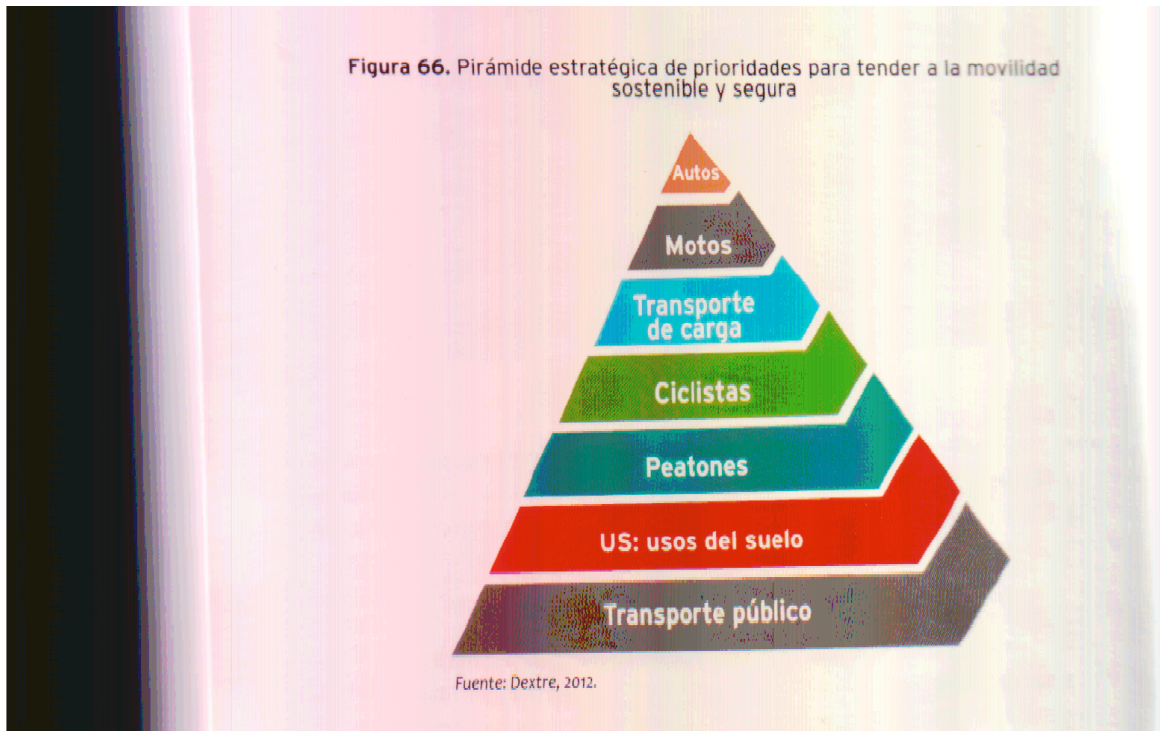
### **PLAN DE MOVILIDAD URBANA**

Hay que elaborar y ejecutar un Plan de Movilidad Urbana (PMU) y bajo ésta premisa planificar de manera integral la movilidad en los tres ámbitos funcionales siguientes:

- **Los medios de transporte:** este ámbito comprende el conjunto de medidas para mejorar la eficiencia de uso y las condiciones de seguridad de los distintos modos de transporte utilizados en el ámbito urbano, tanto los modos no motorizados como los transportes colectivos o los medios privados (taxis y remises).
- **El espacio público:** realizar una asignación adecuada de este espacio entre los medios de transporte y los demás usos de la vía pública.
- **El espacio privado:** la organización funcional del espacio es el principal determinante de la cantidad y la distancia de los desplazamientos que necesitan realizar cotidianamente los ciudadanos. Además, en el espacio privado también deberán prever el establecimiento de reservas para el estacionamiento de vehículos (bicicletas, motocicletas, automóviles, etc.) y para operaciones de carga y descarga de mercancías.

---

\* Por el Dr. Martín Diego Pirota. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: [www.martindiegopirola.com.ar](http://www.martindiegopirola.com.ar) – Artículo publicado en el diario Norte, Resistencia-Chaco, Suplemento Chaqueña, 14 de Febrero de 2016.



## ACCIONES SOBRE EL ESTACIONAMIENTO

Difícilmente el conductor tomará su automóvil si no tiene donde estacionarlo en el lugar de destino o si el costo de hacerlo resulta demasiado alto. Por eso muchas ciudades han utilizado la oferta de estacionamiento como una herramienta eficaz para racionalizar el uso del automóvil y para regular la entrada de vehículos en determinadas áreas de la ciudad.

Durante muchos años, las políticas de estacionamiento en la mayor parte de las ciudades consistían en ofrecer el mayor número de plazas de estacionamiento posible para satisfacer a la demanda existente. Ello supuso, sin duda alguna, un impulso notable en el crecimiento del uso del automóvil. Ahora bien desde el paradigma de la sostenibilidad las políticas de aparcamiento deben basarse justamente en lo contrario, en racionalizar la entrada de vehículos evitando el acceso generalizado al área céntrica, dándose prioridad al transporte público y a las bicicletas.

Los aparcamientos de disuasión, también llamados *park & ride* (“aparcarse y montar”) o de intercambio, son aparcamientos que facilitan el cambio entre transporte privado y transporte público gracias a su ubicación privilegiada en las estaciones de autobús y ferrocarril. Su objetivo principal es disuadir a las personas de usar el coche para acceder al centro de una ciudad, ofreciéndoles una alternativa competitiva y de calidad basada en el estacionamiento del vehículo en la periferia y el posterior desplazamiento al centro de la ciudad mediante el transporte público.

“Si a una buena red de transporte público masivo se le añade el diseño de sistemas de *park & ride* que evite que muchos de los conductores ingresen al centro de las ciudades en sus automóviles y, además, la política de estacionamientos se restringe a 3 horas como máximo (para que no lleven el automóvil al trabajo), entonces se estaría promoviendo que algunos dejen el auto y se suban al transporte público, y

que otros los dejen cerca de sus casas en las estaciones del transporte público masivo o en la periferia de la ciudad”.

“Algunos ejemplos de estas acciones los podemos encontrar en Barcelona, donde distintas zonas de *park & ride* en el origen del viaje permiten que los usuarios dejen sus vehículos en la estación del ferrocarril de cercanías e ingresen al centro de la ciudad en transporte público, o en Nueva York, donde la ubicación de áreas de *park & ride* situadas alrededor del centro de la ciudad permite que los usuarios dejen sus automóviles e ingresen al centro en buses especialmente diseñados para que funcione el sistema”.

Entonces si la tendencia de las llamadas ciudades verdes es no permitir el ingreso del automóvil particular al centro urbano, hay que racionalizar y ser muy cuidadosos con el incentivo indiscriminado de facilidades impositivas para el establecimiento de lugares destinados al estacionamiento de rodados dentro del casco céntrico de la ciudad.

#### Objetivos y ámbitos de actuación de un Plan local de seguridad vial urbano

Ámbito de actuación	Objetivos genéricos
1. Diseño del espacio público y la señalización.	Repartir de forma más equitativa el espacio vial y mejorar el diseño de las calles y la señalización vial para garantizar la convivencia de todos los sistemas de desplazamiento.
2. El tránsito y la convivencia de los distintos medios de transporte urbanos.	Pacificar el tránsito y fomentar los medios de transporte y sistemas de desplazamiento más sostenibles (transporte público, bicicleta, peatones).
3. La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.	Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de los vehículos a motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores).
4. La movilidad de los colectivos más vulnerables.	Aumentar la protección de los peatones (en especial de niños y mayores), ciclistas y personas con movilidad reducida.
5. La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.	Actuar sobre la vigilancia y el control de la indisciplina vial y las infracciones (evitar que sea percibido por la sociedad como un sistema puramente recaudatorio).

6. La atención sanitaria y social de las víctimas de accidentes de tránsito.	Mejorar la atención sanitaria y social a los afectados por accidentes de tránsito y considerar la seguridad vial urbana como un tema de salud pública.
7. El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.	Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de información sobre movilidad y accidentalidad vial urbana.
8. La formación y la información sobre seguridad vial urbana.	Actuar en el ámbito de la formación y la información de los ciudadanos para introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad.
9. La coordinación y colaboración entre administraciones.	Impulsar la coordinación y la colaboración con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.
10. La participación social sobre seguridad vial urbana.	Fomentar la participación social y el debate ciudadano sobre movilidad local y seguridad vial urbana e impulsar los pactos locales.

## **ACCIONES PARA PROMOVER EL USO RACIONAL DEL AUTOMÓVIL**

“Racionalizar no quiere decir prohibir, sino limitar su acceso a las zonas de la ciudad que consideremos de uso preferencial para otras formas de transporte, tratar de reducir su demanda, en especial cuando existen formas alternativas de desplazarse, y conseguir un uso tan seguro, fluido y aceptable ambientalmente como sea posible cuando sea imprescindible usarlo”.

Para ello se han utilizado varias estrategias, algunas de las cuales señalamos a continuación:

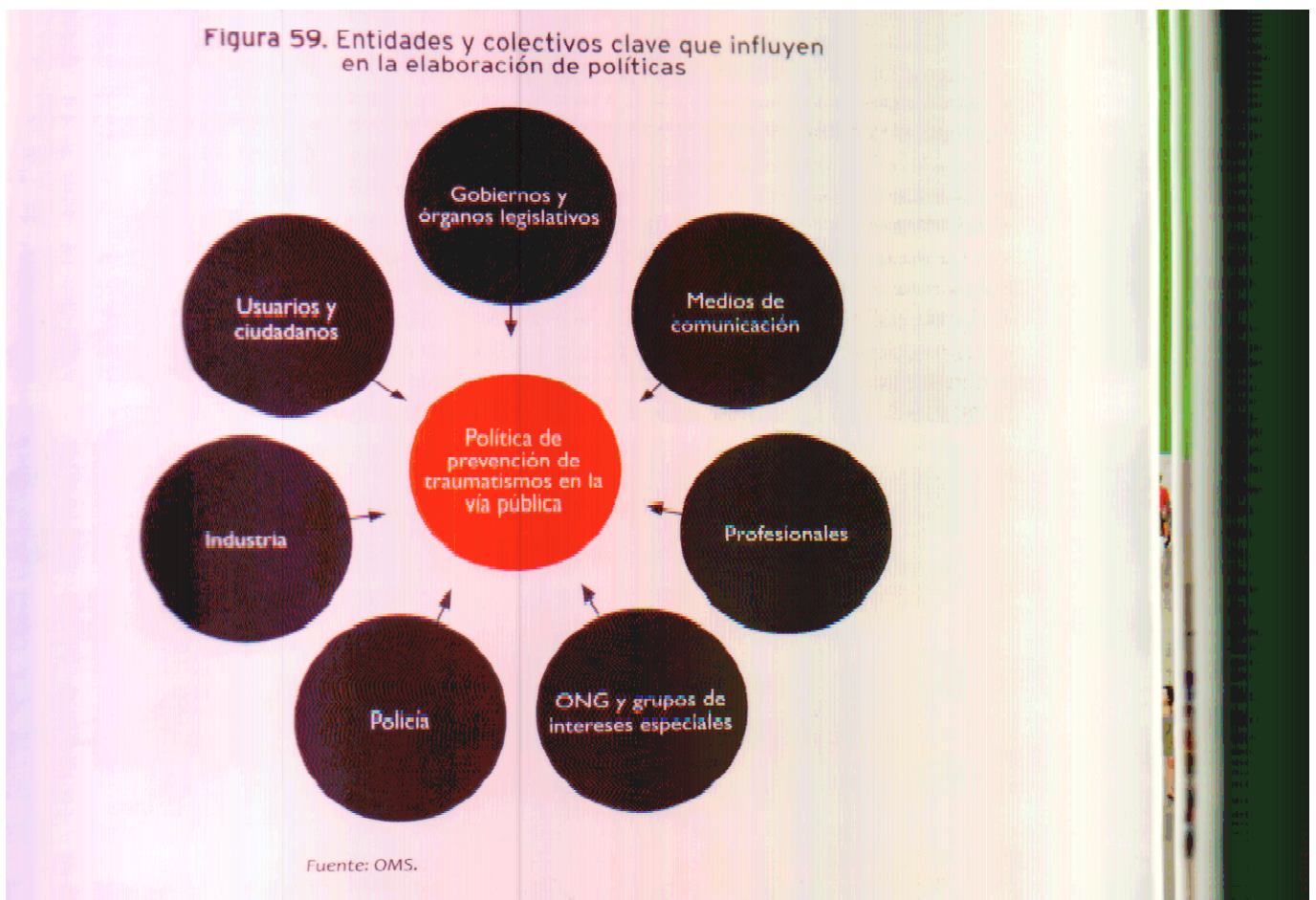
- Peaje urbano: que deben abonar los vehículos que ingresan a determinadas zonas de la ciudad (Londres).
- Zonas ambientales: en las que se prohíbe el paso de vehículos a motor, públicos o privados, que no lleven una etiqueta verde que certifica que no superan ciertos límites de emisiones (Berlín).
- Pico y placa: se regula el uso de los automóviles en función del número de patente y en las horas pico (Bogotá).

“Si lo que se pretende es racionalizar el uso del automóvil, es necesario revertir esta imagen idílica que tiene el automóvil (símbolo de libertad, de autonomía, de

progreso social, de estatus) explicando a los ciudadanos las consecuencias de su (ab)uso, ofreciéndoles alternativas para realizar sus desplazamientos”.

## ADECUAR EL MARCO COMPETENCIAL Y FOMENTAR LA COLABORACIÓN INTERINSTITUCIONAL

“Los accidentes de tráfico se han convertido en un problema social, que solo es abordable con la participación del conjunto de administraciones públicas y los distintos colectivos sociales con conocimiento y competencias sobre la materia. Es preciso que cada organismo intervenga, desde su ámbito de competencia con medidas urbanísticas, educativas, técnicas, legislativas, policiales o de control para encontrar posibles soluciones a la compleja cuestión de la accidentalidad vial urbana. En este sentido, la colaboración institucional y del tejido social y económico debe ser permanente y dinámica en todo lo que atañe a la seguridad vial, puesto que el marco legal actual otorga competencias normativas y de gestión a todos los niveles de administración”.



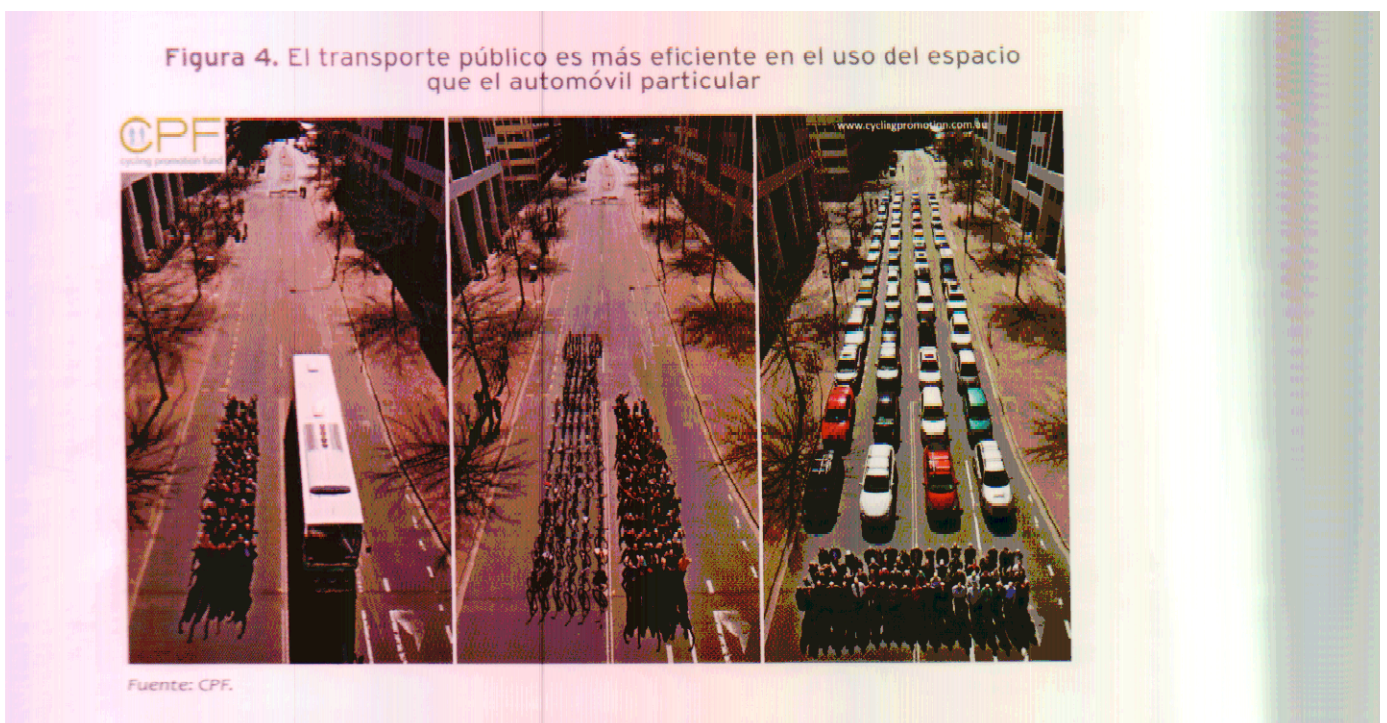
“Para lograr una adecuada articulación en las actuaciones de las distintas administraciones y lograr que funcione el conjunto deben establecerse ciertas relaciones entre ellas que permitan avanzar en el objetivo de mejorar la seguridad vial. Esta colaboración debe llevarse a cabo bajo los principios de coordinación, cooperación, complementariedad e información recíproca, respetando siempre las competencias propias de cada administración implicada. Para conseguir dicha

participación son interesantes instrumentos como los planes de seguridad vial, los convenios de colaboración o la existencia de órganos colegiados en los que, mediante la participación de todos los actores, se consiga un mayor grado de eficacia en la consecución de los resultados previstos. A su vez, dicha coordinación debe traducirse en las siguientes acciones prioritarias:

- Creación de un Consejo Municipal y la Seguridad Vial
- Aprobación de un Pacto por la Movilidad y la Seguridad Vial
- Financiación de actuaciones promovidas por la sociedad civil”.

En ese sentido fue una señal positiva la audiencia pública o consulta ciudadana convocada por el intendente capitalino, Jorge Capitanich, que tuvo amplia respuesta de los vecinos interesados en discutir y presentar sus propias propuestas alternativas a las del municipio, para el mejoramiento del transporte público en la ciudad, que justamente constituye uno de los pilares fundamentales del sistema de movilidad urbana y como tal debe ser revisado tanto en sus recorridos o itinerarios de viaje como en la calidad del servicio prestado a los usuarios y su relación con el costo de la tarifa, de manera de incentivar e incrementar su utilización por parte de los vecinos, logrando así un uso más eficiente del espacio público, teniendo en cuenta el espacio físico ocupado en relación a la cantidad de personas transportadas, y redundando ello en beneficio de la funcionalidad vial (comodidad o fluidez de la circulación).

**El transporte público es más eficiente en el uso del espacio que el automóvil particular**



## RESISTENCIA PUEDE CONVERTIRSE EN UNA SMART CITY

La “ciudad inteligente” a veces también llamada “ciudad eficiente” o “ciudad súper-eficiente”, se refiere a un tipo de desarrollo urbano basado en la sostenibilidad que es capaz de responder adecuadamente a las necesidades básicas

de instituciones, empresas, y de los propios habitantes, tanto en el plano económico, como en los aspectos operativos, sociales y ambientales.

A propósito, la sostenibilidad también debe darse en el ámbito de la movilidad urbana, ya que a través de ésta última los habitantes pueden desarrollar todas sus actividades y en ella se encuentran comprometidos intereses económicos, sociales, políticos, etc.

Una *Smart City*, o ciudad inteligente, se puede describir como aquella ciudad que aplica las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) con el objetivo de proveerla de una infraestructura que garantice:

- Un desarrollo sostenible.
- Un incremento de la calidad de vida de los ciudadanos.
- Una mayor eficacia de los recursos disponibles.
- Una participación ciudadana activa.

Por lo tanto, son ciudades que son **sostenibles económica, social y medioambientalmente**. La *Smart City* nace de la necesidad de mantener una armonía entre estos aspectos.

“Una ciudad o complejo urbano podrá ser calificado de inteligente en la medida que las inversiones que se realicen en capital humano (educación permanente, enseñanza inicial, enseñanza media y superior, educación de adultos...), en aspectos sociales, en infraestructuras de energía (electricidad, gas), tecnologías de comunicación (electrónica, Internet) e infraestructuras de transporte, contemplen y promuevan una calidad de vida elevada, un desarrollo económico-ambiental durable y sostenible, una gobernanza participativa, una gestión prudente y reflexiva de los recursos naturales, y un buen aprovechamiento del tiempo de los ciudadanos” (Jesús Vela de Rodrigo, [Ciudades inteligentes: gobierno participativo](#), sitio digital 'Nueva Tribuna', 26 de enero de 2013).

Las ciudades modernas, basadas en infraestructuras eficientes y durables de agua, electricidad, telecomunicaciones, gas, transportes, servicios de urgencia y seguridad, equipamientos públicos, edificaciones inteligentes de oficinas y de residencias, etc., deben orientarse a mejorar el confort de los ciudadanos, siendo cada vez más eficaces y brindando nuevos servicios de calidad, mientras que se respetan al máximo los aspectos ambientales y el uso prudente de los recursos naturales no renovables.

### **Proyectos de *Smart Cities* en Latinoamérica**

- **Montevideo (Uruguay):** Como una de las ciudades más pequeñas de toda la región, Montevideo destaca por ser la ciudad con **mayor calidad de vida** en toda América Latina. También sobresale como centro tecnológico al tener varios programas en universidades que quieren impulsar la iniciativa empresarial, con el fin

de que Uruguay se convierta en el mayor exportador de software per cápita de Latinoamérica.

- **Medellín (Colombia):** La ciudad es considerada como una de las ciudades que más transformaciones ha tenido en el continente. La infraestructura del metro y el metrocable es una de las más grandes apuestas para la **integración de las comunidades más pobres con el resto de la ciudad**, lo que convierte a Medellín en un ícono mundial para la inclusión y el tránsito inteligente.
- **Curitiba (Brasil):** La ciudad brasileña es considerada como pionera en cuanto a **planificación urbana e introducción de nuevos modos de movilidad**, especialmente en las soluciones para los sistemas de transporte masivo. Integrado, que además permite predecir deslizamientos de tierra y advertir a las comunidades con antelación.
- **Buenos Aires (Argentina):** Uno de los mayores logros para combatir el tráfico es haber **implementado su propio sistema de transporte masivo llamado Metrobús y su red de bicicletas**. Además, es la única ciudad que cuenta con un Ministerio dedicado exclusivamente a que la ciudad se convierta en inteligente, se llama 'Ministerio de la Modernización'.
- **Bogotá (Colombia):** Destaca en que ha sido la primera ciudad en ponerle frente al problema siendo **pionera en la implementación de BRT ('Bus Rapid Transit', TransMilenio)**, uno de los sistemas de transporte masivos más extensos y utilizados en el mundo. También se destaca por ser la primera ciudad latinoamericana en implementar las ciclorutas y taxis eléctricos.
- **Ciudad de México:** Destaca como una de las ciudades que más **promueve la creación de edificios verdes e inteligentes**. También destaca por ser una de las primeras ciudades en **implementar el sistema de bicicletas compartidas en la ciudad para poder acelerar y descongestionar el tráfico**. Actualmente el sistema con casi 4.000 bicicletas, y espera llegar a 6.000 en un futuro cercano. Otra de los campos en los que es pionera en América Latina es en la introducción de sistema de 'CarShare' (carros compartidos), en donde ya ruedan más de 40 vehículos, de los cuales algunos son eléctricos.