INFORME

EXPOSICIONES PRESENTADAS EN LOS SEMINARIOS.

PROYECTO: "DISEÑO DE MÉTODOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS, ESTUDIO DE CASO: TRANSPORTE PÚBLICO EN EL TERRITORIO PENCOPOLITANO"

TRANSPORTE PENCOPOLITANO
MÉTODO DE DEFINICIÓN DE POLÍTICA PÚBLICA EN FORMA PARTICIPATIVA

CONCEPCIÓN, OCTUBRE del 2010.

Expertos.

Manuel Albarrán
Director Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía.

Xabier Abadía Pérez
Ingeniero de Caminos, Intelligent Mobility, Barcelona.

Rodrigo Díaz Alarcón
Arquitecto, Institut d`Estudis Territorials, Barcelona.

Claudia Gracía Lima
Arquitecto/Urbanista, Universidad de Concepción.

Gonzalo de la Maza Escobar
Sociologo, Universidad de los Lagos.

Hector Díaz Cortes
Ingeniero Civil, Solutiva Consultora.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN 5

CAPÍTULO I.

EXPOSICIONES PRIMER SEMINARIO: Situación y Desafios Actuales del Sistema de Transporte Público en el Gran Concepción, ¿Problemas del Transporte?

CAPÍTULO II.

EXPOSICIONES SEGUNDO SEMINARIO: Experiencias y Propuestas de Participación Ciudadana en las Políticas de Transporte.

CAPÍTULO III.

EXPOSICIONES TERCER SEMINARIO: Validación de Propuestas y Metodologías de Participación Ciudadana en las Políticas Públicas.

PRESENTACIÓN.

Este informe contiene las exposiciones presentadas en los 3 Seminarios, por los distintos expertos e invitados extranjeros, los cuales abordaron la tematica de "Política Pública y participación: por un Transporte público Metropolitano Sustentable".

Las exposiciones fueron presentada por los siguientes expertos,

1. **Rodrigo Díaz Alarcón –** Arquitecto, Institut d´Estudis Territoriales, Barcelona.
2. **Xabier Abadía Pérez** - Ingeniero de Caminos, Intelligent Mobility, Barcelona.
3. **Claudia Gracía Lima** - Arquitecto/Urbanista, Universidad de Concepción.
4. **Gonzalo de la Maza Escobar** - Sociologo, Universidad de los Lagos.
5. **Hector Díaz Cortes** - Ingeniero Civil, Solutiva Consultora.
6. **Manuel Albarrán** - Director Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía.

CAPÍTULO I

EXPOSICIONES PRIMER SEMINARIO.

Situación, Desafios y Problematicas del Sistema de Transporte Público.

PRESENTACIÓN

MANUEL ALBARRÁN ULSEN

DIRECTOR

PROGRAMA POLÍTICAS PÚBLICAS Y CIUDADANÍA

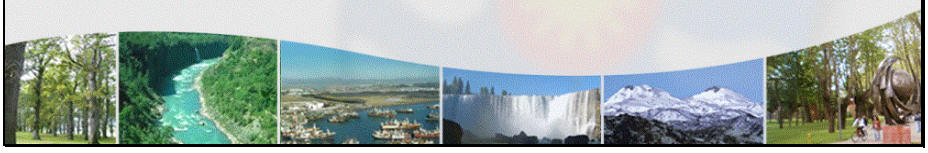
UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO

Contextualización proyecto INNOVA

Diseño de métodos para la implementación de políticas públicas, estudios de caso: Transporte Pencopolitano.

Concepción, 8 de septiembre de 2010

Parte importante de la siguiente información, fue presentada y entregada en informes durante el año 2009 al Consejo Regional Metropolitano de Transporte.

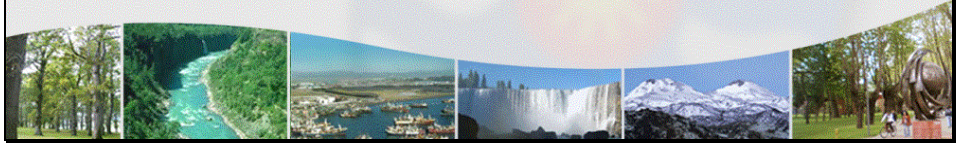


ANTECEDENTES DEL PROYECTO

PRESENTACIÓN

La Región del Bío Bío se planteó los importantes desafíos como es desarrollar un proceso participativo para recoger las necesidades ciudadanas e incorporarlas en un potencial proceso de Licitación Pública para la prestación de servicios urbanos de transporte público para el territorio Pencopolitano.

OBJETIVOS DEL PROYECTO



OBJETIVO GENERAL

Definir un método para el diseño e implementación de políticas públicas que consideren la participación ciudadana, a partir de la experiencia desarrollada para el transporte público del Gran Concepción.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Levantar participativamente la opinión y expectativas de la ciudadanía acerca del sistema de transporte público, del Gran Concepción.

- Elaborar una propuesta de aspectos a considerar en las bases de Licitación del trasporte a partir de los temas relevantes propuestos por la comunidad.

- Sistematizar información secundaria sobre la situación de transporte público en el Gran Concepción.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Identificar las problemáticas del transporte urbano del Gran Concepción.

- Diseñar una propuesta de desarrollo de la problemática del transporte urbano del Gran Concepción.

- Informar a la comunidad mediante la difusión del proceso de participación ciudadana desarrollado.

PRODUCTOS

- Expectativas de la ciudadanía para el transporte urbano recogidas participativamente.
- Documento de apoyo a las bases de Licitación con propuestas ciudadanas.
- Información secundaria sistematizada.
- Documento integrado sobre la problemática del sistema de transportes.
- Propuesta de desarrollo de la problemática del transporte urbano del Gran Concepción elaborada.
- Comunidad informada del proceso de participación desarrollados y los resultados obtenidos.

PLAN DE TRABAJO

Etapa 1: Levantamiento de la opinión ciudadana sobre las fortalezas y debilidades del sistema de transporte público en el Gran Concepción.

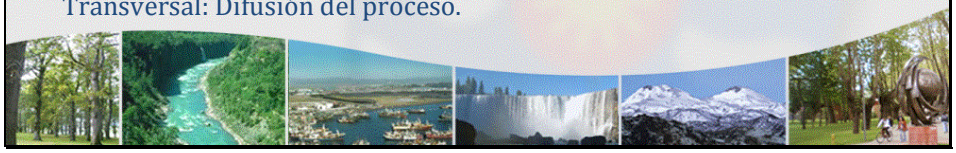
Etapa 2: Sistematización y Elaboración de propuestas ciudadanas para las Bases de Licitación.

Etapa 3: Levantamiento de información Secundaria sobre la situación de transporte público en el Gran Concepción.

Etapa 4: Identificación de la problemática del transporte urbano del Gran Concepción.

Etapa 5: Propuesta de desarrollo de la problemática del transporte urbano del Gran Concepción.

Transversal: Difusión del proceso.



PRODUCTOS ALCANZADOS

PRODUCTOS POR ETAPA

- Etapa 1: Levantamiento de la opinión ciudadana sobre las fortalezas y debilidades del sistema de transporte público en el Gran Concepción.

  - 5 Municipios apoyando la iniciativa.
  - 32 talleres realizados.
  - 725 personas participaron en el proceso.

Descripción : Considera el desarrollo de talleres territoriales en las comunas de Concepción, Chiguayante, Hualpén, Hualqui, Penco, San Pedro de la Paz y Talcahuano, en que se aborden temas que ocupan a la comunidad.

Comuna	Habitantes (apox)	Talleres
Concepción	228.000	**8**
Hualpén	86.000	3
Chiguayante	120 .000	5
Penco	53.000	2
Hualqui	23.000	1
San pedro de la Paz	96.000	4
Talcahuano	171000	7
7	657.000	30

- **Equipo de trabajo logística**
- **Metodología de talleres**
- **Plan de trabajo talleres**

- ETAPA 2: Sistematización y elaboración de propuestas ciudadanas para las bases de licitación.
  - –Propuestas desde las Debilidades del Sistema.
  - –Propuestas desde las Fortalezas del Sistema
  - –Propuestas desde las Expectativas de los Usuarios hacia el Sistema.

ETAPA 3: Levantamiento de información Secundaria sobre la situación de transporte publico en el gran Concepción.

- Diagnostico “actual” del Sistema de Transporte Pencopolitano.

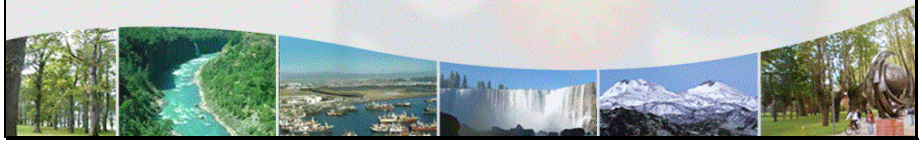
ETAPA 4: Identificación de la problemática del transporte urbano del gran Concepción.

- Taller de Trabajo Metodológico
- Talleres Sectoriales
- Seminarios

- ETAPA 5: Propuesta de desarrollo de la problemática del transporte urbano del Gran Concepción.
  - Propuesta de desarrollo de la problemática del transporte urbano del gran Concepción.
  - Publicación de libro sobre método para el diseño e implementación de políticas publicas , estudio de caso del transporte del Gran Concepción.

- Etapa actual: Identificación de la problemática del transporte urbano del gran Concepción.

  - **Seminarios**



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

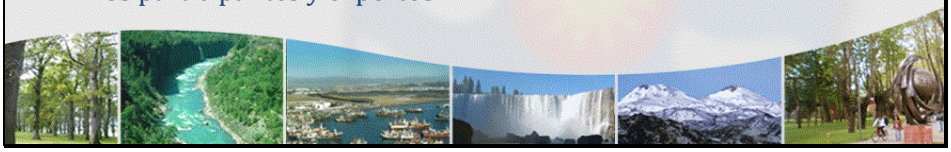
FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

PROGRAMA DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y CIUDADANÍA

Acreditada por 5 años 2005/2014
- Gestión Institucional
- Docencia de Pregrado
- Investigación
- Vinculación con el Medio

METODOLOGÍA DE TRABAJO SEMINARIO

- 1.- Contamos con 7 Mesas de Trabajo compuestas por 10 personas, incluyendo un moderador.
- 2.- Cada moderador trabajará con el grupo completando un cuestionario el cual tiene 3 preguntas relacionadas al tema discutido durante el día.
- 3.- Cada pregunta debe ser discutida por el grupo. Luego se escribirán las ideas principales. El proceso se repite para las otras dos preguntas.
- 4.- Una vez que la matriz este completa, un integrante del grupo expone a modo de conclusiones las ideas del grupo.
- 5.- Estas conclusiones luego serán discutidas y analizadas por los participantes y expertos.



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

PROGRAMA DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y CIUDADANÍA

Contextualización proyecto INNOVA

Diseño de métodos para la implementación de políticas públicas, estudios de caso: Transporte Pencopolitano.

Concepción, 8 de septiembre de 2010

PRESENTACIÓN

HÉCTOR DÍAZ CORTES

INGENIERO CIVIL

SOLUTIVA CONSULTORES

Diagnóstico y Desafíos del Sistema de Transporte Público en el Gran Concepción

Revisión de Estudios Existentes

Septiembre de 2010

Documentos Revisados

- Estudio “Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa” (SECTRA, 2000)
- Estudio “Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, II Etapa “ (SECTRA, 2003)
- Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, IV Etapa" (SECTRA, 2003)
- Estudio “Diseño del Sistema de Transporte Público para el Gran Concepción” (SECTRA, 2004)
- Estudio “Evaluación de la Reducción de Frecuencia del Transporte Público en Concepción” (2004 – 2009)
- Actas Consejo Metropolitano de Transporte (2009)

Contenidos

- Sistema de Actividades
- Demanda del Sistema de Transporte
- Oferta del Sistema de Transporte
- Actas Consejo

1. Sistema de Actividades

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa" (SECTRA, 2000)

- Área de estudio: Gran Concepción (Tomé, Penco, Talcahuano, Concepción, San Pedro de la Paz, Chiguayante, Hualqui, Coronel y Lota).
- Población al año 1999 de 834.026 habitantes agrupados en 200.702 hogares.
- Núcleo conurbado (comunas céntricas: Concepción, Talcahuano, San Pedro de la Paz, Penco y Chiguayante) concentra el 78% de los hogares.
- Hogares de ingresos altos se localizan en Concepción, Talcahuano, San Pedro de la Paz y Chiguayante.

1. Sistema de Actividades

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa" (SECTRA, 2000)

- Tasa de motorización estimada en el núcleo conurbado de 0,39 veh/hogar, similar a la del Gran Santiago.
- La tasa en el área periférica, ostensiblemente menor, sólo 0,15 veh/hogar, lo que indica la significativa diferencia de comportamiento del sistema de transporte urbano entre el núcleo conurbado y el área periférica.

1. Sistema de Actividades

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa" (SECTRA, 2000)

- En términos de magnitud de la carga transferida por los puertos, los más relevantes son San Vicente (Talcahuano), Coronel (Coronel) y Lirquén (Penco). Así, se indica que esta actividad genera un gran impacto sobre la operación del sistema de transporte del Gran Concepción.

- Se consideró también un Plan de proyectos que se apoya en el trabajo realizado por un Comité de Uso de Suelo que definió los distintos escenarios de posible de crecimiento del Gran Concepción.

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa" (SECTRA, 2000)

- Principales comunas generadoras/atractoras de viajes durante el día son **Concepción y Talcahuano**, que congregan en conjunto el **62,5% de los 1.547.194 viajes generados durante el día**. Las comunas de la periferia (Tomé, Hualqui, Coronel y Lota) generan un **19,8%** del total de viajes.
- La mayoría de los viajes se realiza entre **pares origen destino localizados dentro de las comunas de Concepción y Talcahuano (59%).**

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa" (SECTRA, 2000)

- Comunas del sector periférico muestra un escaso número de viajes intercomunales, los que son superados por los viajes intracomunales, lo que lleva a concluir que las **comunas del sector periférico poseen gran actividad propia**.
- **La mayoría de los viajes en el Gran Concepción en períodos punta mañana y fuera de punta se realiza caminando** (38,7% de los viajes de un día laboral promedio). En segundo lugar, se ubicó el modo bus con 37,1% de los viajes. El modo auto tuvo una participación de 11,9%.
- En el periodo punta mañana el 89% de los viajes tienen como propósito estudio (54%) o trabajo (35%), mientras que en el período fuera de punta, prevalecen los viajes con propósito otros (diligencias, compras, etc.).

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, II Etapa " (SECTRA, 2003)

- El estudio se concentró exclusivamente en la actividad del transporte público.
- La demanda global en transporte público asciende a los 690.610 viajes/día, de los cuales el bus representa el 88%.
- Viajes en buses de servicios licitados concentran el 73%, taxis colectivos el 12%, mientras que el Biotren presentan una participación minoritaria.

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, II Etapa " (SECTRA, 2003)

- Los viajes en taxis colectivos pasaron de representar el 10% de los viajes totales en el año 1999 al 12% en el año 2003, mientras que los buses decrecieron su participación del 90% al 88%.
- La conurbación del Gran Concepción (Concepción, Talcahuano, Chiguayante, San Pedro y Penco), pasó de explicar 83% de los viajes en el año 1999 al 86% en el año 2003, lo cual es un indicativo de una **tendencia de concentración de la población en grandes zonas urbanas**.

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, II Etapa " (SECTRA, 2003)

Viajes en Transporte Público por Periodo y Recaudación Diaria

	Buses Licitados	Buses No Licitados	Buses Rurales	Taxis Colectivos
Punta Mañana (pax/hr)	50.000	3.788	3.945	5.631
Fuera de Punta (pax/hr)	26.500	2.647	3.119	4.950
Punta Tarde (pax/hr)	37.800	4.066	4.893	4.804
Total Día (pax/día)	504.491	46.916	56.874	80.055
Recaudación diaria (MM$)	108,7	8,4	15,9	20,8

- En servicios licitados, Concepción y Talcahuano, acumulan la gran mayoría de los viajes generados y atraídos. El 48% son viajes intracomunales.
- En servicios no licitados, la gran mayoría de los viajes corresponden a viajes internos de la comuna de Talcahuano.
- En servicios rurales, la mayoría se concentra en el par Coronel/Lota – Concepción.
- Los taxis colectivos tienen su mayor volumen de generación y atracción en Concepción, Talcahuano y Coronel.

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, IV Etapa" (SECTRA, 2003)

- El estudio se abocó a obtener los modelos de partición modal que recogieran las preferencias de los usuarios frente a las actuales y las posibles alternativas de transporte que se incorporasen a futuro, de forma tal que se pueda evaluar, dentro y fuera del marco de ESTRABIOBIO.
- Un STM en el Gran Concepción debería estar focalizado a atender los mercados asociados a corredores entre Talcahuano y Chiguayante, pasando por el Centro de la ciudad de Concepción y por las macrozonas definidas como Autopista y Hualpencillo.
- El estudio incluyó una encuesta de imagen, donde el BioTren es el modo de transporte mejor valorado.

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, IV Etapa" (SECTRA, 2003)

- En el caso de los buses, lo mejor valorado es el tiempo de viaje, la accesibilidad (caminata) y la puntualidad de los servicios.
- Se concluye de la encuesta de imagen que la política de gobierno en el Gran Concepción debiera dirigirse a reducir la sensación de riesgo de asaltos y accidentes.
- Se reporta como resultados de la modelación que las zonas que más generan viajes para el tranvía son las zonas ubicadas en Chiguayante y Hualpencillo, teniendo esta última una mayor participación (hecho que no ocurre en la situación actual donde los flujos mayoritarios del Biotren provienen de Chiguayante).

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, IV Etapa" (SECTRA, 2003)

- Con respecto a la tasa de ocupación del Tranvía, se reporta que éste no alcanza a ocuparse en su totalidad, el arco más cargado solo alcanza un 63% de su capacidad.
- Por último se simuló una situación de máxima frecuencia, concluyéndose que a pesar del aumento de la capacidad (por aumento de frecuencia) y la disminución de la tarifa, los usuarios prefieren mayoritariamente otros modos para realizar su viaje, lo anterior esta dado principalmente por la distancia de caminata en el origen y principalmente en el destino.

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Diseño del Sistema de Transporte Público para el Gran Concepción" (SECTRA, 2004)

- El objetivo fue realizar un diagnóstico y evaluación general del funcionamiento del STP del Gran Concepción y proponer un plan de licitación de vías para los servicios de buses y un plan de regulación para los servicios de taxis colectivos, entre otros.
- La comuna de Concepción es la que genera una mayor cantidad de viajes en transporte público en los tres períodos analizados (Punta Mañana -35,1%, Fuera de Punta - 41,5% y Punta Tarde -48,7%), seguida de la comuna de Talcahuano (30,8%, 25,9% y 25,6%).
- Respecto a la demanda del Biotren, se menciona que esta ha ido en creciente aumento desde su puesta en marcha. Desde los 53.000 pasajeros transportados en el año 1999, se ha alcanzado la cifra de 587.000 para el año 2002.

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Diseño del Sistema de Transporte Público para el Gran Concepción" (SECTRA, 2004)

- En relación con la demanda de transporte público en el Gran Concepción, los períodos donde se registra mayor número de viajes son 7:30 – 8:30 hrs con 70.170 viajes y 10:30 – 11:30 hrs con 36.303 viajes.
- La participación del servicio Biotren es minoritaria en el sistema. Se indica que aumentos en la afluencia del Biotren podrían esperarse al implementar una política de integración física y tarifaria con servicios de buses alimentadores (servicios de combinación).

2. Demanda del Sistema de Transporte

Estudio "Diseño del Sistema de Transporte Público para el Gran Concepción" (SECTRA, 2004)

- Se analizaron distintos escenarios, concluyendo que:
  - Reducciones de frecuencias muestran las ventajas de reducción en periodos fuera de punta con ahorros importantes en los costos de operación.
  - Se generan aumento de trasbordos por aumento de la demanda del Biotren.
  - La creación de recorridos alimentadores para potenciar el Biotren no logra llevarlo a su máxima capacidad.
  - Taxis colectivos se ven afectados por efecto de la integración tarifaria.
  - Se incorporaron buses de 80 pasajeros de capacidad en aquellos servicios que presentaban mayores frecuencias. Sin embargo, se obtuvo situaciones inferiores en términos de los costos sociales totales de operación del sistema y no se obtuvo ahorros de flota significativos.
  - Los resultados indicaron que la tecnología que inducía un menor costo social de operación correspondía a la de buses de 40 pasajeros de capacidad (taxibuses).

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa" (SECTRA, 2000)

- El parque de vehículos livianos en el Gran Concepción al año 1999 era de 67.582 vehículos livianos, de los cuales, el 90% (60.582 vehículos) estaba concentrado en el núcleo conurbado.
- A esa fecha se observaba un parque antiguo de buses, que la frecuencia en períodos punta mañana y fuera de punta era la misma, de lo que se concluye que las bajas tasas de utilización de los buses en período fuera de punta, explican el desequilibrio entre oferta y demanda, propio de la operación de buses en condiciones desreguladas.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, I Etapa" (SECTRA, 2000)

- Se declara un total de 2.151 taxis colectivos, de los cuales el 65% operaba en el núcleo conurbado.
- Se indica también que circula un significativo número de camiones, debido a la importante actividad de tipo industrial que se realiza en la zona, situación que contribuye a la congestión local y al deterioro de los pavimentos.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, II Etapa " (SECTRA, 2003)

- 69 servicios de buses concesionados por la Subsecretaría de Transportes en el Gran Concepción, concentrados en 35 empresas de transporte público.
- Leve concentración de las flotas en 6 empresas de transportes que poseen entre 3 y 5 servicios cada una de ellas, alcanzando de esa forma a representar más del 30% del mercado.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, II Etapa " (SECTRA, 2003)

- Se destacan las comunas de Concepción y Talcahuano, por concentrar el mayor número de terminales extremos de los servicios, con un 70% del total.
- Prácticamente la totalidad de los terminales principales, se localizan en un recinto cerrado apartado de la vialidad pública.
- Es posible constatar que existe una gran dispersión en el tamaño del terreno, cifras que van entre los 600 y los 600.000 m2, con una superficie construida entre el 1 % y el 31 %, y la gran mayoría no cuenta ni con patio ni acceso pavimentado.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, IV Etapa" (SECTRA, 2003)

- Se incluye un análisis de distintas alternativas tecnológicas posibles de ser implementadas en la ciudad:
  - Bus de un piso
  - Bus de doble cabina (dos pisos)
  - Bus articulado de dos secciones
  - Bus bi-articulado de tres secciones
  - Trolebús
  - Trolebús articulado
  - Vehículo guiado lateral (sistema O-Bahn)
  - Vehículo guiado con riel
  - Tranvía moderno - tren liviano

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción, IV Etapa" (SECTRA, 2003)

- Desde el punto de vista exclusivamente tecnológico, no es posible descartar ningún sistema ya que todos ofrecen un buen nivel de servicio**.**
- Los sistemas de mayor costo, significan hasta casi 4 veces más de inversión respecto a los de menor costo**.**

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Diseño del Sistema de Transporte Público para el Gran Concepción" (SECTRA, 2004)

Sistema de Buses

Tipo Línea	Número de Líneas
Bus Licitados	67
Bus No Licitado	15
Bus Rural	7
TOTAL	89

Tamaños de Flota de Buses

Tipo Bus	Flota
Bus Licitado	1.925
Bus No Licitado	417
TOTAL	**2.342**

- Se aprecia que la mayoría de los buses ofrece servicio en el núcleo conurbado (75%) y que un 18% de la flota de buses realiza recorridos de carácter suburbano (de la periferia al núcleo conurbado).
- Se puede observar que la oferta de buses no ha sufrido grandes variaciones entre el año 1999 y el año 2003.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Diseño del Sistema de Transporte Público para el Gran Concepción" (SECTRA, 2004)

- Las capacidades de los buses licitados corresponden en su mayoría a 44 pax/veh, con la excepción de 3 líneas, cuyos vehículos tienen una capacidad de 85 pasajeros.
- La mayoría de los buses urbanos tiene una tarifa de $300, existiendo algunas líneas cuya tarifa es de $250.
- Se describe al Biotren como un servicio que consta de 10 estaciones que recorre 18 km. de distancia en un tiempo de casi 50 minutos. El servicio opera con una única tarifa adulto que alcanza los $250 y que las frecuencias y horarios de salida del servicio son distintas durante el día y dependen del sentido del viaje. Consta de 6 trenes, cada uno con una capacidad cercana a los 350 pasajeros sentados.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Diseño del Sistema de Transporte Público para el Gran Concepción" (SECTRA, 2004)

- Se concluye en el estudio que la principal ineficiencia del sistema de buses es:
  - la poca adaptación de la frecuencia a la demanda
  - que los costos variables de provisión del servicio son muy bajos y la estructura empresarial atomizada inhibe operaciones mejoradas en forma individual
  - que el mecanismo de "Licitación de Recorridos" ha ordenado la operación, pero no ha reducido la principal fuente de ineficiencia
  - destaca él rol de los taxis colectivos en la accesibilidad en barrios con vialidad restringida.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Evaluación de la Reducción de Frecuencia del Transporte Público en Concepción"

- Apoyados en la sobreoferta existente, principalmente en el periodo fuera de punta, se propone la restricción vehicular de buses en consideración a que existe un margen sin afectar el nivel de servicio.
- La restricción vehicular al transporte público fue aplicada en Concepción a partir del mes de febrero de 2004, consistente en una restricción vehicular de 20 % para buses y taxibuses, y 20 % para los taxi colectivos (restricción de dos dígitos).
- En los pares en los cuales la relación oferta demanda estaba mas ajustada como Chiguayante – Concepción y San Pedro – Concepción, la restricción vehicular significó un impacto importante.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Evaluación de la Reducción de Frecuencia del Transporte Público en Concepción"

- En abril del 2006 se aprecia un importante aumento en las tasas de ocupación de los servicios de buses que circulan por el eje Prat - 21 de Mayo, Paicaví y Esmeralda, entre otros. Se sugiere en consecuencia, aplicar la restricción vehicular para el transporte público por sectores, o al menos aplicarla sólo en los períodos de menor demanda (fuera de punta), para así evitar el futuro decaimiento de la calidad del servicio.
- En el caso de los taxis colectivos, en general se mantienen las tasas de ocupación, a excepción de sectores aislados. No obstante, se mantienen con margen de capacidad.

3. Oferta del Sistema de Transporte

Estudio "Evaluación de la Reducción de Frecuencia del Transporte Público en Concepción"

- En abril de 2008, los resultados muestran que un alto porcentaje opera con una frecuencia mayor, tanto en periodo punta mañana como en fuera de punta, que la Frecuencia Máxima Hora punta reportada por la SEREMITT.
- En abril de 2009, los resultados muestran que cerca del 50% de las empresas operan con una frecuencia pareja a lo largo del día.
- También se detectó un cambio en el comportamiento de los usuarios en el contexto de adelantamiento de los horarios de viajes en punta mañana. Por tal razón, se propone que las medidas debiesen estar asociadas a eliminar la restricción en el periodo Punta Mañana.

4. Actas Consejo Metropolitano de Transporte

- A través de distintas reuniones se discuten distintos aspectos relevantes que tienen que ver con la futura licitación de buses. Entre ellos:
  - Malla de recorridos
  - Mejoramientos de la infraestructura
  - Subsidios estatales
  - Propuestas de tranvías
  - Criterios de frecuencias mínimas
  - Localización de paraderos
  - Criterios de tarifa
  - Que las bases permitan modificar recorridos, distribución de las flotas y frecuencias bajo el criterio de mantener un nivel de ingresos por máquina.
  - Centro de control y fiscalización
  - Condiciones laborales
  - Estandares de servicio

PRESENTACIÓN

RODRIGO DÍAZ ALARCÓN

ARQUITECTO

INSTITUT D' ESTUDIS TERRITORIAL

BARCELONA, ESPAÑA

INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS
GENERALITAT DE CATALUNYA
UNIVERSITAT POMPEU FABRA

Política pública y participación: por un transporte público metropolitano sostenible

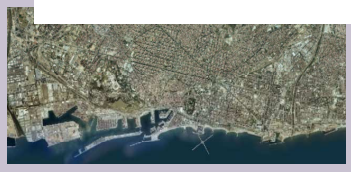
DIAGNÓSTICO Y DESAFÍO EN BARCELONA
Visión desde las infraestructuras, los servicios y las demandas del usuario

Rodrigo Díaz Alarcón

Catalunya

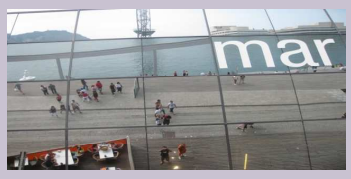
32.114 km² 7 M hab. (2006)

Diagnóstico y Desafío



Patrimonio natural y cultural

Calidad de vida



Diversidad

Competitividad

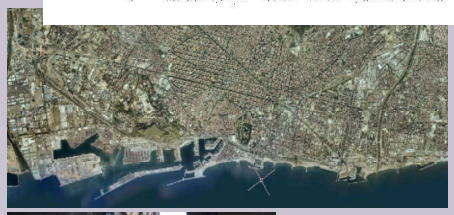
Participación

Coyuntura política

Conectividad

Sostenibilidad ambiental

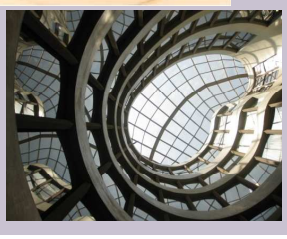
Patrimonio Natural y Cultural

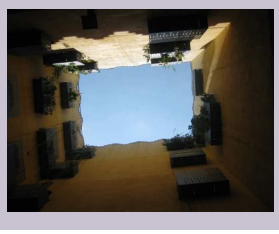


Barcelona sin perder su memoria histórica se enfrenta y se proyecta al futuro con toda su **DIVERSIDAD CULTURAL**.

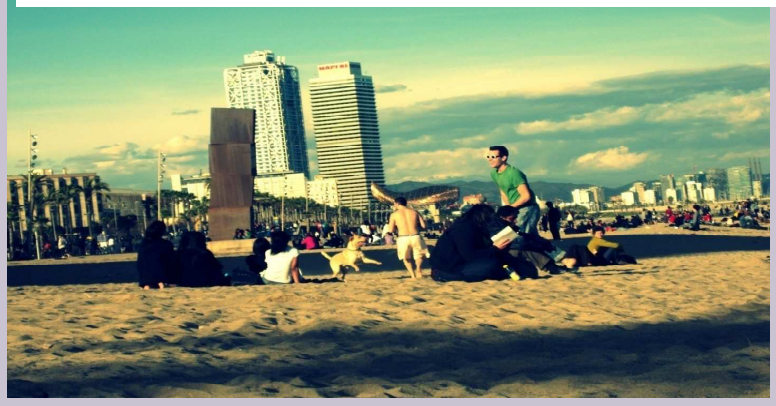
Una ciudad con un casco antiguo de primer orden, rehabilitado. Con una muestra ejemplar de urbanismo, arquitectura, arte y diseño referentes en el mundo. Encontramos una gran yuxtaposición de culturas reflejadas en el diario acontecer de la ciudad con innumerables tradiciones y fiestas.

La conurbación de Barcelona con su variada diversidad natural paisajística ha sabido integrar su entorno inmediato y lejano : Collserola, Montjuïc la Serralada Litoral, perfilar sus bordes de los ríos Besos, Llobregat y el mar Mediterráneo.





Calidad de Vida



Rànquing 1990	Ciutat	Rànquing 2007	Rànquing 2008
1	Londres	1	1
2	París	2	2
3	Frankfurt	3	3
4	Brussel·les	6	4
11	Barcelona	4	5
5	Amsterdam	5	6
17	Madrid	7	7
15	Berlín	8	8
12	Munic	9	9
7	Zuric	13	10
8	Ginebra	12	11
6	Düsseldorf	16	12
9	Milà	10	13

BARCELONA es apreciada por su calidad y estilo de vida. Su imagen esta asociada a una ciudad que integra valores como la creatividad, el cosmopolitismo y la innovación, lo que la hace deseada para vivir y trabajar.

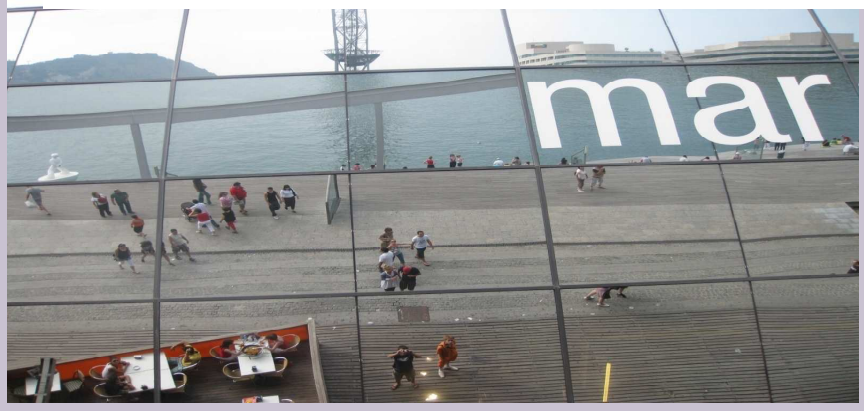
Potencialidades:

El clima mediterráneo
Vida equilibrada
Comida mediterránea
Cultura
Una ciudad con un litoral privilegiado, que recupera y lo integra a la ciudad (1992)

Desafíos:

La ciudad pierde calidad de vida para sus habitantes para mantener el atractivo turista.
El ejemplo de recuperación litoral de Barcelona se extienda a otros municipios del litoral norte y sur
Barcelona por onceavo año consecutivo es una de las ciudades con más calidad de vida de Europa según Cushman&Wakefield. Este indicador se mantiene, pues, como uno de los principales activos de la ciudad tanto para los residentes como para la atracción de turistas, empresas y profesionales.

Diversidad



Barcelona dispone:

Tradición industrial ligada a la industria textil.

Grandes infraestructuras.

E**conomía** muy diversificada.

T**urismo**

T**urismo gastronómico**.

Reúne **gente diversa**.

Desafíos:

Complejo gobernar la diversidad. Problemas económicos, laborales, educativos, sanitarios, servicios sociales.

Mantener *las estrellas Michelín en Cataluña se acaba convirtiendo en un desafío de primer orden.*

Competitividad

Barcelona después de los juegos olímpicos pasa a ser una ciudad competitiva con las grandes capitales del mundo.

Posteriormente nuevas partes del mosaico de la ciudad siguen en construcción. Con más fracasos que logros.

Desde los años 80 hasta los Juegos Olímpicos el dinero público permitió el gran cambio y la transformación de Barcelona, que permitió diseñar el vacío, el espacio, las plazas duras de la ciudad. Posteriormente sin disponer de dinero público, el Ayuntamiento de Barcelona "continua creciendo“, y para ello, con dineros privados con pocos obstáculos y gran visión en sus intervenciones: parques privados, nuevos edificios, que es lo que produce más rentabilidad privada. Posteriormente el turismo y las plusvalías. Barcelona cambió su modelo. Dio su primer paso en el camino de la banalidad, este ultimo verano se inauguro el polémico Hotel W.

Desafió:

Mantener el pulso de la competitividad de la ciudad
Favorecer la innovación y la creación de empleo.

Participación

Barcelona: El mosaico de barrios de Barcelona aparecen muy definidos y muy diferenciados: Casco Antiguo, l'Eixample, Gracia, el Born, la Barceloneta, Poble Sec, Poble Nou, Sants. Cada uno de estos muy cohesionados tiene su propia identidad. Se organizan mediante unidades o plataformas de participación ciudadana que están constantemente actualizados en todos los ámbitos: desde urbanismo, calidad de vida, medio ambiente. Disponen de medios rápidos y efectivos de acceso a la información.

Con tantos proyectos en marcha, ha pasado de una gran participación a una nueva donde no hay un proceso claro, se mezclan la actividad del político, sin regulación, con indeterminación de plazos de las actuaciones y ello hace que la mayoría de los proyectos se eternicen.

Desafíos: "Asambleas de Participación" El proceso de debate publico, hay muchas dudas al respecto, aunque sea largo pero acotado, lograr un nuevo proceso de método de participación que se definan unos hitos claros, regulada y acotada con una fecha de inicio y una de final. (en un mes, un año).

Coyuntura Política

Catalunya

Ruptura con la homogeneidad anterior, obsesión por ser diferentes, autonomía, independencia .

Marco de Catalunya post dictadura: marcado por una continuidad política (conservador democristiano nacionalista) que da lugar a desarrollar planes y estrategias que benefician el desarrollo.

El marco político actual de Barcelona es propicio para aprobar y redactar planes, leyes, normas, etc.

Puesto que la Generalitat, Ayuntamiento, Diputación y otras entidades relevantes están de acuerdo o son del mismo partido político.

Desafíos:

Nacionalismo/españolismo. El valor de la diferencias (que es importante) no vaya en contra de la utilidad del conjunto (Catalunya es fuerte dentro del conjunto de España), no impacte negativamente en el resto.

La aprobación de un nuevo Estatuto de Autonomía ha detenido el crecimiento desde el 2005.

Conectividad Territorial

Catalunya:

- **Gran capacidad de conectarse al mundo.**
- **Paso natural de infraestructuras que conectan África/ Europa.**
- **Conectividad Mar – Montaña.**
- **Un aeropuerto cerca de la ciudad de Barcelona (15 minutos).**
- **Los trenes, autopistas, carreteras y caminos conectan todo el territorio.**
- **El Tranvía se prolonga extendiéndose hacia el exterior de Barcelona.**
- **El metro se extiende e incorpora nuevas estaciones.**

Desafíos:

- **Arco mediterráneo.**
- **Conexión del TGV con Francia y España.**
- **Una red ferroviaria mas amplia que incorpore las ciudades maduras alrededor de Barcelona (línea Orbital).**
- **Aprobación y construcción del 4º cinturón (más de 30 años a la espera).**
- **Ampliación del aeropuerto de Barcelona en conexión directa.**
- **Recorte de la inversión en obras publicas de 10.000 millones de euros en toda España que afectara la previsión de infraestructuras para Catalunya.**

Sustentabilidad Ambiental

Cultura del planeamiento

Gran parte del éxito de Barcelona esta basado en las directrices que marcaba el plan de 1976

Diversos marcos de Planificación física en Cataluña

Planes territoriales- planes urbanísticos

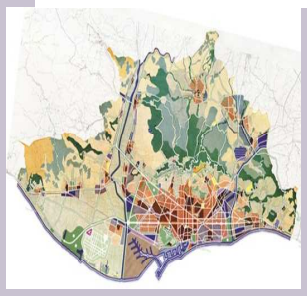
Cultura del urbanismo y de la arquitectura

El ensanche de Barcelona como referencia de sostenibilidad

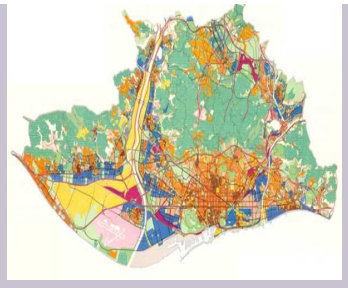
Artificializacion: dispersión y ocupación indiscriminada

Ocupación de grandes superficies no aptas para el desarrollo de la ciudad

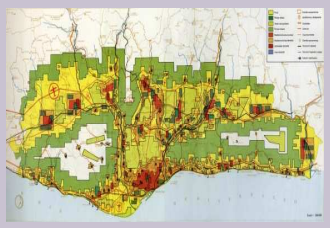
Cultura del Planeamiento

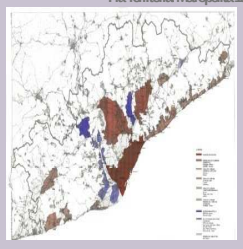


Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1966



Pla Territorial Metropolità 1998





de sesenta años de intentos de ordenación.

1953: Plan Comarcal de Barcelona (27 municipios)

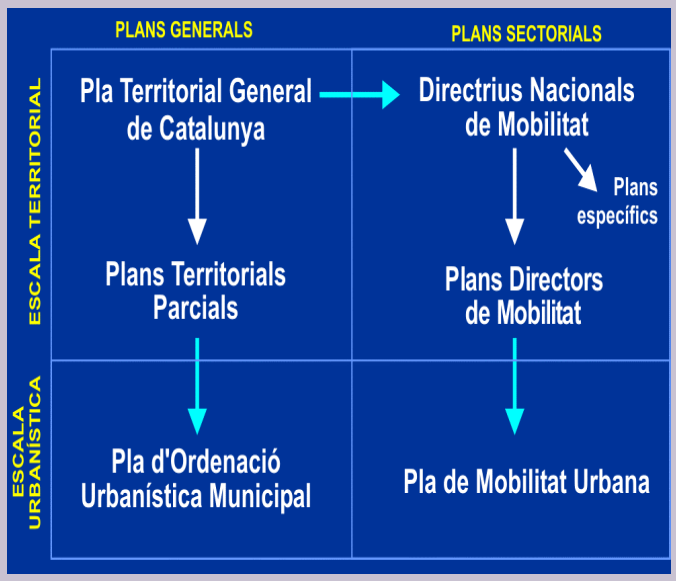
1959: Plan Provincial (340 municipios, no aprobado)

1966: Plan Director del Área Metropolitana (160 municipios, no aprobado)

1976: Plan General Metropolitano (27 municipios)

1998: Plan Territorial Metropolitano (163 municipios, no aprobado)

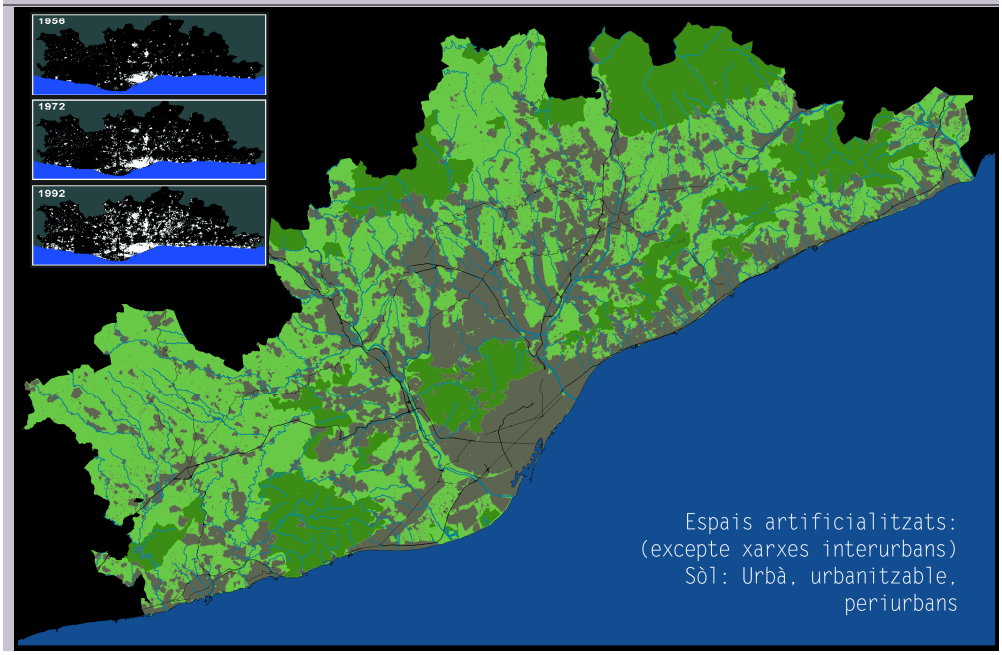
2010: Plan Territorial Metropolitano (164 municipios, aprobado 20 abril 2010)



CULTURA DEL URBANISMO Y LA ARQUITECTURA

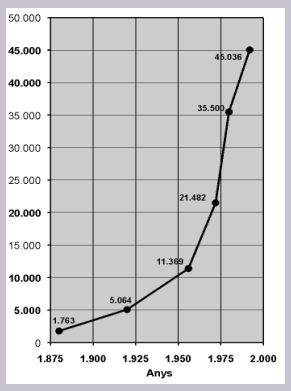
El éxito de la ciudad de Barcelona asociado a la historia, los cambios políticos, la arquitectura y el planeamiento

ARTIFICIALIZACION YOCUPACIÓN DEL SUELO

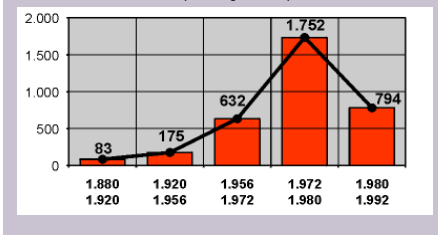


DISPERSIÓN Y OCUPACIÓN INDISCRIMINADA

Suelo Urbano (hectáreas)



Ritmos de Crecimiento de la ocupación Urbana (ha/año) Post dictadura, se inicia la transición, con poca regulación, poco control.

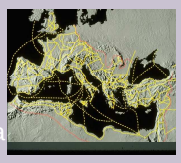


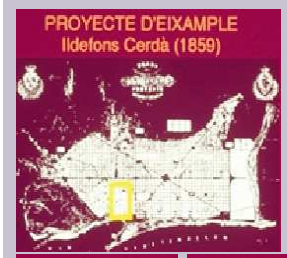
SÒL URBÀ (ha)	**50.000**	**(15,5%)**
SÒL URBANITZABLE (ha)	**29.500**	**(9,1%)**
SOL NO URBANITZABLE (ha)	**244.000**	**(75,4%)**
Sòl Afectat per les Xarxes Bàsiques	20.000	(6,2%)
Sòl amb usos Periurbans	9.400	(2,9%)
Sòl Rural o Sòl NO Artificialitzat	214.600	(66,3%)
TOTAL	**323.500**	**(100,0%)**

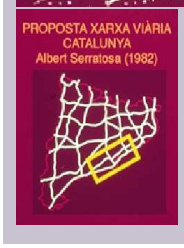
REDES VIARIAS

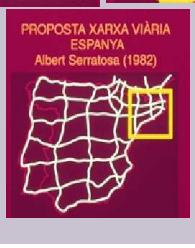
ámbitos progresivamente mas amplios

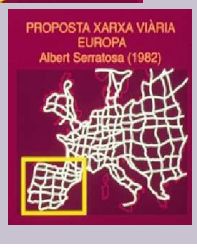
Historia





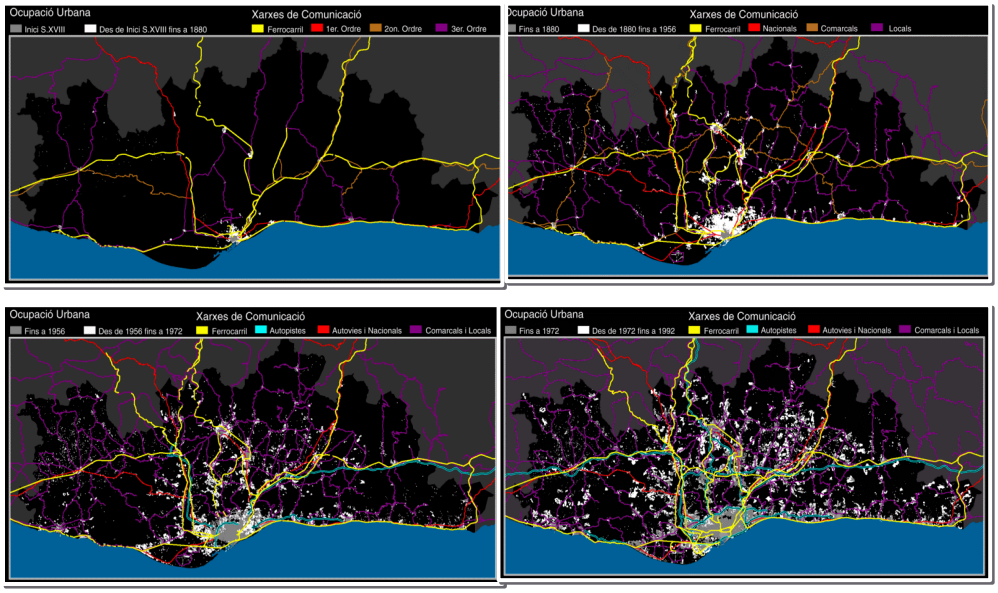






Geomorfología

REDES VIARIAS Y OCUPACIÓN URBANA



Al principio, el crecimiento lo estructuraba el tren posteriormente aparecen las carreteras y al mismo tiempo las urbanizaciones dispersas con viviendas aisladas de segunda residencia .

HACIA UNA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD

RESPETAR LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS. Movilidad segura. Reducir la accidentalidad. Mejorar la seguridad viaria y el respeto entre usuarios de los diferentes modos de transporte. Evitar la congestión.

RESPETA EL MEDIO AMBIENTE. Movilidad sostenible. Reducir los perjuicios de la movilidad sobre el medio ambiente. Reducir la Contaminación acústica. Optimizar la gestión y la utilización de los recursos (sostenibilidad ecológica).

DEMOCRÁTICA Y EQUITATIVA. Movilidad equitativa. Promover la cohesión social. Distribuir equitativamente los bienes, servicios y oportunidades entre la población (sostenibilidad sociocultural). Garantizar el derecho a la movilidad. Mejorar la calidad de vida. Reducir la movilidad como necesidad.

EFICIENTE ECONÓMICAMENTE - DIVERSIFICAR LOS RECURSOS ENERGÉTICOS CONSUMIDOS. Movilidad eficiente. Reducir la congestión. Ordenar eficientemente el territorio y las actividades que en él se desarrollan (sostenibilidad económica).

Conflictos entre el sistema de movilidad i otros husos llegar al equilibrio.

Definición de los usos y ocupación del espacio público.

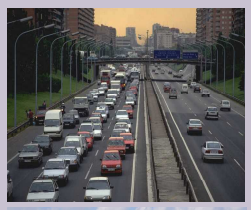
Control de su contribución a la contaminación atmosférica.

Consumo de fuentes de energía no renovables.

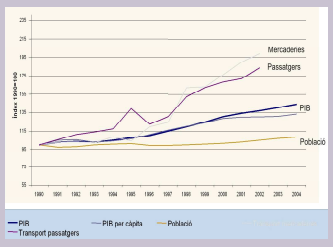
Dependencia del automóvil y peri urbanización.

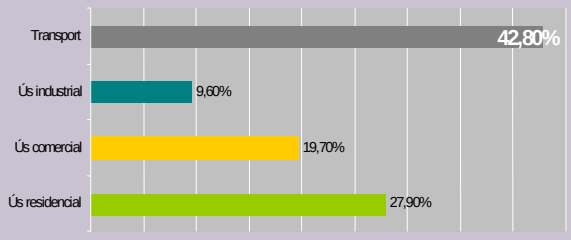
Parte del sistema de movilidad no garantiza la igualdad de oportunidades de acceso a los puestos de trabajo, equipamientos, etc. del conjunto de la población (cohesión social).

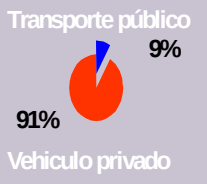
Las infraestructuras no pueden crecer ilimitadamente.



Interacción territorio, economía, y medio ambiente







PRESENTACIÓN

XAVIER ABADÍA PÉREZ

INGENIERO DE CAMINOS

INTELLIGENT MOBILITY

BARCELONA

intelligentmobility

(I) Diagnosis y desafíos en el AM de Barcelona (España)

Política Pública y Participación: Por un transporte público metropolitano sustentable en el territorio Pencopolitano
Concepción, 8 a 10 de Septiembre de 2010

Contenidos

- **Diagnóstico**
  - El marco legislativo de movilidad
  - La autoridad del transporte metropolitano de BCN (ATM) y la oferta de movilidad
  - La demanda: movilidad, congestión y transporte público
- **Desafíos**
  - El Plan Director de Infraestructuras
  - La percepción pública del Tr. Público vs Tr. privado

- **Diagnóstico**
  - **El marco legislativo de movilidad**
  - **La autoridad del transporte metropolitano de BCN (ATM) y la oferta de movilidad**
  - **La demanda: movilidad, congestión y transporte público**

- **Desafíos**
  - **El Plan Director de Infraestructuras**
  - **La percepción pública del tr. Público vs Tr. privado**

DIAGNÓSTICO

El marco legislativo

- **Ley de movilidad (9/2003) de Cataluña**
  - **Determina los ámbitos de planificación y tipologías de planes**

  - **Establece instrumentos de planificación**
    - Las Directrices Nacionales de movilidad (DNM).
    - Planes directores de movilidad (PDM).
    - Planes específicos (PE)
    - Planes de movilidad urbana (PMU)

  - **Instrumentos de evaluación y seguimiento**
    - Observatorio Catalan de la Mobilitat.
    - Indicadores de movilidad.
    - Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada

DIAGNÓSTICO

El marco legislativo

- **Ley de movilidad (9/2003) de Cataluña (cont)**
  - **Organos de gestión y participación**
    - Las Autoridades territoriales de movilidad -ATM
    - El *Consell Català de la Mobilitat*.
    - Los Consells territorials de la mobilitat
- **Decreto (344/2006) de Estudio de CCAA Cataluña**

DIAGNÓSTICO

Autoritat del Transport Metropolità de BNC

DIAGNÓSTICO

Autoritat del Transport Metropolità

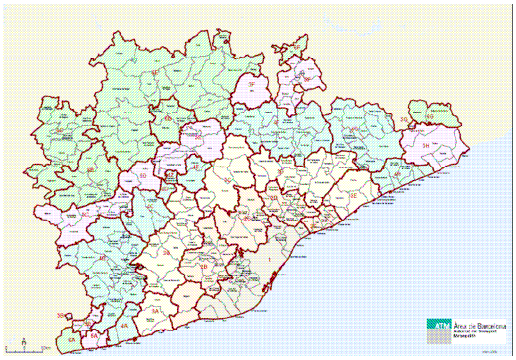
- FUNCIONES
  1. **La planificación de las infraestructuras**
  2. **La planificación de los servicios** y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas que los prestan.
  3. **La elaboración y aprobación de un marco de tarifas** común dentro de una política de financiación
  4. **La concertación**, junto con los titulares del servicio, de contratos-programa u otro tipo de convenios con las empresas prestadoras de los servicios.
  5. **La concertación** de los acuerdos de financiación con las administraciones públicas a fin de subvenir al déficit de los servicios y los gastos de funcionamiento de la estructura de gestión
  6. **La titularidad de los ingresos de tarifas** por títulos combinados y el reparto que proceda entre los operadores.
  7. **La publicidad**, la información y las relaciones con los usuarios

DIAGNÓSTICO

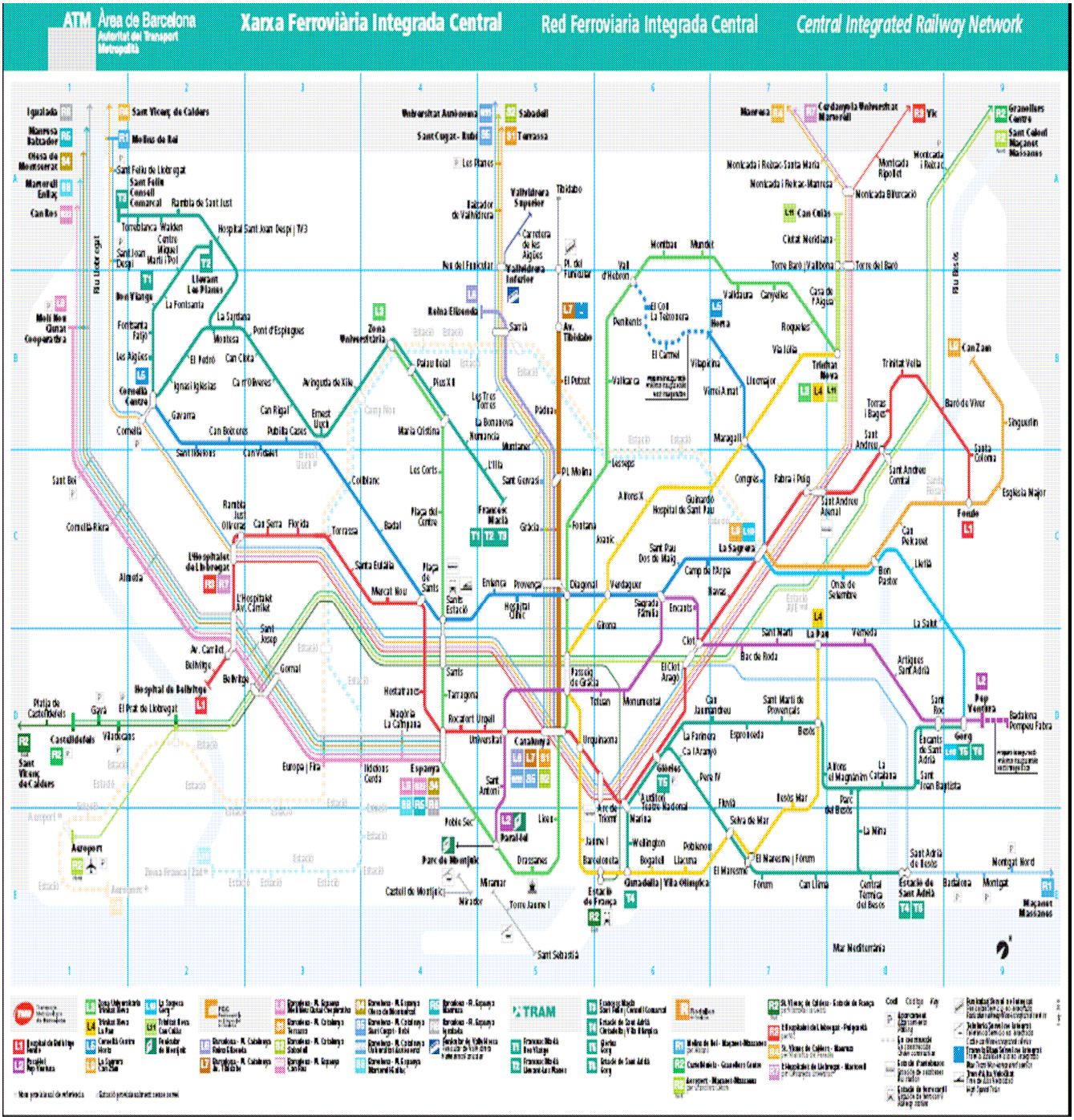
ATM

	MUNICIPIS	SUPERFÍCIE (Km^2)	HABITANTS	DENSITAT ($h./Km^2$)
Província de Barcelona	11	7.733	5.487.935	710
Regió metropolitana de Barcelona	164	3.241	4.992.193	1.540
Àrea metropolitana de Barcelona*	36	628	3.218.071	5.124
Barcelona	1	101	1.638.103	16.219

Font: IDESCAT *Dades de superfície i habitants estimades



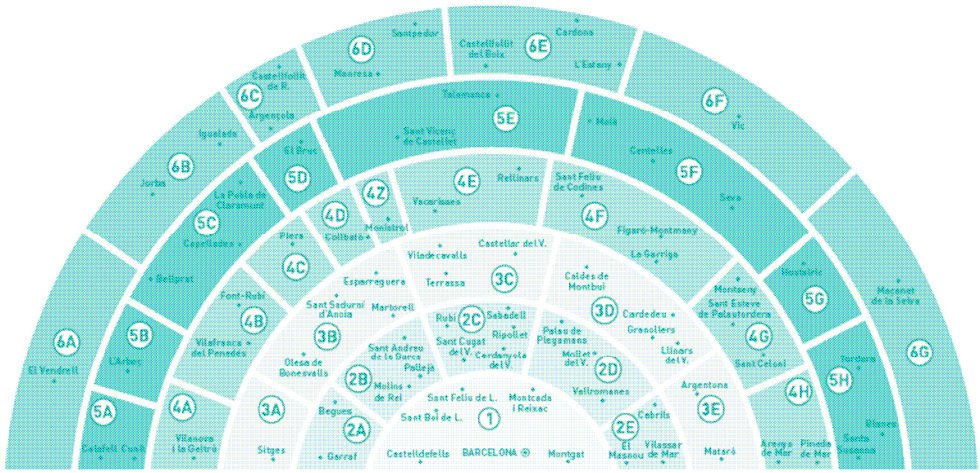
El ámbito geográfico del Sistema Tarifario integrado del la RM de Barcelona abarca a 253 municipios


ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport Metropolità
Xarxa Ferroviària Integrada Central
Red Ferroviaria Integrada Central
Central Integrated Railway Network
TRAM

DIAGNÓSTICO

ATM

Organización por coronas



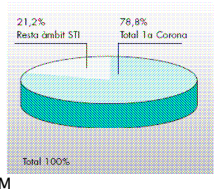
DIAGNÓSTICO

Demanda de movilidad, congestión y transporte público

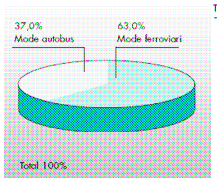
	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles-km (milions)	Δ 09 / 08 (%)	Viatges (milions)	Δ 09 / 08 (%)	Recaptació (M€)
Metro	7	93,3	79,0	-1,7%	361,7	-3,9%	201,21
TB	108	923,9	42,2	2,0%	196,0	0,6%	115,78
Total TMB	115	1.017,2	121,3	-0,4%	557,6	-2,4%	316,99
FGC	2	143,9	33,0	0,8%	79,9	-1,4%	61,00
Renfe Rodalies	6	447,7	95,1	3,5%	110,1	-3,7%	118,53
Tramvia Metropolità	6	29,1	2,6	3,6%	23,9	3,4%	11,43
Autobusos EMT (gestió indirecta)	105	1.260,0	34,3	6,0%	73,5	-1,3%	49,76
Autobusos DGTT	350	10.050,0	33,7	5,3%	28,6	-2,7%	32,30
Altres autobusos urbans	129	1.240,7	14,7	7,2%	40,6	-1,1%	21,29
TOTAL	**713**	**14.188,6**	**334,6**	**2,3%**	**914,3**	**-2,2%**	**611,30**

Viatges (milions)

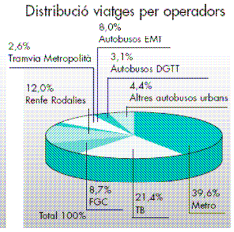
Distribució viatges per àmbits



Distribució viatges per mode



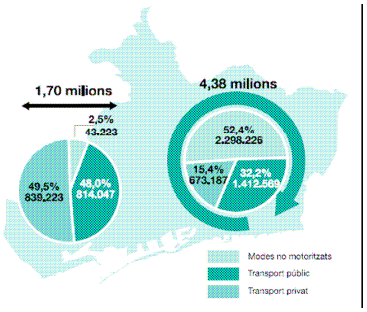
Distribució viatges per operadors



Fuente:ATM

DIAGNÓSTICO

Demanda de movilidad, congestión y transporte público



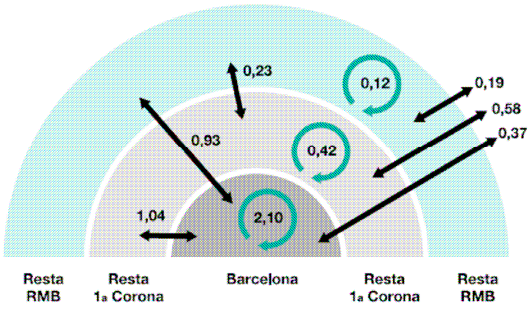
	Interns		Connexió		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
No motoritzats	2.298.226	52,4%	43.223	2,5%	2.341.449	38,5%
Transport públic	1.412.569	32,2%	814.047	48,0%	2.226.616	36,6%
Transport privat	673.187	15,4%	839.223	49,5%	1.512.410	24,9%
TOTAL	**4.383.982**	**100%**	**1.696.493**	**100%**	**6.080.475**	**100,0%**

DIAGNÓSTICO

Demanda de movilidad, congestión y transporte público

- **Ratio Público/ Privado por ámbitos**

  A medida que nos alejamos de Barcelona Ciudad, la cuota de transporte publico decrece

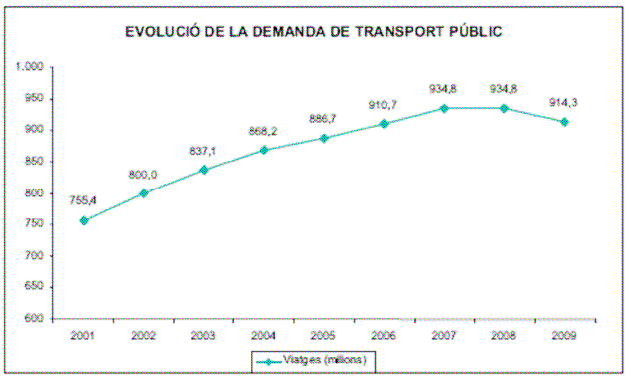


Ràtio = desplaçament transport públic / desplaçament transport privat

DIAGNÓSTICO

Demanda de movilidad, congestión y transporte público

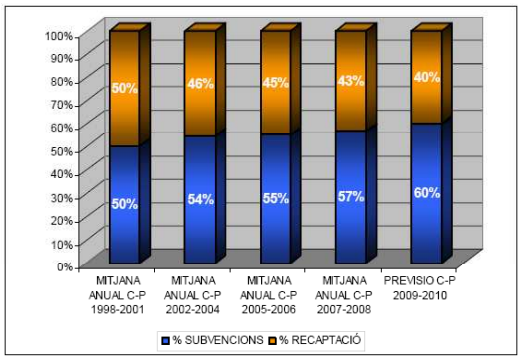
- **Evolución de la demanda después de la integración tarifaria**



DIAGNÓSTICO

Demanda de movilidad, congestión y transporte público

El sistema de TP de la RMB tiene dos vías de financiación: recaudación derivada de la venta de títulos de transporte y las subvenciones que aportan las administraciones públicas. Estas han crecido un 288% en los últimos diez años pasando de 254 millones de euros anuales a 733.



- **Diagnóstico**
  - **El marco legislativo de movilidad**
  - **La oferta y gestión de infraestructuras**
  - **La demanda: movilidad, congestión y transporte público**
- **Desafíos**
  - **El Plan Director de Infraestructuras**
  - **La percepción pública del tr. Público vs Tr. privado**

DESAFIOS

El Plan Director de Infraestructuras

PRINCIPAL DESAFIO:

¿COMO MANTENER LA CONTINUIDAD DE SU IMPLEMENTACIÓN EN UN CONTEXTO DE CRISIS?

¿QUÉ ES PRIORITARIO ANTE LA OPINIÓN PÚBLICA?

DESAFIOS

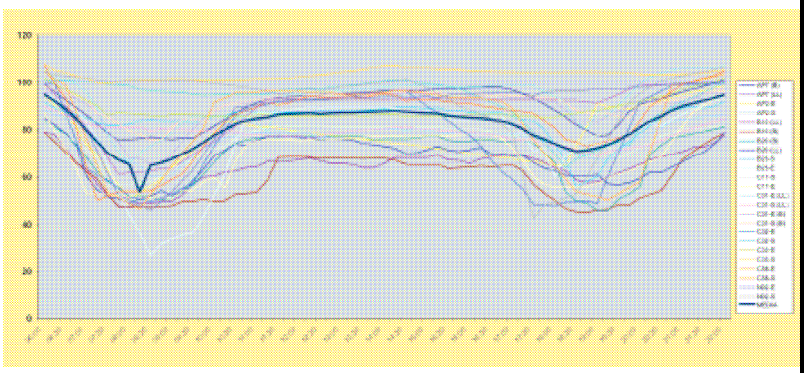
La percepción pública del TP vs T. privado

- ESTUDIO DE CONGESTIÓN EN BCN

DESAFIOS

La percepción pública del TP vs T. privado

- Variaciones de velocidad media de circulacion. Velocidad media por vía cada cuarto de hora (entrada y salida)



Fuente: Estudio congestión en el AM BCN. Fundación RACC

DESAFIOS

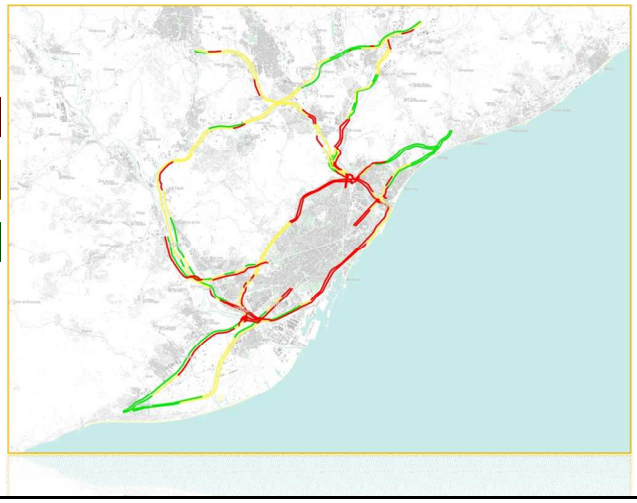
La percepción pública del TP vs T. privado

Plano tipo
8:30-8:45 h

< 40 km/h

40 -80 km/h

> 80 km/h

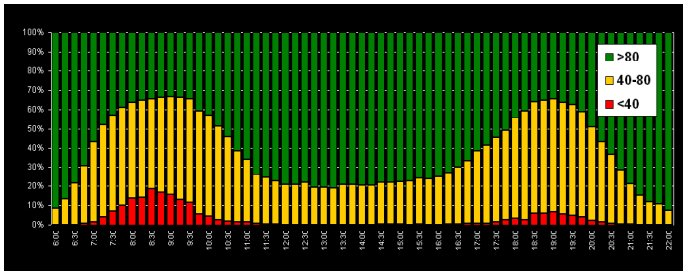


DESAFIOS

La percepción pública del TP vs T. privado

- **Rendimiento de la red en un día tipo por franjas horarias (15')**

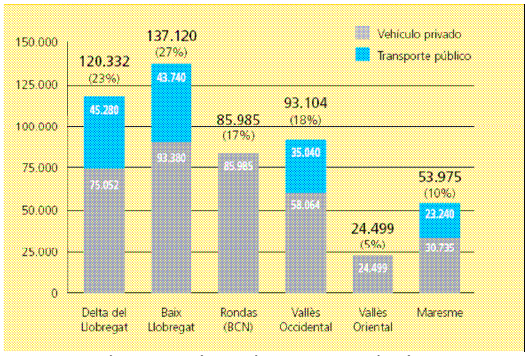
		INDICE GLOBAL	POR SEGMENTOS HORARIOS			
Tipo de eficiencia	Rango de velocidad (Km/h)	Media día 16 Hr	6:00	8:15	13:30	18:30
Congestión (IC)	< 40	8,4%	1,6%	26,1%	1,9%	21,0%
Social (ICS)	40-80	33,7%	15,4%	43,4%	29,8%	34,3%
Individual (IEI)	>80	57,8%	83,0%	30,6%	68,4%	44,7%



DESAFIOS

La percepción pública del TP vs T. privado

- **Afectación de la congestión sobre el T.Público**

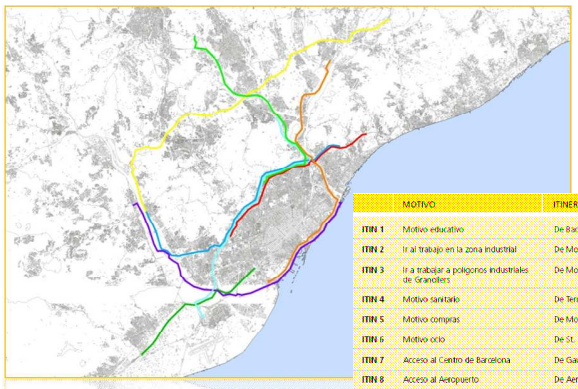


Fuente: Estudio congestión en el AM BCN. Fundación RACC

DESAFIOS

La percepción pública del TP vs T. privado

- Itinerarios tipo



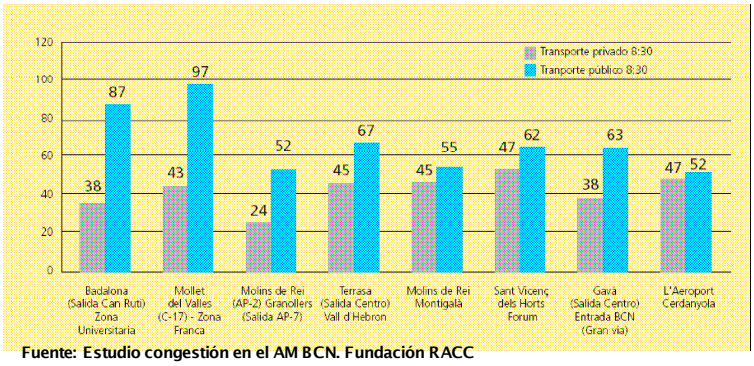
	MOTIVO	ITINERARIO
ITIN 1	Motivo educativo	De Badalona (salida Can Ruti) a Zona Universitaria
ITIN 2	Ir al trabajo en la zona industrial	De Mollet del Valles (C-17) a Zona Franca
ITIN 3	Ir a trabajar a polígonos industriales de Granollers	De Molins de Rei por (AP-2) a Granollers (Salida AP7)
ITIN 4	Motivo sanitario	De Terrasa (Salida centro) a Vall d'Hebron (Hospital)
ITIN 5	Motivo compras	De Molins de Rei a Montigala (Badalona)
ITIN 6	Motivo ocio	De St. Vicenç dels Horts (Cuatro caminos) – Forum
ITIN 7	Acceso al Centro de Barcelona	De Gavà (salida centro) a entrada BCN por la Gran Vía
ITIN 8	Acceso al Aeropuerto	De Aeropuerto a municipio de Cerdanyola

Se han realizado 8 itinerarios tipo que representan diferentes motivos de desplazamiento cotidiano para medir de este modo el tiempo de viaje perdido en diferentes períodos horarios

DESAFIOS

La percepción pública del TP vs T. privado

- *Tiempos de desplazamiento comparado en minutos de Transporte Público-Transporte Privado por itinerarios.*



Fuente: Estudio congestión en el AM BCN. Fundación RACC

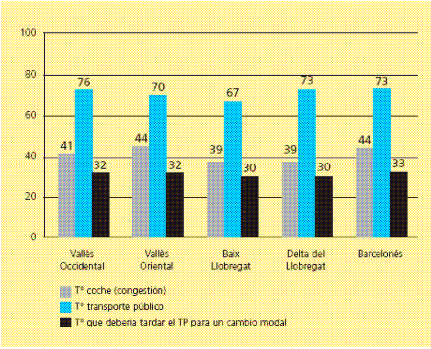
Los tiempos de viaje en Transporte Público són muy superiores a los de transporte privado en la franja horaria de congestión

DESAFIOS

La percepción pública del TP vs T. privado

- **La opinión del usuario (1)**

Tiempo de desplazamiento invertido en minutos (encuesta usuarios)



Los usuarios manifiestan que invierten prácticamente el doble de tiempo si el trayecto lo realizan en transporte público que si lo hacen en transporte privado

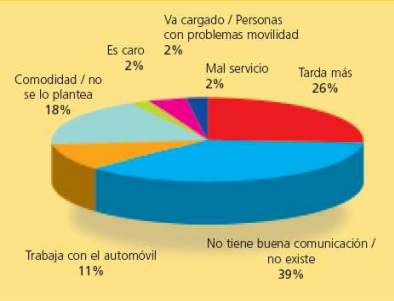
También manifiestan que el tiempo de desplazamiento en Tr. Público debiera ser entre un 20% y un 30% inferior al del vehículo privado para resultar atractivo. (varía de unas AM a otras)

DESAFIOS

La percepción pública del TP vs T. privado

- **Opinión del usuario (2)**

Causas de la NO utilización del transporte público



Causas de la utilización del transporte público

	Porcentaje
No hay aparcamiento	58,9
Es más cómodo	48,5
Tarda menos	36,1
Por la zona aparcamiento regulada	16,1
Por la congestión que se produce	7,9
Ahorro de dinero	6,6
Aprovecha para hacer cosas durante el trayecto	4,9
Es más seguro que el coche	1,0
Para contaminar menos	0,8
Para no perderse por Barcelona	0,4
El vehículo privado lo coge otro miembro de la familia	0,6
El transporte público es muy bueno	0,4
Le gusta el tren	0,1
No le gusta conducir	0,8

intelligentmobility

Muchas gracias por su atención

Xavier Abadía
xavier.abadia@intelligentmobility.net

CV Ponente

- Xavier ABADIA
  - Ingeniero de caminos. Especialidad de transportes y urbanismo.
  - Socio Consultor *intelligentmobility* (intelligentmobility.net)
  - Responsable proyectos movilidad Fundación RACC (www.racc.es)
  - Miembro del Grupo de Ingenieria civil, Desarrollo y Sostenibilidad GECDIS
  - (1999-2005) Investigador del Instituto de Estudios Territoriales-IET
  - (1990-1998) Equipo redactor del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona

Bibliografía de referencia

- Web Autoridad del Transporte Metropolitano
  http://www.atm.cat/indexcast.htm

- Web real Automovil Club Cataluña (RACC). Documentos de Fundación RACC
  http://www.fundacionracc.es

PRESENTACIÓN

CLAUDIA GARCÍA LIMA

ARQUITECTO / URBANISTA

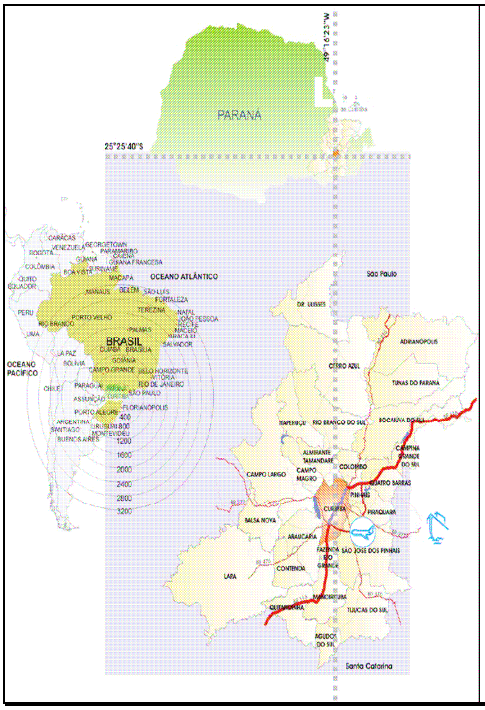
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN

Sumario

- Antecedentes
- Planificación urbana
- El sistema de Transporte Colectivo
- Actores y Aspectos legales
- Resumen y Desafíos

2

Antecedentes



Curitiba

Superficie: 435 km²

Población: 1.851.215 hab. (IBGE, proy. 2009)

Índice de crecimiento: 1,55%

PIB: US$ 21.300 millones (Banco Mundial, 2009)

Región Metropolitana

Superficie: 15.622,33 km²

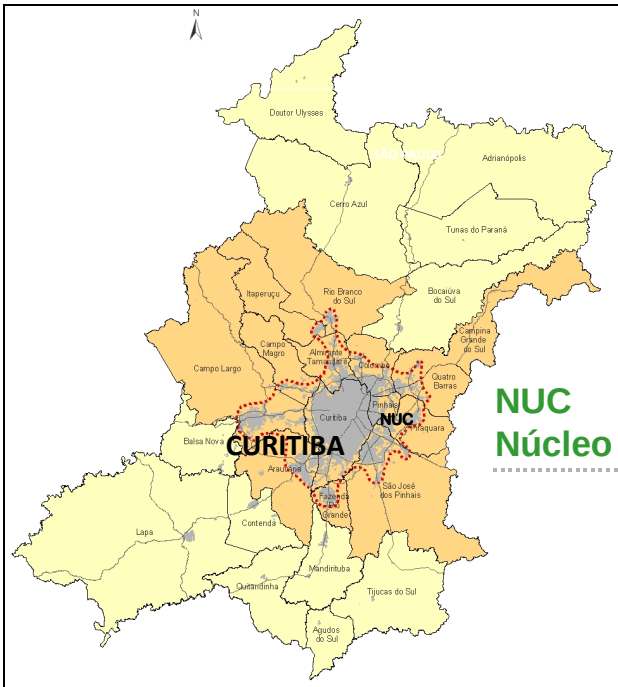
Población 3.260.292 hab. (IBGE, proy 2009)

Índice de crecimiento: 2,01%

(RMC sin Curitiba: 2,21%)

26 comunas

4



NUC
Núcleo Urbano Central

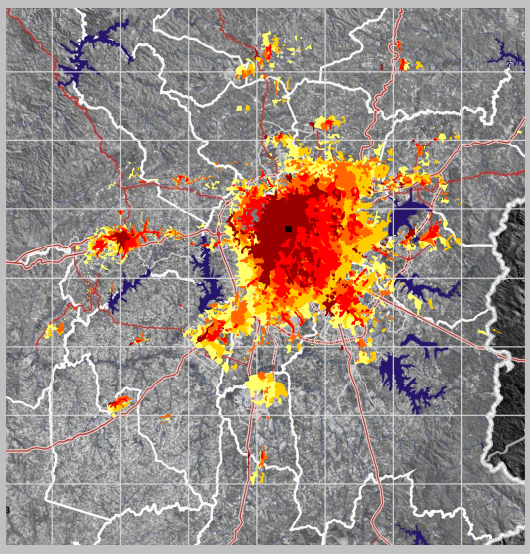
ıunicípios

ɛrficie: 1.449,06 km²

ɔentra 94,61% de la Población
opolitana

FUENTE: IBGE

Evolución de la Ocupación Urbana

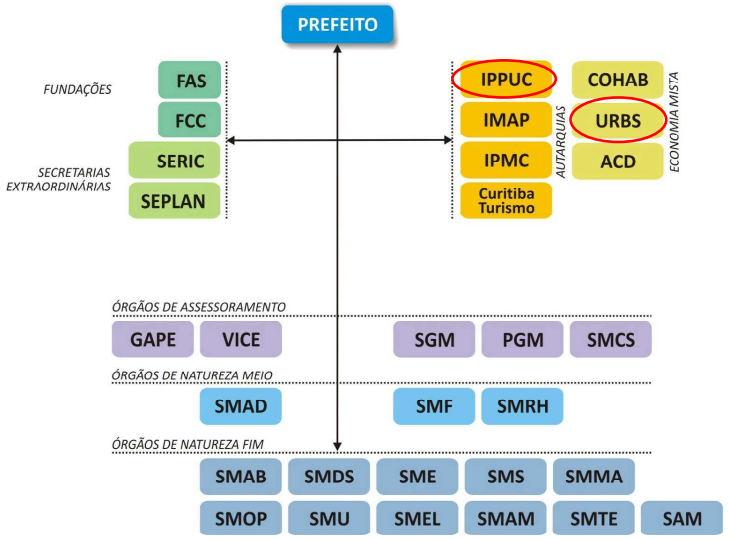


Curitiba y Región Metropolitana

Fuente: IPPUC

AÑO	HABITANTES
1955	360.000
1965	550.000
1975	1.140.000
1985	1.700.000
2000	2.700.000
2008	3.260.292
2020	3.758.358

Estructura Institucional Municipal



7

URBS – Urbanización de Curitiba S/A

1963 – Creada a través de ley municipal, con el objetivo de administrar los recursos del FUC – Fondo de Urbanización de Curitiba. Es una empresa dotada de recursos técnicos y financieros propios.

<u>Función Original</u>: Pavimentación, iluminación, saneamiento y paisajismo.

<u>Función Actual</u>: Actuar en el planeamiento, administración, operación y fiscalización de los servicios de transporte y transito y en la administración y comercialización del uso de los equipos y espacios públicos, bien como viabilizar los procesos de educación y concienciación de las personas del uso correcto de estos servicios, para mejor disponérselos.

URBS

CURITIBA

IPPUC – Instituto de Investigación y Planificación Urbana de Curitiba

1965 – Creado a través de ley municipal cuya misión inicial era:

Realizar las adecuaciones necesarias al Plan Director de Curitiba e implementarlo.

Missão Actual

"Investigar, evaluar, planificar y monitorear la organización del do ambiente urbano, en sus dimensiones locales y regionales, por medio de la elaboración, coordinación y perfeccionamientoo técnico de programas, planes, proyectos y de sistemas espaciales de informaciones municipales, como también ejecutar la permanente adecuación operacional y presupuestaria del Plan Director y de la legislación municipal que de el se desprende, ajustando sus instrumentos de manejo físico y territorial a las aspiraciones socioculturales y productivas de la sociedad, según los principios constitucionales de la gestión urbana y sus directrices o aplicaciones de ley, enunciadas en el Estatuto de la Ciudad."

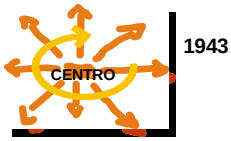
IPPUC

CURITIBA

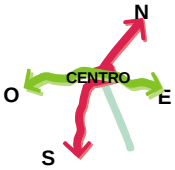
Planificación Urbana

Planificación en Curitiba

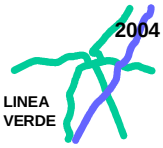
	habitantes
1783 – Consejo Municipal establece trazado vial preliminar	20 mil
1855 - Enginiero Taulois - malla ortogonal existente hasta hoy	80 mil
1895 - Primer Código de Posturas	
1919 - Primer Reglamento de Tránsito	
1943 – Primer Plan Director - Plan Agache "estructura radial"	150 mil
1953 - Primera Ley de Zoneamiento de Curitiba	210 mil
1960 - Plan Piloto de Zoneamiento - Revisión Plan Agache	360 mil
1966 – Plano Director - Estructura Lineal	500 mil
1974 - Revisión Zoneamiento Uso y Ocupación Suelo	800 mil
2000 - Revisión Zoneamiento de Uso y Ocupación Suelo	1.500 mil
2004 – Revisión Plan Director - Estatuto da Cidade	1.700 mil



1943



1966



2004

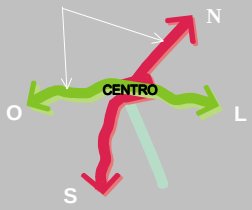
11

El Proceso de Planificación Curitiba

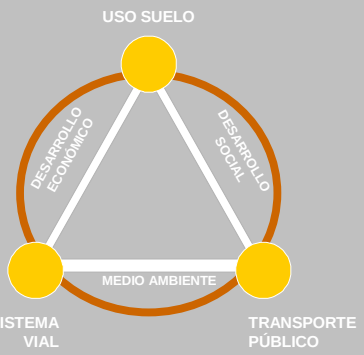
Plan Director 1966

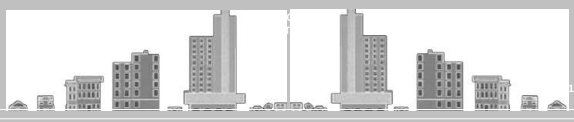
Revisado en 2004

Corredores estructurales



Crescimiento lineal



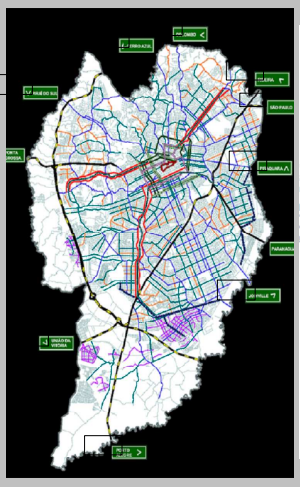


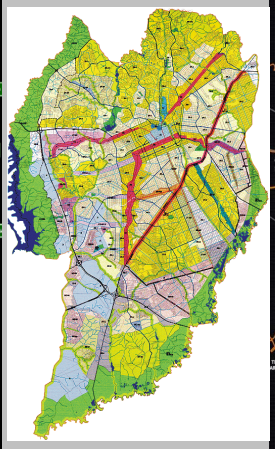
El Proceso de Planificación Curitiba

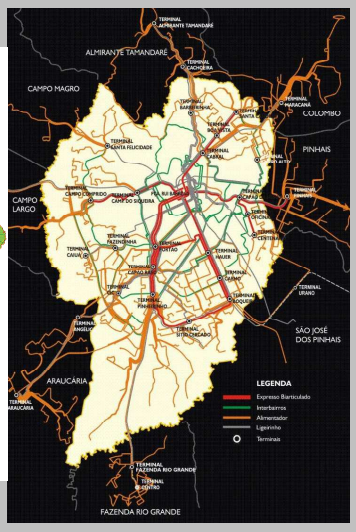
SISTEMA VIÁRIO

ZONEAMENTO
Y USO SUELO

REDE INTEGRADA
DE TRANSPORTE







Planificación en Curitiba

Planos Sectoriales

Plan Municipal de Movilidade Urbana y Transporte Integrado;

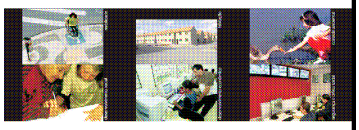
II - Plan Municipal de Habitación de Interés Social;

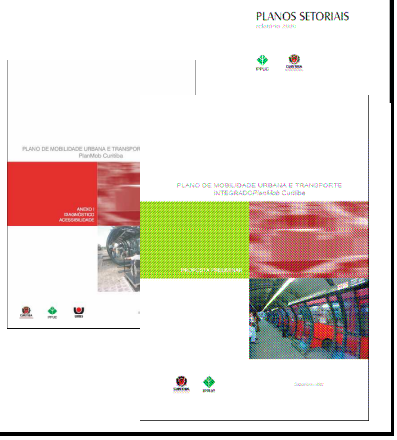
III - Plan de Desarrollo Económico;

IV - Plan de Desarrolo Social;

V - Plan Municipal de Defensa Pública y Defensa Social;

VI – Plan Municipal de Control Ambiental y Desarrollo Sostenible.



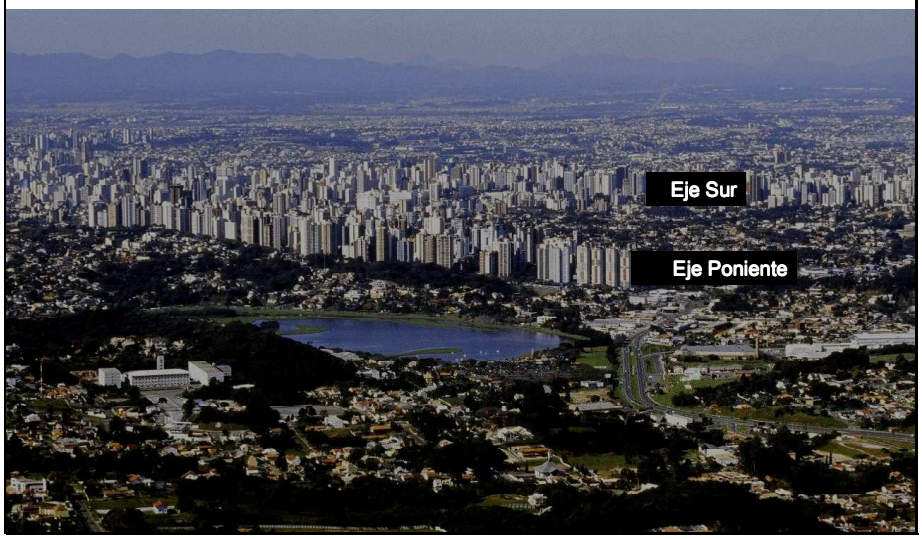


Diagnóstico, evaluación e discusión con la comunidad

• Propuestas a ser discutidas en audiencias públicas.

Corredores Estruturales

Habitantes SE + ZR4: 273.668
Edificios residenciles SE + ZR4: 23.288
Unidades comerciales y de servicio SE + ZR4: 8.011

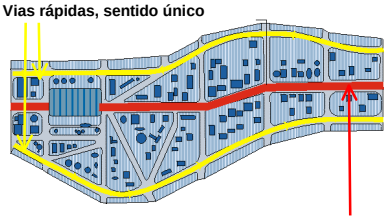


Sistema de Transporte

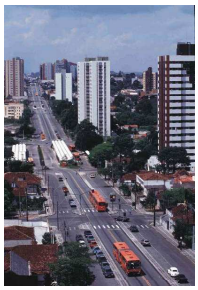
Mobilidade e Sistema de Transporte

Corredores Estruturales

Vias rápidas, sentido único

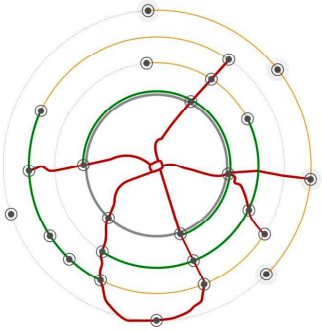


Canaleta exclusiva para buses



17

Mobilidade e Sistema de Transporte



Terminal de Integración Urbano

Terminal de Integración Metropolitano

Corredores Biarticulados

Integração Linea Directa

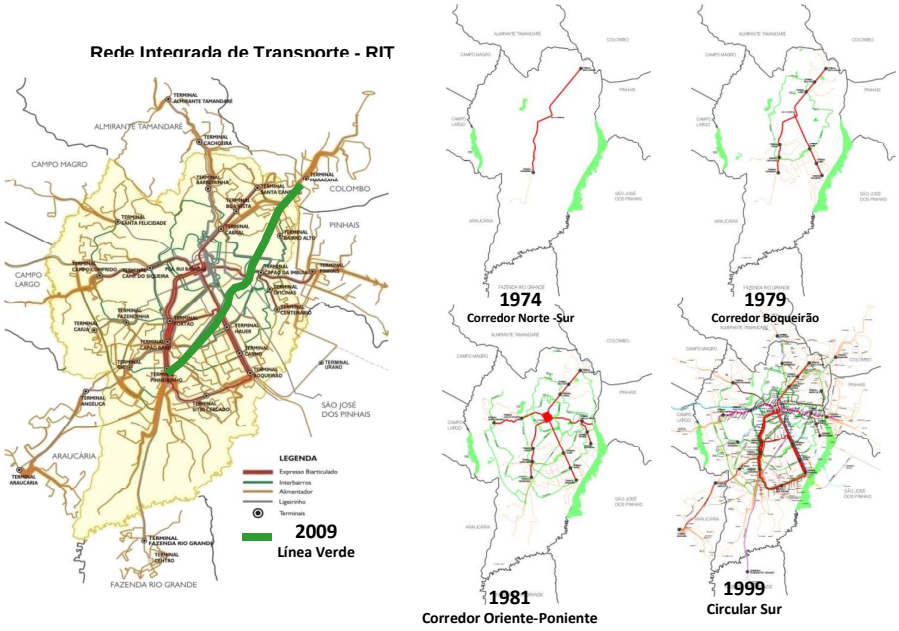
Integración Interbarrios

Integración Alimentador

Rede de acesibilidad: 500m
Tarifa única
82 km de vías exclusivas
13 comunas
2270 buses

355 líneas
20.850 viajes/ día
2.380.000 pasajeros/ día
30 terminales
347 paraderos tubo

Mobilidade e Sistema de Transporte



Composición de la Flota

	Composição da Frota	Tipo de Linha / Veículo	Capacidade	Frota Operante	Nº de Linhas*
		Circular Centro / Micro	40	09	01
		Convencional / Comum - Micro Especial	85/70	268	76
R		Troncal / Comum	85	124	22
R		Troncal / Articulado	140	23	
R		Alimentador / Comum - Micro Especial	85/70	664	215
R		Alimentador / Articulado	140	109	
I		Interbairros / Padron	100	22	07
I		Interbairros / Articulado (Intercidades)	140	103	
T		Linha Direta / Padron	110	364	18
T		Linha Direta / Articulado	150	40	01
T		Expresso / Articulado	170	38	02
T		Expresso / Biarticulado	230	146	05

Composición de la Flota

Líneas Expresas

Operan con vehículos biarticulados, color rojo unen los terminales de integración el centro de la ciudad, a través canaletas exclusivas. Embarques y desembarques a nivel en las estaciones tubo existentes dentro del itinerario

Líneas Directas ("Ligeirinhos")

Operan con vehículos tipo "standard", color plata, con paradas cada 3 km y con embarque y desembarque a nivel en las estaciones tubo. Son líneas complementarias del sistema.

21

Composición de la Flota

Líneas Alimentadoradoras

Operan con vehículos anaranjados, "padrón" o articulado, que une terminales de integración a las áreas del vecino.

Líneas Interbairros

Operan con vehículos verdes, "padrón" o articulado, que une terminales de integración a las áreas de la ciudad, exceptúe al centro de la ciudad.

Líneas Troncales

Operan con vehículos amarillos, "padrón" o articulado, que une los terminales de integración al centro de la ciudad.

22

Composición de la Flota

Líneas Especiales

LÍNEAS CONVENCIONALES: Operado por los buses amarillos, standard o microbuses. Conecta áreas de la ciudad que están fuera de la RIT, pasa por el área central.

***INTERHOSPITALES*:** Conecta los hospitales y laboratorios en una área de 5 km del área central.

CIRCULAR CENTRO: Operado con los microbuses blancos, en una línea circular al rededor del centro de la ciudad.

LÍNEA TURISMO: Empezando en el centro de la ciudad conecta los principales parques de la ciudad y otras atracciones turísticas.

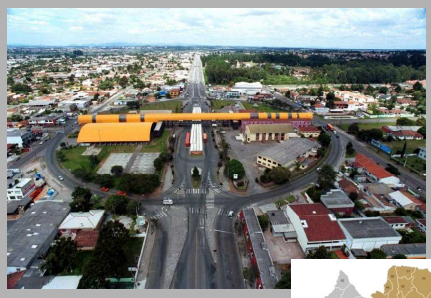
***SITES*:** Sistema integrado de Transporte para la Educación Especial de niños discapacitados (ningún costo para los usuarios).

23

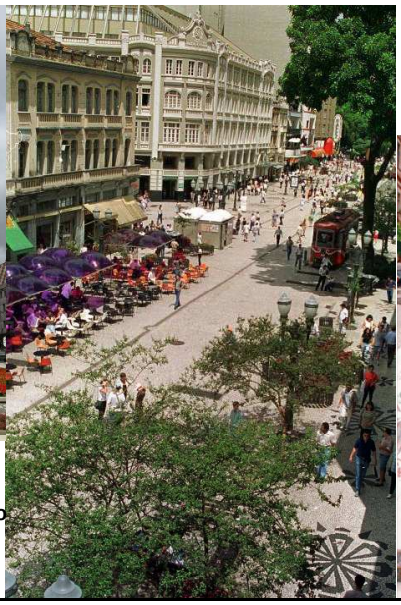
Integración Espacial

Terminales de Integración

Calles del Ciudadano
Integración entre transporte e servicios públicos



Movilidad y Espacio Público

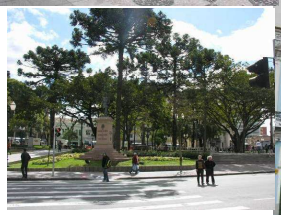


Escenario de encuentros

Conservación del patrimonio cultural

Movilidad y Espacio Público

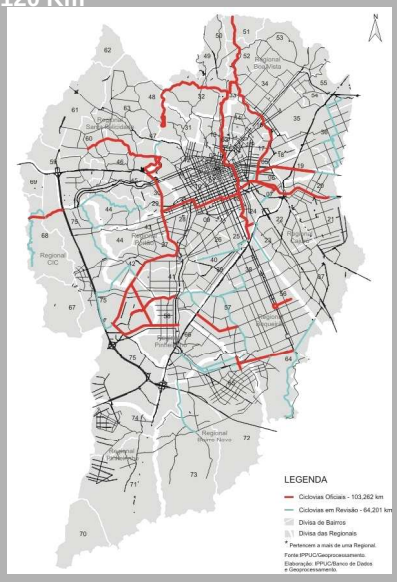
Conservación del patrimonio cultural



26

Movilidad: Transporte no motorizado

120 Km



Operación Transporte Colectivo

Descuentos y Gratuidades Legales

BENEFICIARIO	*CADASTRADOS*	*MÉDIA DE UTILIZACIONES / MÊS*
Mayores de 65 años	157.534	1.850.000
Personas con necesidades especiales con renta inferior a 03 salários mínimos	23.664	750.000
Jubilados por invalidez con renta inferior a 02 salários mínimos		
Cadastrados com direto a acompanhante	9.116	
Operadores do Sistema (Acordo Coletivo)	15.650	630.000
Carteros	-	145.000
Policías fardados	-	200.000
Oficiales de Justiça	-	300
Estudiantes - 50% de descuento para estudiantes con renta familiar hasta 05 salários mínimos	22.240	500.000

Equivale a 13% del costo

Actualización: Abr./2009

28

Operación del Transporte Colectivo

URBS

- Única concesionaria del Transporte Colectivo
- Gerencia la operación
- Establece el estándar de calidad

- Determina:
  - ✓ Itinerarios (Cobertura Espacial)
  - ✓ Puntos de Parada
  - ✓ Tabla de Horarios
  - ✓ Tipo y Características de los Vehículos

- Fiscaliza el cumplimento de las Normas de Operación
- Inspecciona periódicamente toda flota
- Define Costo/KM y la Tarifa
- Controla los Quilómetros Recorridos y los Pasajeros Pagadores y Transportados
- Remunera las Operadoras Privadas

Operación Transporte Colectivo

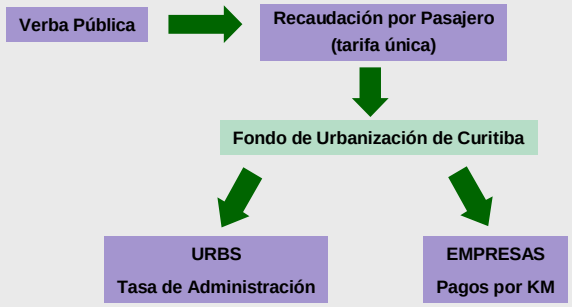
- **100% Privada:**
  - ✓ 10 Operadoras Urbanas
  - ✓ 18 Operadoras Metropolitanas (12 en la RIT - Red Integrada de Transporte)

- **Algunas de las Obligaciones de las Operadoras:**
  - ✓ Adquirir y Mantener la Flota de Buses.
  - ✓ Contratar y Pagar El Personal de Operación
  - ✓ Mantenimiento y Limpieza de los Vehículos.
  - ✓ Ejecutar las Ordenes de Servicios de la URBS.
  - ✓ Recibir Tarifa.
  - ✓ Repasar a Recaudación a la URBS (FUC).

Gestión Transporte Colectivo

Contrato de "permisión" por tiempo indeterminado y participación de cada operadora en el sistema por áreas preferenciales.

- Tarifa Única en la Red Integrada de Transporte (sin subsidios)
- Receta Pública (FUC)
- Pagos por Kilómetros Recorridos

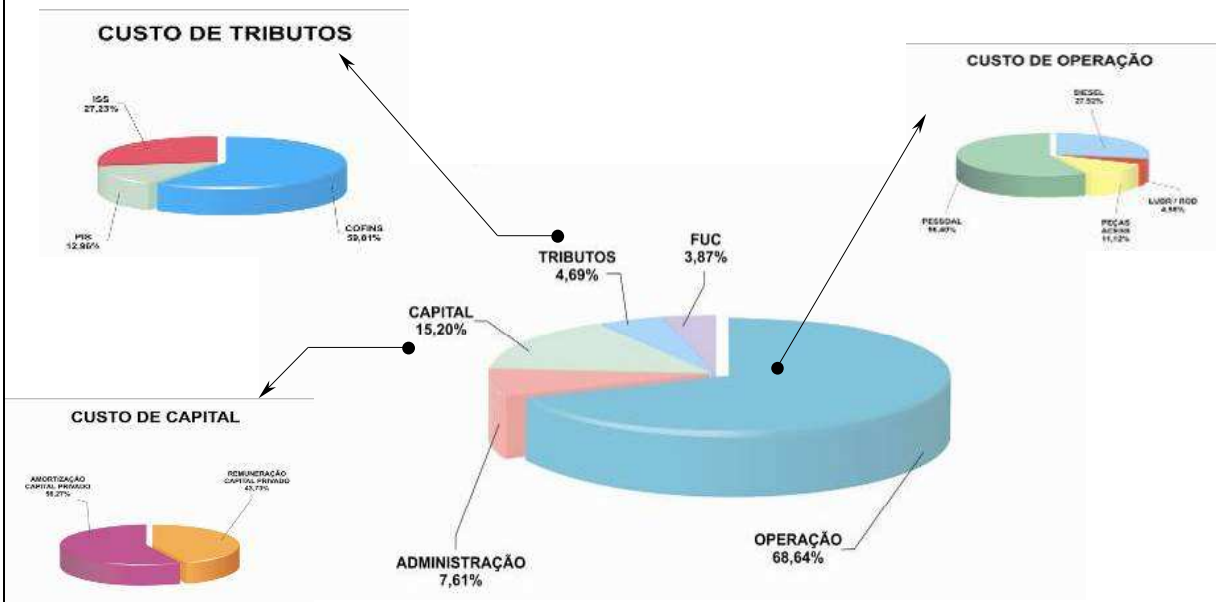


31

Gestión Transporte Colectivo

Composición de la Tarifa

- **Tarifa R.I.T. : R$ 2,20 (Jan/2009) app. U$ 0,95**
- **Tarifa Domingos : R$ 1,00 (Jan/2005) app. U$ 0,38**



Gestión Transporte Colectivo

Resumo Operacional 2008

	URBANO	METROPOLITANO INTEGRAD0	SUB-TOTAL	METROPOLITANO NO INTEGRADO	TOTAL
Flota en Operación	1.340	570	**1.910**	350	**2.260**
Flota Total	1.600	670	**2.270**	410	**2.680**
Pasajeros Pagadores (D.U.)	900.000	205.000	**1.105.000**	130.000	**1.235.000**
Pasajeros Transportados (D.U.)	1.930.000	450.000	**2.380.000**	140.000	**2.520.000**
Líneas	245	110	**355**	75	**430**
Terminales	21	9	**30**	5	**35**
Estaciones Tubo	342	21	**363**	0	**363**
Paradas	6.002	2.549	**8.551**	914	**9.465**
Km (D.U.)	340.000	150.000	**490.000**	92.000	**582.000**
Viajes (D.U.)	15.050	5.800	**20.850**	2.040	**22.890**
Vida Promedia (años)	5,00	5,50	**5,25**	5,00	**5,13**
Empresas	10	12	**22**	6	**28**

- D.U. – Día Activo
- Base: Dic/2008

- Pasajeros Pagadores: se excluye exención e integraciones
- Pasajeros Transportados: con integraciones e exenciones

33

Actores y Aspectos Legales

Actores del Proceso

	PROPONE	PLANIFICA	FINANCIA	FISCALIZA
PÚBLICO	EJECUTIVO LEGISLATIVO	IPPUC URBS	FUC BNDES	URBS Consejos Municipales
PRIVADO	SETRANSP		Empresas	Auto-regulación
SOCIAL	UNIVERSIDADES Organizaciones sociales		BID BIRD	Organizaciones sociales

IPPUC URBS CURITIB COMEC PASSE LIVRE BICI CWB FACIAP

35

Cuerpos legales

- **Ley Municipal nº 7556 - 17/10/90 - Dispone sobre el transporte colectivo de pasajeros y instituye la URBS - Urbanización de Curitiba S/A como administradora y única concesionaria de los servicios.**
- **Decreto nº 210 - 23/04/91 - Reglamenta el servicio de transporte colectivo de pasajeros.**
- **Convenio - 31/01/96 - Gobierno do Estado (Secretaria de Estado do Planeamiento / COMEC) y el Municipio de Curitiba - Delega a la URBS las actividades de planeamiento e administración del transporte metropolitano.**
- **Ley Federal nº 12.257 – "Estatuto da Cidade": Reglamenta los art. 182 y 183 de la Constitución Federal. Establece normas de orden pública e interés social que regulan el uso de propiedad urbana en pro del bien colectivo, de la seguridad y del bien esta de los ciudadanos, como también del equilibrio ambiental.**
- **Ley Municipal Nº 12.597 - 17/01/2008 – Ley General del Transporte Colectivo: dispone la obligatoriedad de licitación para la operación del transporte colectivo.**
- **Decreto nº 1.356 - 16/12/2008**

36

Instancias de Participación

ORGANISMOS DE PARTICIPACIÓN REPRESENTATIVA

- **CONCITIBA: Consejo de la Ciudad de Curitiba –IPPUC**
- **Consejo Municipal de Transportes – URBS**
- **CMU - Consejo Municipal de Urbanismo – Secretaria Municipal de Urbanismo**
- **Consejo Municipal del Medio Ambiente – Secretaria del Medio Ambiente**
- **COMTUR – Consejo Municipal de Turismo – Instituto Municipal del Turismo**

Audiencias Públicas

Conferencias Regionales y locales

Resumen y Desafíos

- Históricamente Curitiba ha desarrollado una visión de planificación y gestión urbana integrada basada en la Sustentabilidad.
- El Plan Director Preliminar (1966) fue validado en audiencias públicas con la participación ciudadana durante todo el proceso de desarrollo.
- En el transporte colectivo los movimientos populares fueron claves para la conquista de ciertos derechos, relacionados con la accesibilidad al transporte, como por ejemplo gratuidad para ciertos sectores de la población y la tarifa única.
- Ha mejorado la transparencia del proceso.
- Debido a los intereses creados y el fuerte poder económico que tiene el sector, todavía la inclusión de la participación ciudadana en los procesos es cuestionada por alguno sectores.

38

Resumen y Desafíos

El "ESTATUTO DA CIDADE" establece las bases para la regulación e institucionalización de la Participación Ciudadana en Brasil.

Curitiba es la primera ciudad que crea el Consejo de la Ciudad: CONCITIBA y el Consejo Municipal de Transporte.

La Participación Ciudadana en Brasil y particularmente en Curitiba, es un proceso en consolidación, cuya práctica ha resultado en experiencia con diversos grados de éxito.

¿Todo lo anterior garantiza la inclusión de la ciudadanía en el proceso ?

39

¡MUCHAS GRACIAS!

Seminario Política Pública y Participación:
Por un Transporte público metropolitano sustentable

08 de septiembre 2010

Claudia G. Lima – Arquitecto y Urbanista, Universidad Mackenzie, Sao Paulo, Brasil
Docente Departamento de Urbanismo – Universidad de Concepción
cgarcia@udec.cl

CAPÍTULO II

EXPOSICIONES SEGUNDO SEMINARIO.

Experiencias y Propuestas de Participación Ciudadana en las Políticas de Transporte.

PRESENTACIÓN

MANUEL ALBARRÁN ULSEN

DIRECTOR

PROGRAMA POLÍTICAS PÚBLICAS Y CIUDADANÍA

UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO

UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

Acreditada por 5 años 2009/2014
- Gestión Institucional
- Docencia de Pregrado
- Investigación
- Vinculación con el Medio

Experiencia y propuestas de participación ciudadana

En el ámbito del transporte público del Gran Concepción

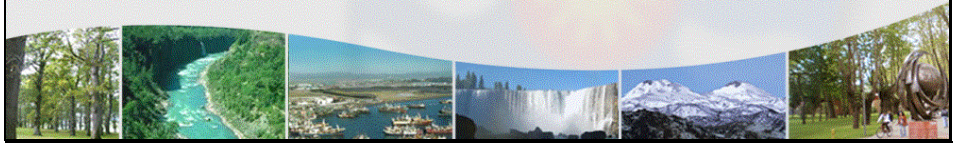
Concepción, 9 de septiembre, 2010.

UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

Acreditada por 5 años 2009/2014
- Gestión Institucional
- Docencia de Pregrado
- Investigación
- Vinculación con el Medio

PARTICIPACIÓN CIUDADANA



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

Acreditada por 5 años 2009/2014
Gestión Institucional
Docencia de Pregrado
Investigación
Vinculación con el Medio

Participación Ciudadana

- La participación es parte de los principios que rigen la democracia.
- Es un producto del accionar de los propios ciudadanos.
- Involucramiento de personas en decisiones y acciones que lo afectan a ellos y su entorno.
- Cultura participativa, incentivar los mecanismos de consulta ciudadana en los procesos de toma de decisiones.
- Identificación de necesidades de los usuarios para soluciones más eficientes.

UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

Acreditada por 5 años 2009/2014
Gestión Institucional
Docencia de Pregrado
Investigación
Vinculación con el Medio

POLÍTICA PÚBLICA

UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

Acreditada por 5 años 2009/2014
Gestión Institucional
Docencia de Pregrado
Investigación
Vinculación con el Medio

Política Pública

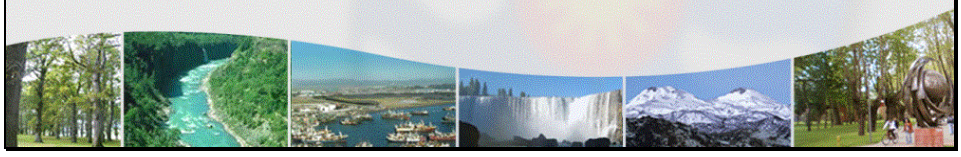
- Curso de acción, de definición de principios o flujos de información respecto a un objetivo público definido de manera democrática (público, comunidad y privado).
- Son acciones desarrolladas en un intervalo del tiempo por los representantes de gobierno.
- Proceso a través del cual el Estado, elabora y diseña y ejecuta un conjunto de acciones orientadas a un sector mayoritario de la población, considerando actividades al interior de las temáticas de interés para determinados actores.

UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO
www.ubiobio.cl

FONDO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LA REGIÓN DEL BÍO-BÍO
CORFO INNOVA BIO BIO

Acreditada por 5 años 2009/2014
Gestión Institucional
Docencia de Pregrado
Investigación
Vinculación con el Medio

LEVANTAMIENTO DE FORTALEZAS, DEBILIDADES Y EXPECTATIVAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL GRAN CONCEPCIÓN.



Objetivos de los talleres participativos

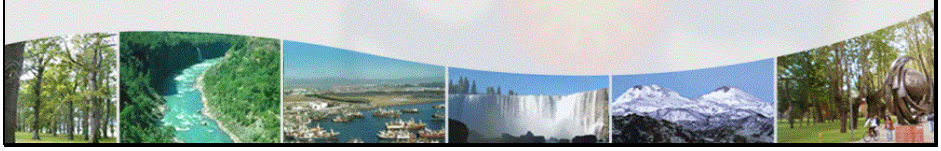
- Informar sobre el proceso de ordenamiento del transporte público en el gran Concepción.
- Identificar fortalezas y debilidades.
- Identificar expectativas de los usuarios.
- Organizar la información según la demanda de las Bases de Licitación de transportes.

Comunas participantes

- Concepción
- Talcahuano
- Chiguayante
- San Pedro de la Paz
- Hualpén
- Penco
- Hualqui

Observaciones

FACILITADORES	OBSTACULIZADORES
Dirigentes Comprometidos (Ayudaron a convocar, participaron en talleres, facilitaron información y sedes)	Periodo del año (Múltiples compromisos previos a Navidad y termino de año Periodo eleccionario)
Apoyo Municipal (Facilitación de espacios, listados de dirigentes, apoyo en la convocatoria)	

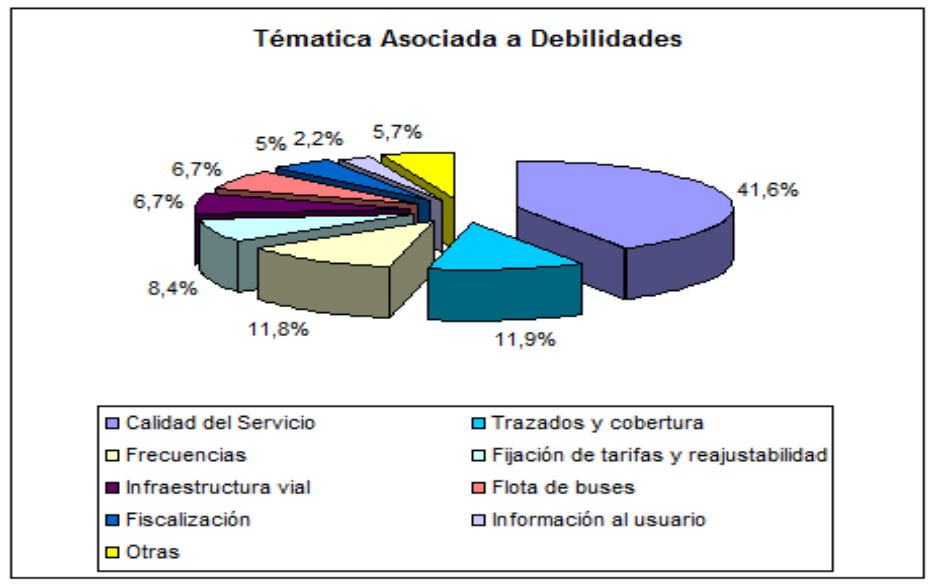


Metodología de trabajo

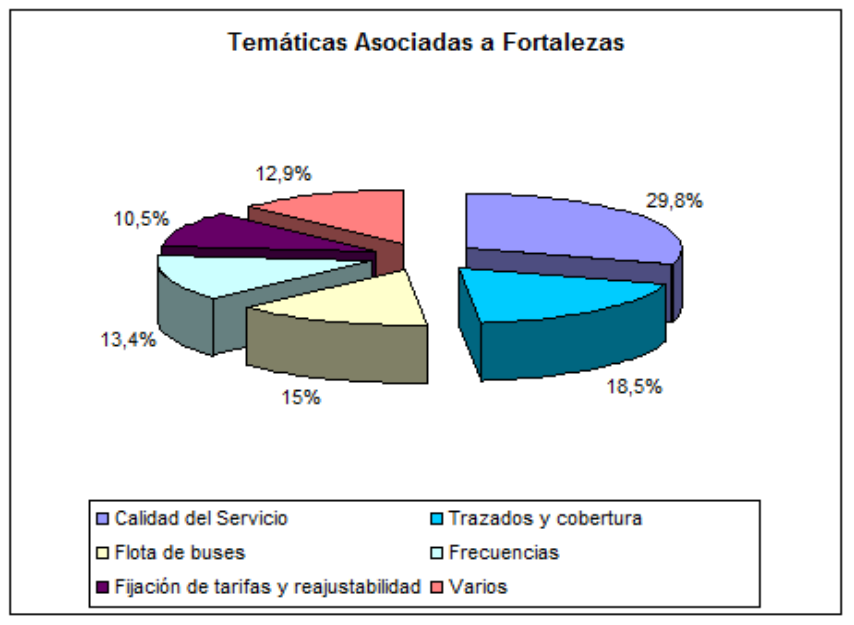
- Total de talleres realizados: 32, realizados en 21 días.
- Actores participantes (728):
  - Dirigentes sociales
  - Empresarios
  - Chóferes del transporte público
  - Usuarios de la locomoción colectiva
- Técnica de recolección de información:
  - Metaplan
- Resultado obtenido:
  - Fortalezas, debilidades y expectativas del transporte público.

Resultados

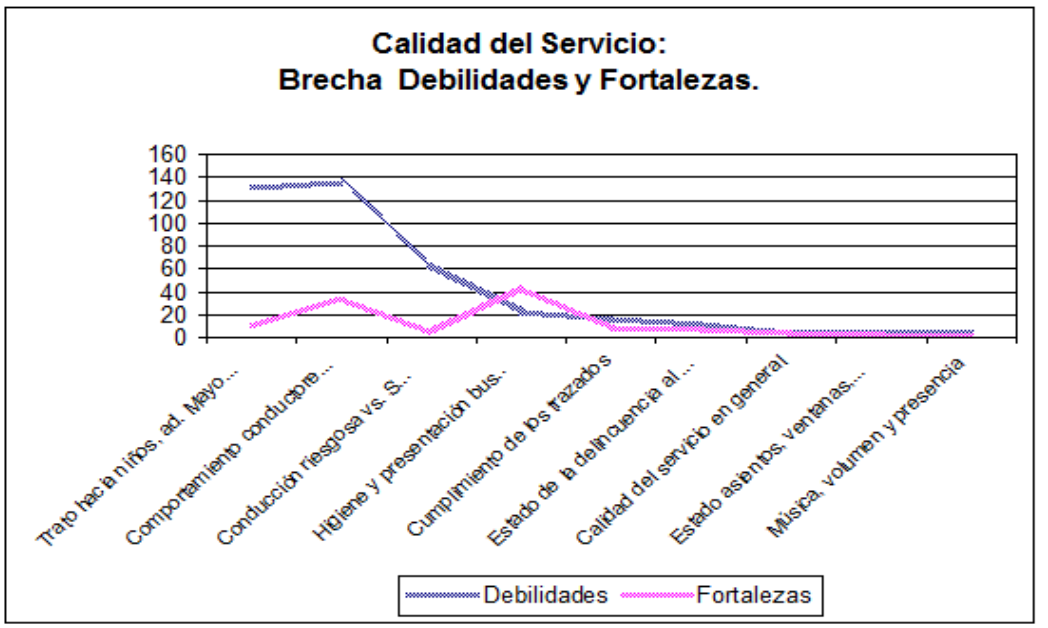
- **Debilidades del transporte público**



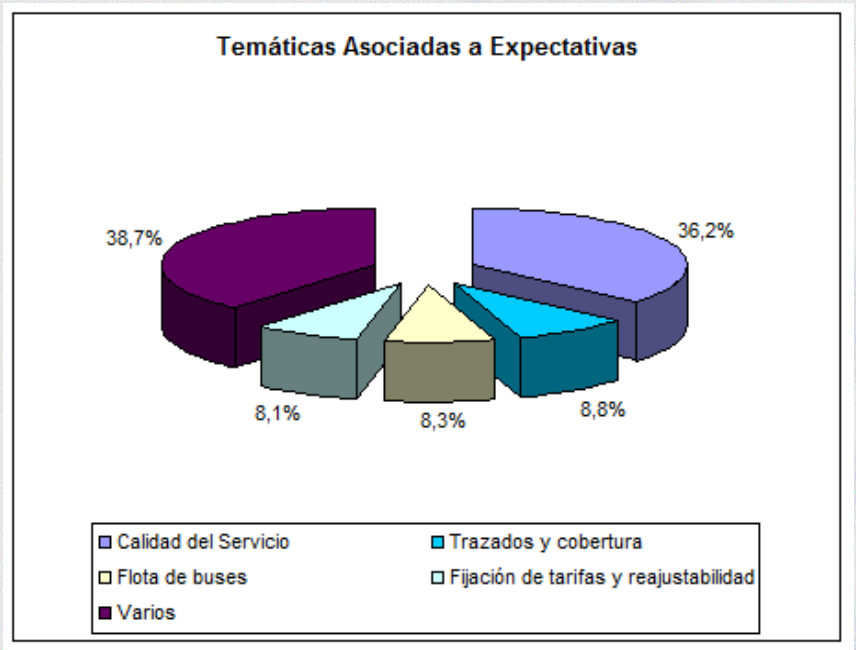
Fortalezas del Transporte Público



Brecha Debilidades y Fortalezas

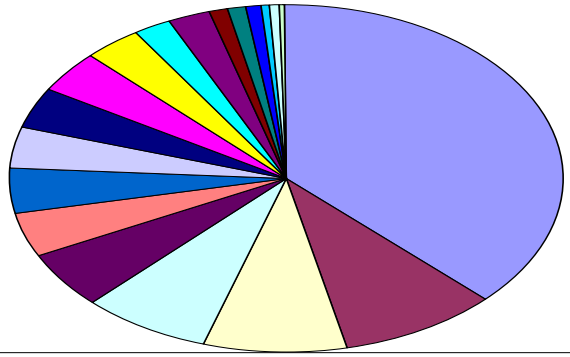


Expectativas del Transporte Público

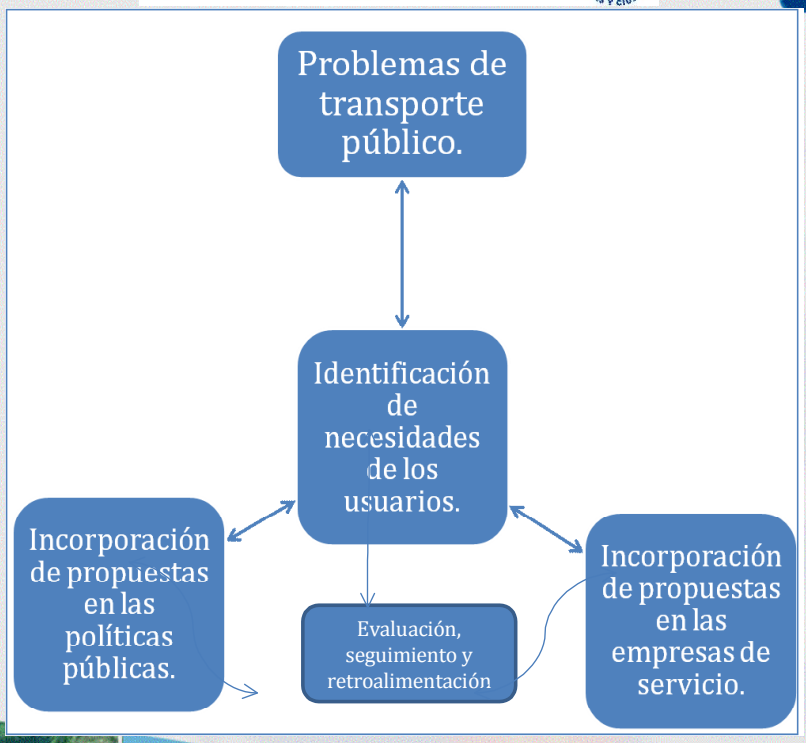


Expectativas

Gráfico 1: Distribución de expectativas de Transporte Público, según categoría temática.



- Calidad del servicio
- Tarifas, fijación y reajustabilidad
- Subvención estatal transporte público
- Infraestructura vial
- Recaudación
- Información al usuario
- Sistema integrado de transporte público
- Otros
- Alcance licitación
- Terminales
- Trazados y cobertura
- Flota de buses
- Frecuencias
- Fiscalización
- Condiciones laborales conductores
- Consideración a grupos con situación especial
- Tiempos de viajes
- Usuarios comportamiento
- Institucionalidad

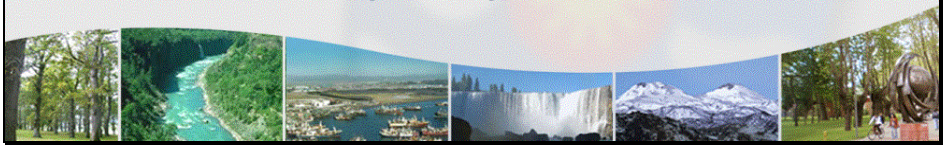

Problemas de transporte público.
Identificación de necesidades de los usuarios.
Incorporación de propuestas en las políticas públicas.
Evaluación, seguimiento y retroalimentación
Incorporación de propuestas en las empresas de servicio.

- La participación de los actores involucrados en los procesos de decisiones tiene las siguientes ventajas:
  - Adecúa la toma de decisiones a las necesidades reales de las personas.
  - Permite valorar y validar las instancias de participación que existen.
  - Oportunidad de mejoramiento del transporte público.
  - De acuerdo a la experiencia práctica de participación en el Gran Concepción, las necesidades planteadas por los usuarios son pertinentes y relevantes.

Experiencia y propuestas de participación ciudadana

En el ámbito del transporte público del Gran Concepción

Concepción, 9 de septiembre, 2010.



PRESENTACIÓN

RODRIGO DÍAZ ALARCÓN

ARQUITECTO

INSTITUT D' ESTUDIS TERRITORIAL

BARCELONA, ESPAÑA

INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS

GENERALITAT DE CATALUNYA
UNIVERSITAT POMPEU FABRA

"EXPERIENCIA Y PROPUESTA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN BARCELONA"

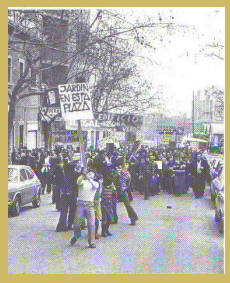
Rodrigo Díaz

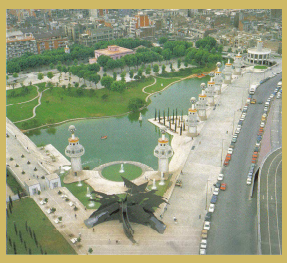
UNIVERSIDAD DEL BIO BIO VIII REGION

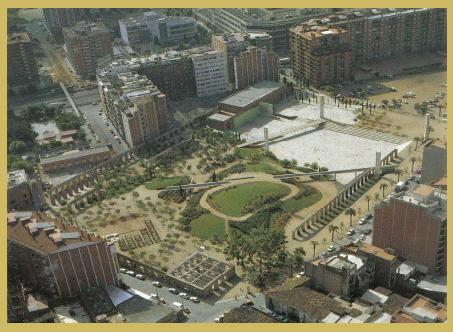
CHILE 8 de SETIEMBRE de 2010

Desde la ciudades que componen el área metropolitana promover la cohesión social y la representatividad ante las decisiones y retos del futuro.

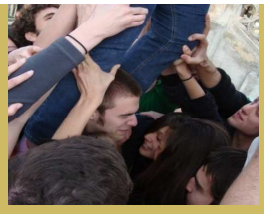
Un ejemplo destacado son los barrios de Barcelona en la época de la transición, venían muy cohesionados y organizados, es donde comienzan a participar del acontecer municipal, urbanístico del barrio y de la ciudad. Comienza toda una reconversión de espacios industriales obsoletos, pasan a ser espacios públicos o de equipamiento.







Participación



Participación En Barcelona y Cataluña hemos pasado de una manera normada clara de participación a una nueva donde …no hay proceso claro se mezclan la actividad del político …sin regulación indeterminación de plazos de las actuaciones

. Desafíos:

- Retos o desafíos es definir con hitos muy claros acotarlo en un mes, un año "Asambleas de participación " Proceso de debate publico " dudas al respecto aunque sea largo pero acotado . Es decir lograr un nuevo proceso de participación que este mas regulada , con una fecha de inicio y una final.

Proceso de Tramitación PTMB

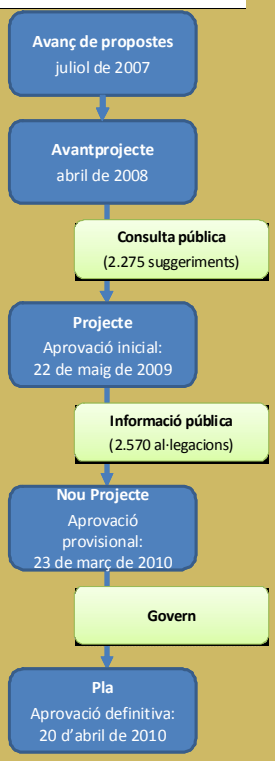
2007. La Comisión de Ordenación Territorial Metropolitana formuló el primer avance de propuestas, expone la información a los entes locales, los sectores económicos, las entidades y los ciudadanos. Considerando como mínimo dos procesos de consulta pública.

2008. 1er periodo de redacción, el anteproyecto del Plan fue sometido a una primera consulta pública. De esta primera consulta se recogieron un total de 2.275 aportaciones, críticas y sugerencias... que una vez estudiadas fueron incorporadas, refundidas, al contenido del Plan, hasta llegar a acabar el texto del proyecto que fue aprobado inicialmente.

2009. Aprobación inicial del proyecto, a partir de aquí, el texto fue sometido a un nuevo proceso de información pública, en el cual se recibieron otros 462 escritos de sugerencias que contenían un total de 2.570 alegaciones. Durante todo este proceso de debate se han realizado, asimismo, más de cien actos públicos de presentación y debate y centenares de reuniones con ayuntamientos, entidades, asociaciones y vecinos.

2010. Aprobación del plan incluyendo las aportaciones resultantes de la información pública que fueron debatidas y muchas sugerencias incorporadas. Aprobación definitiva el 20 de abril 2010 y publicado al DOGC el día 12 de mayo.

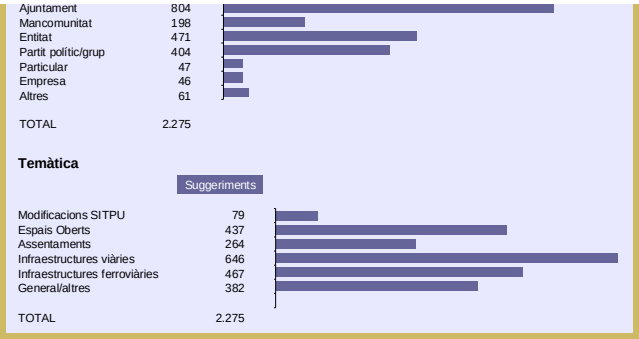
El [PTMB] ha seguido un proceso de elaboración y tramitación larga, muy participativo.



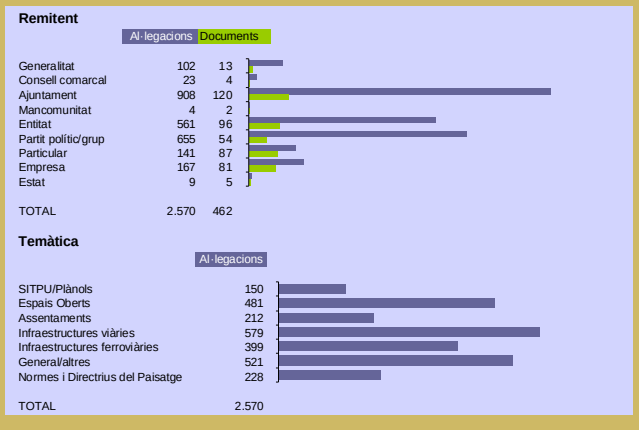
Proceso de participación: agentes y contenido

Su

período de Consulta pública del PTMB por remitente y temática



Alegaciones recibidas durante el período de Información pública del PTMB por remitente y temática



1.- Mejorar y enriquecer el contenido del [PTMB] con las aportaciones de las administraciones y de la ciudadanía.

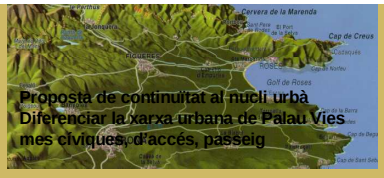
2.- Conciliar y satisfacer tanto como fuese posible los intereses de todos los sectores concernidos.

3.- Garantizar que todo el mundo tenía la oportunidad de expresar su opinión y de hacerse escuchar a lo largo del proceso.

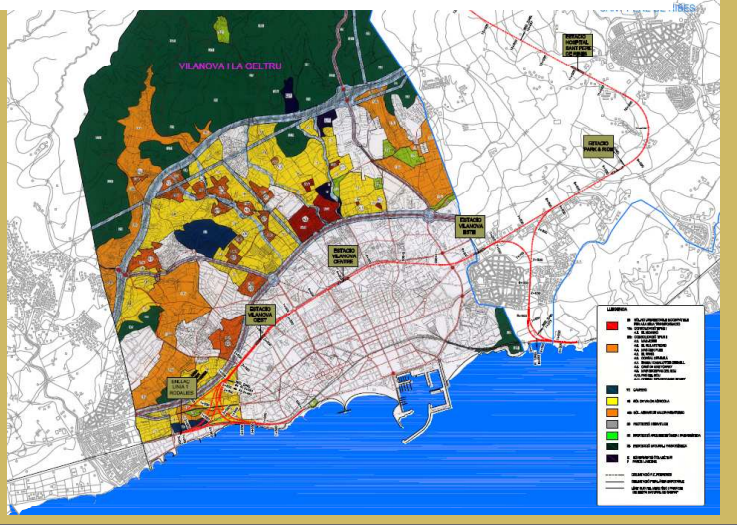
La variedad de agentes que han formulado las alegaciones en el último proceso de información pública demuestra el interés de participación:

Departamentos y entidades de la Generalitat ayuntamientos Consejos comarcales Mancomunidades Entidades Grupos políticos Particulares Empresas Otros Asimismo, la temática a la que hacen referencia las alegaciones presentadas resulta también muy diversa y ha permitido complementar y enriquecer de manera señalada el contenido del documento, en temas tales como: Delimitación de los espacios abiertos Usos agrícolasEstrategias urbanas Ámbitos para el planeamiento supramunicipa Infraestructuras ferroviariasInfraestructuras viarias Normativa

PALS POUM



Proposta de continuitat al nucli urbà
Diferenciar la xarxa urbana de Palau Vies
mes cíviques, d'accés, passeig



P A L S

PLANES DE ACCION LOCAL Análisis municipal (desde el espacio abierto al urbano) que se orienta a la sostenibilidad, medio ambiente, capacidad ecológica y espacio enfrentados con los desarrollos urbanos y las infraestructuras.

POUM

PLANES DE ORDENACION URBAN. Trata más desde lo urbano al espacio abierto: El ayuntamiento junto a la diputación , llama a concurso a un grupo inter disciplinar. Se selecciona al que cumpla unos requisitos. Posteriormente se les da un planning de informes , encuesta, presentaciones y encuentros con la ciudadanía. Se hacen dos presentaciones publicas. La primera y la mas importante es la presentación del arquitecto o urbanista que da un diagnostico del estado actual del municipio.

Propuestas 1: Para la Governança de las Infraestructuras

1 SEPARAR DE MANERA CLARA LOS ROLES POLÍTICO Y TÉCNICO

La confusión del rol político y el técnico es, seguramente, uno de los factores que más confunde la definición y la implantación de las infraestructuras. Por lo tanto, es necesario una clara delimitación de ambos. Esta confusión se debe a la cultura política imperante como al procedimiento de ejecución de las infraestructuras.

Así, el rol político se sitúa, mediante la percepción social de los problemas, en el ámbito de la decisión final, que es su competencia, sobre:

.- la definición y la justificación de las necesidades
.- la interpretación de capacidades y de oportunidades
.- la formulación del modelo
.- el establecimiento de prioridades.

Llegar a la decisión final sobre estas cuestiones requiere, la interacción y la participación social y la construcción de consensos, un ámbito regulado y dirigido desde la acción política.

El objetivo de cualquier política de transporte debe ser: Desarrollar un sistema, formado por infraestructuras y servicios, que dé respuesta a las necesidades de los ciudadanos, de acuerdo con sus estándares de calidad y modo de vida, y a los requerimientos del sistema económico, según sus características, adaptándose e integrándose a la realidad del territorio.
Es fácil de entender, por lo tanto, la importancia de construir esta política con la participación de todos.

En este proceso de construcción y elaboración de políticas de transporte, los políticos y la sociedad tienen que tener el soporte de técnicos que proporcionen la información y el conocimiento necesarios para ejercer el rol político y social de manera responsable.

Una vez decididas estas políticas de transporte, en base a unos mecanismos de buena governancia, los técnicos tienen que ayudar a seleccionar las soluciones concretas para alcanzar el objetivo final (abastecer los servicios de transporte que se adapten a las necesidades de nuestra sociedad y al territorio) todo asegurando unas características óptimas del sistema de transporte (sostenibilidad ambiental, viabilidad financiera, seguridad, multimodalidad, etc.). Ciertamente, estamos hablando de unos equipos técnicos pluridisciplinares, que acojan las diferentes sensibilidades que hoy son necesarias (tecnológica, económica, ambiental, social, etc.), y inter administrativos, que permitan de coordinar las actuaciones complementarias y necesarias de diferentes administraciones públicas.

Se debería considerar la creación de una comisión inter administrativa permanente que converjan de las diferentes administraciones, Asi como también fuese la encargada de crear los equipos inter administrativos específicos para cada proyecto concreto. Las funciones principales serían:

- **Unificar los criterios y las metodologías técnicas de análisis**
- **Coordinar la ejecución de todos los trabajos de su competencia**
- **Asegurar la realización de los diferentes elementos del proyecto, por parte de cada administración, en el tiempo y de la manera adecuada.**

Propuestas para la Governança de las Infraestructuras

La [illegible] entre opciones igualmente válidas, en controlar que se respeten las exigencias sociales fijadas en los planes y en hacer cumplir escrupulosamente la normativa vigente.

Para llevar a cabo esta tarea, sería necesario poder disponer de información de calidad y metodologías de análisis y evaluación de alternativas consensuadas, de manera que sea posible hacer comparaciones y justificar prioridades.

básicos de

Se debería considerar la creación de una agencia de planificación independiente que pudiese asegurar la neutralidad de los elementos cualquier plan o proyecto.
Las funciones principales serían:

Proporcionar información de base veraz y contrastada

Elaborar modelos de previsión y determinar escenarios prospectivos

Establecer metodologías de análisis y evaluación de alternativas

Proponer criterios de elección y priorización de alternativas.

Evidentemente, esta agencia de planificación no debería ser la encargada de llevar a cabo los planes y proyectos de infraestructuras, materia que corresponde a los diferentes gobiernos y administraciones (generalmente con la ayuda de equipos técnicos externos), sino que se limitaría en proporcionar los elementos básicos (sobre los cuales habría un consenso) por poderlos hacer. Al mismo tiempo, la agencia podría llevar a cabo determinados planos o proyectos por encargo de alguna administración, institución, organización, etc.

Pero no sólo es preciso una supervisión ante de las infraestructuras en cuanto a planificación sino también una supervisión después, que permita de tener una idea detallada y fiel de cuáles son las repercusiones reales de los planos y proyectos de infraestructuras.

Se debería considerar la creación de una agencia de evaluación de políticas de transporte y calidad de los servicios independiente que permitiese de hacer un seguimiento de los planos, proyectos y obras, y de los servicios de transporte. Las funciones principales serían:

Supervisar el desarrollo de planos, proyectos y obras, analizando el grado de cumplimiento de sus determinaciones (características técnicas, inversión ejecutada, plazos de ejecución, etc.).

Evaluar la calidad de los servicios de transporte en funcionamiento (auditorias de evaluación) y el grado de adaptación de éstos a las necesidades de la sociedad.
La agencia de evaluación permitiría de disponer de un sistema de información –que acumulase e hiciese accesible información estadísticas de los proyectos y sus resultados, de evaluaciones de iniciativas, de planos y programas históricos y vigentes, de inversiones presupuestadas y ejecutadas, etc. En definitiva, que existiera facilidad porque todo el que quisiese obtener información histórica y de referencia para conformar su opinión tuviese la oportunidad de hacerlo.

Propuestas 2: Para la Governança de las Infraestructuras

2.- CREAR ESPACIOS DE DIÁLOGO ESTABLES Y EFICIENTES

Determinados conflictos nacen por el incapacitado de generar redes de actores bastante operativos y con un grado suficiente de confianza para buscar puntos de convergencia y de consenso. La relación bilateral de cada actor con la Administración pública complica aún más ésta situación y favorece la sensación de que hay negociaciones privadas, sin suficiente transparencia. Así, se debería considerar la creación de unos espacios de relación y comunicación estables en qué participasen los diferentes actores para debatir y aproximar posiciones sobre las infraestructuras.

Su función no se reduciría al debate específico sobre un proyecto concreto, sino que la suya finalidad primordial podría ser contribuir a definir un modelo general de infraestructuras con un soporte de amplia base. En este sentido, las administraciones públicas tendrían que participar activamente, presentando los estudios e informes asociados a los planos, proyectos y obras en marcha. Por Otra parte, las agencias (de planificación y de evaluación), con los suyos informes y auditorias, contribuirían en enriquecer el grado de debate.

Uno de los propósitos de esta iniciativa sería conseguir la colaboración incluso cuando hay desacuerdo. De hecho, la ventaja principal de una línea de este estilo es que el grupo de actores podría aprender conjuntamente y evolucionar hacia unas reglas del juego informales de más calidad para la gobernabilidad de estos procesos.

Se debería considerar la creación de una comisión asesora sobre infraestructuras, con diferentes representantes gubernamentales y no gubernamentales, con agenda de trabajo propia y que integrase –y, por lo tanto, disolviese – muchas comisiones consultivas de bajo perfil hoy existentes en este ámbito temático. Las funciones principales serían:

Actuar como elemento de conexión entre la sociedad y el equipo del proyecto, de manera que se puedan plantear abiertamente las necesidades de la sociedad.

Participar en la fijación de las directrices y de los objetivos de las políticas de transporte.

Asesorar sobre los criterios de análisis y evaluación, y supervisar los proyectos.

Analizar y debatir los trabajos de las agencias de planificación y de evaluación y proponer las actuaciones necesarias.
Esta comisión asesora tendría que tener un papel relevante en el funcionamiento de la agencia de planificación y la agencia de evaluación, de manera que el trabajo de estas dos agencias pudiese ser la base de las decisiones de la comisión, tanto en cuanto a la participación en la planificación de las infraestructuras como al seguimiento de la ejecución y de la gestión, o sea, la evaluación de la calidad del servicio. No se debería descartar la posibilidad de establecer comisiones asesoras específicas por a proyectos concretos, siempre bajo el control de la comisión asesora.

Propuestas 3: Para las Governança de las Infraestructuras

3.-MODIFICAR EL CONTENIDO DE LOS PROYECTOS.

Probablemente, un aspecto operativo que convendría revisar son los protocolos reguladores del ciclo del proyecto (planificación, identificación, formulación, aprobación, contratación, ejecución, gestión y mantenimiento de la obra de infraestructura) y, paralelamente, el contenido de planos y proyectos, prestando una atención especial a las formas de comunicación y la calidad de la información sobre la base de la cual se toman las decisiones.
El esquema de planificación actual, con una visión académica y omnicomprensiva (Pla territorial general, planos sectoriales, planos territoriales parciales, planos directores, planos urbanos, etc.), no permite de dar una respuesta ágil a las necesidades que se generan en un mundo que cada vez evoluciona más rápido.

Se debería considerar la necesidad de reordenar el marco de planificación actual, adecuando el detalle de cada documento a las necesidades reales del grado concreto de planificación que representan, y haciendo-[lo] más flexible y adaptable a la realidad de la nuestra sociedad.

En cuanto a los proyectos concretos, también se habría de revisar el contenido. La información preceptiva tendría que incluir, como mínimo, los elementos siguientes, hoy poco habituales:

- **El planteamiento de diferentes escenarios aparte del tendencial, que muestren la visión de país que hay detrás la propuesta.**
- **La justificación de la necesidad, con un análisis de la opción de no hacer la infraestructura y optimizar las dotaciones existentes, y la valoración de los costes de oportunidad.**
- **Una descripción esmerada de beneficios y perjuicios sociales y de su distribución, con indicación de qué medidas podrían minimizar, contrarrestar o compensar los perjuicios.**
- **La identificación de los aspectos más relevantes de la propuesta.**
- **La evaluación técnica de los diferentes elementos y alternativas de la propuesta.**
- **Simulaciones de los resultados con herramientas gráficas que ayuden a visualizar los resultados y los efectos.**
- **La evaluación ambiental.**
- **La evaluación económica.**

Aparte de eso, el contenido de los proyectos concretos se debería poder variar dependiente de la importancia o del impacto de la infraestructura (siempre habría un contenido obligatorio, como hoy), de manera que cuestiones que no se tratan en unos proyectos sí que puedan ser analizadas en otro.

El objetivo es que la sociedad entienda plenamente la justificación del proyecto a partir de el análisis de las necesidades y la comparación de alternativas coherentes, y se incremente la transparencia y la solidez de las decisiones.

Se debería considerar la necesidad que, a partir de un determinado nivel presupuestario o de impacto, todo proyecto tuviese una web oficial con información inequívoca y actualizada permanentemente. Esta web tendría que contener toda la información relevante para poder entender globalmente cualquier proyecto.

Propuestas 4: Para la Governança de las Infraestructuras

MEJORAR LAS ESTRATEGIAS DE PARTICIPACIÓN

La legislación del procedimiento administrativo, que es mucho garantizado, apoya a los mecanismos de participación actuales. Ciertamente, hay iniciativas más abiertas, no reguladas por ley. De cara a construir consensos y en precaver conflictos, se tendrían que potenciar los mecanismos formales e informales de participación, sobre todo en las fases previas a la configuración de las propuestas, o sea, desde el inicio del ciclo del proyecto, y se recomienda a cada fase de esto.

Se debería considerar la necesidad de elaborar un manual de participación pública, al servicio de los planificadores y proyectistas, que recoja todas las herramientas y técnicas que es preciso tener en cuenta en un procedimiento de participación ciudadana.

Este manual aportaría la base necesaria para poder poner en marcha un proceso de participación. Ahora bien, hay que tener en cuenta que en cada proyecto y en cada fase del proyecto los mecanismos de participación y los participantes pueden ser diferentes.

Se debería considerar la necesidad que cada proyecto defina, desde un principio y como elemento inherente al proyecto mismo, cuál debe ser el programa de participación que hay que llevar a cabo a lo largo de su ciclo. Este proceso, que tendría que ser público, incluiría:

La identificación de los actores involucrados y gritados en participar.

Los objetivos o la finalidad de la participación en cada momento (qué pueden esperar y los que intervengan).

Las reglas del proceso participativo, si puede ser pactadas (acuerdos de participación).

Asimismo, en la documentación final del proyecto tendría que constar un informe sobre como se ha realizado el proceso de participación y cuáles [n][']han estado los resultados.

En esta línea, se debería considerar la necesidad que las administraciones públicas mejorasen la capacidad de explicar y comunicar los proyectos de infraestructuras de acuerdo con las necesidades de los diferentes actores sociales. En general, pese a los esfuerzos que hacen, los técnicos están poco preparados para hacer una buena comunicación y poder entablar un diálogo igualitario con la gente. Las administraciones tendrían que entender que resolver estas dificultades de comunicación no es sólo cuestión de quedar bien, sino que son la llave para insertar la obra de infraestructura correctamente en el medio humano. Esta inserción correcta forma parte, sin duda, de la esencia del proyecto, pero parece que aún falta conciencia que la complejidad ha pasado de ser a los despachos de ingeniería (conocimiento técnico) en la calle (conocimiento social). El programa de comunicación y participación, dentro de un plano o de uno proyecto, es tan necesario y tan complejo que se debería considerar tan importante como el cálculo de las estructuras o la confección del presupuesto.

Se debería considerar que el papel de técnico no se reduce a la elaboración de los proyectos sino también a la explicación y la comunicación de los proyectos. El técnico habría de poder actuar como animador de las discusiones, haciendo pedagogía de los conceptos, los métodos y las alternativas. En este sentido, el técnico habría de estar comprometido con el éxito del proyecto y no sólo con la corrección técnica del estudio.

Esta tarea podría recaer directamente sobre los técnicos de la Administración o sobre empresas o instituciones especializadas.

Propuestas 5: Para la Governança de las Infraestructuras

RESPONSABILIZAR LOS ACTORES

En la governança, los actores tienen un rol esencial. Porque el resultado sea satisfactorio, es preciso que los actores asuman este carácter y aprendan a implicarse y en participar. La participación, al final, exige también el respeto de determinados principios y criterios.

En este sentido, es importante que las organizaciones que quieren participar sistemáticamente en el debate sobre las infraestructuras se doten de estructuras técnicas estables, con la formación y el conocimiento adecuados, que los ayuden a definir su opinión a partir del estudio y el análisis de la información existente.

Igualmente, es crítico que los actores interioricen los requisitos propios de la discusión abierta y de la construcción de consenso, que incluye la voluntad de diálogo, la permeabilidad a los argumentos, la disponibilidad en modificar la posición inicial y la predisposición en encontrar fórmulas de aproximación entre diferentes posiciones.
Si la governança se sustenta en los actores, la calidad de la governança dependerá de la calidad con el que los actores puedan y quieran ejercer su rol.

Propuestas 6: Para la Governança de las Infraestructuras

GESTIONAR LA DISTRIBUCIÓN DE CARGAS Y COMPENSACIONES

En el ámbito de las infraestructuras, cada vez hay más diferencia entre las lógicas globales (que obedecen a dinámicas y necesidades que no tienen un componente marcadamente territorial) y las lógicas locales (la visión y las necesidades de las comunidades del territorio). Determinadas infraestructuras (puertos, aeropuertos, trenes de alta velocidad, etc.) obedecen a lógicas globales y, por lo tanto, no responden a demandas exclusivamente locales; evidentemente, pero, su implantación se tiene que integrar en las lógicas locales de los ámbitos que atraviesa o afecta.

Por esta razón, hay un conflicto creciente [en] determinadas comunidades locales que sufren el impacto de una infraestructura sin que gocen, cuando menos de manera directa, de los beneficios que comporta para el conjunto del país.

El camino para resolver este conflicto tiene dos vertientes. Por Una parte, se debería destacar la importancia socio - económica de las infraestructuras y la existencia de beneficios directos e indirectos que acaban abasteciendo el conjunto de la población implicada. De la otra, se habrían de arbitrar mecanismos para gestionar la distribución de los riesgos o impactos que se generan [en] determinados ámbitos territoriales por la implantación de una infraestructura.

Se debería considerar la necesidad de definir un instrumento de compensación a escalera individual y municipal. Podría incluir desde la creación de un banco de tierras para ofrecer a los propietarios rurales afectados que quieran mantener el su modo de vida, hasta definir la manera de compartir cargas y beneficios entre municipios vecinos, pasante por la recalificación de terrenos (incrementando el grado de protección ambiental) para compensar el paso de una infraestructura, incluso en otro municipio.

PRESENTACIÓN

XAVIER ABADÍA PÉREZ

INGENIERO DE CAMINOS

INTELLIGENT MOBILITY

BARCELONA

intelligentmobility

(II) Experiencias de participación en Barcelona (España)

Política Pública y Participación: Por un transporte público metropolitano sustentable en el territorio Pencopolitano

Concepción, 8 a 10 de Septiembre de 2010

Contenidos

- **EXPERIENCIAS DE PARTICIPACIÓN**
  - **La mesa de movilidad urbana de Barcelona**
  - **La comisión de la Autoridad del Transporte Metropolitano del AMB.**
  - **La comisión de movilidad de Cataluña**
  - **Las comisiones municipales de movilidad: el pacto por la movilidad**
- **LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR**

EXPERIENCIAS DE PARTICIPACIÓN

- La mesa de movilidad urbana de Barcelona
- La comissión de la Autoridad del Transporte Metropolitano del AMB.
- La comisión de movilidad de Cataluña
- Las comisiones municipale de movilidad: el pacto por la movilidad

Contenidos

- EXPERIENCIAS DE PARTICIPACIÓN
  - La mesa de movilidad urbana de Barcelona
  - La comissión de la Autoridad del Transporte Metropolitano del AMB.
  - La comisión de movilidad de Cataluña
  - Las comisiones municipale de movilidad: el pacto por la movilidad
- LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)
El contexto

LAS TRES BARCELONAS Y SUS ACCESOS

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)
El contexto

Reformar la Diagonal, o al menos ciertos tramos de la misma, és necesario para hacer frente al la fuente de problemas que esta vía presenta, en especial de convivEncia entre los diferentes modos de transporte:

Oferta de movilidad y espacio público precarios

-Aceras insuficientes

-Espacio insuficiente en tercianas

-Autobús urbano autocongestionado.(Velocidad comercial 7-8 km/h)

- ***Conflictos de comportamiento entre usuarios y modos de transporte***

-Invasión reiterada del espacio reservado

-Conflictos de convivencia

-***Accidentalidad***

- ***Contaminación ambiental y acústica***

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El contexto

Espacio precario para peatones

Conflictos por falta de espacio público

Bus autocongestionado

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El contexto

Conflicto - indisciplina

Conflicto peatones, bicis y vehículos

Ocupación excessiva motos

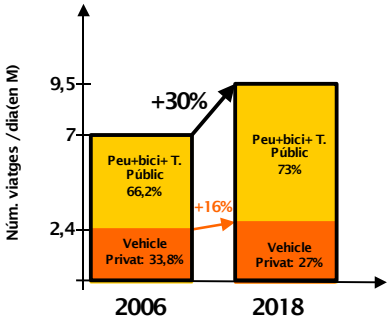
Conflicto bus- peatones

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El contexto

(A) La movilidad en vehículo privado aumentará en Barcelona un 16% a pesar de las acciones de transporte público que se efectuen



Previsión de l'Ayto. de BCN de aumento de la movilidad en términos absolutos y relativos.

INCREMENTO EN TÉRMINOS ABSOLUTOS

2006		2018
7 M viajes/día	+30%	9,5 M viajes/día

Tendencia natural vehículo privado

2,4 M viajes/día	+30%	3,2 M viajes/día.

Tendencia corregida

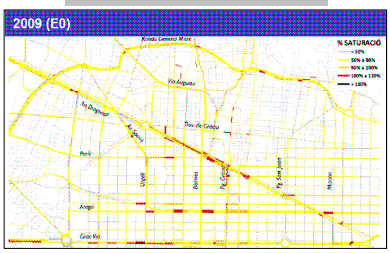
2,4 M viajes/día	+16%	2,8 M viajes/día.

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El contexto

ESCENARIO ACTUAL

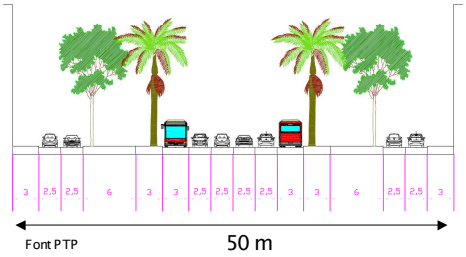


ESCENARIO FUTURO

- Projectes Pla Picasso
- L9 Metro
- Reducc. distancia desplaçam.
- Ocupació vehicles
- Tramvia

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)
El contexto



Ghamps Elysées: 80-90m

Paseo Gràcia:60m

Castellana:90-100m

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)
El proceso de participación

1. **CONSTITUCIÓN DEL "CONSELL DE CIUTAT"**
   - Función consuliva y prescriptora de garantlas en el proceso participativo
   - Reuniones periódicas seguimeinto del proceso

2. **CONSTITUCIÓN DE LA OFICINA TÉCNICA Y WEB i.D.E.A**

3. **REUNIONES TÉCNICAS PREVIAS DEL PACTO POR LA MOVILIDAD**

4. **ENCUESTA DE PERCEPCIÓN (Nov 2009)**
   - Encuesta sobre las preferencias y objetivos básicos de la transformación de los usuarios (Poblac potencial1.4M).
   - Publicación de resultados de la encuesta (35.000 opiniones) y conclusiones.

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El proceso de participación

5. **PRESENTACIÓN 2 PROPUESTAS TECNICAS +1**
   - Presentación propuestas técnicas al Consell Ciutat
   - Rueda prensa alcaldía.
   - Ubicación de locales informativos en diferentes distritos de la ciudad
   - Artículos informativos en prensa
   - Publicidad en la calle, tr. Públicos y prensa

6. **REUNIONES CON ASOCIACIONES CíVICAS**

7. **VOTACIÓN SOBRE 3 OPCIONES (del 10 al 16 Abril 2010)**
   - Opción de votación empadronados en Barcelona mayores de 16 años
   - Rueda prensa alcaldía.
   - Dimisiones

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El proceso de participación

- **SISTEMAS DE OPINIÓN INDIVIDUAL**

A) ENCUESTA DE PERCEPCIÓN

– Folleto en papel repartido en centros cívicos, Tr. Públicos y prensa.

A) VOTACIÓN 2 OPCIONES

– Votación presencial en 14 puntos de la ciudad. (votac electrónica)
– Votación por internet desde determinadas entidades bancarias utilizando codigo personal.
– Votación por internet accediendo a la web i.d.e.a utilizando DNI, que comprueba automaticamente el empadronamiento.

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El proceso de participación

- OPCIONES DE VOTACIÓN

OPCIÓN A: Bulevar

OPCIÓN B: Rambla

OPCIÓN C : Ninguna de las anteriores ¿¿??

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

El proceso de participación

- RESULTADOS DE LA VOTACIÓN

172.000 participantes

Fuente: web Ayunt. Barcelona- Mayo 2010

LA DIAGONAL: UN EJEMPLO A MEJORAR

El proyecto de remodelación de la Diagonal (BCN)

Los errores de fondo

- No establecer los criterios políticos básicos como premisas indiscutibles. Utilizar el proceso participativo para conseguir establecerlos. 1ª participación (creación del hombre pluricéfalo).
- Pretender dar soluciones óptimas a todo el mundo, escondiendo algunas falencias reales de espacio público.
- No entrar a discutir aspectos básicos: Tr. Público, motos
- Establecer las opciones técnicas con poco plazo técnico de maduración. Errores básicos.
- Realizar planteamientos técnicos con medias verdades.
- No pensar en la reacción popular en un contexto de crisis. (coste publicidad de 3M euros para un proyecto relativamente reducido)
- Poca pluridisciplanariedad en desarrollo del proyecto
- Proceso tecnológico de participación poco contrastado

intelligentmobility

Muchas gracias por su atención

Xavier Abadía
xavier.abadia@intelligentmobility.net

CV Ponente

- Ingeniero de caminos. Especialidad de transportes y urbanismo.
- Socio Consultor *intelligentmobility* (intelligentmobility.net)
- Responsable proyectos movilidad Fundación RACC (www.racc.es)
- Miembro del Grupo de Ingenieria civil, Desarrollo y Sostenibilidad GECDIS
- (1999-2005) Investigador del Instituto de Estudios Territoriales-IET
- (1990-1998) Equipo redactor del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona

Bibliografía de referencia

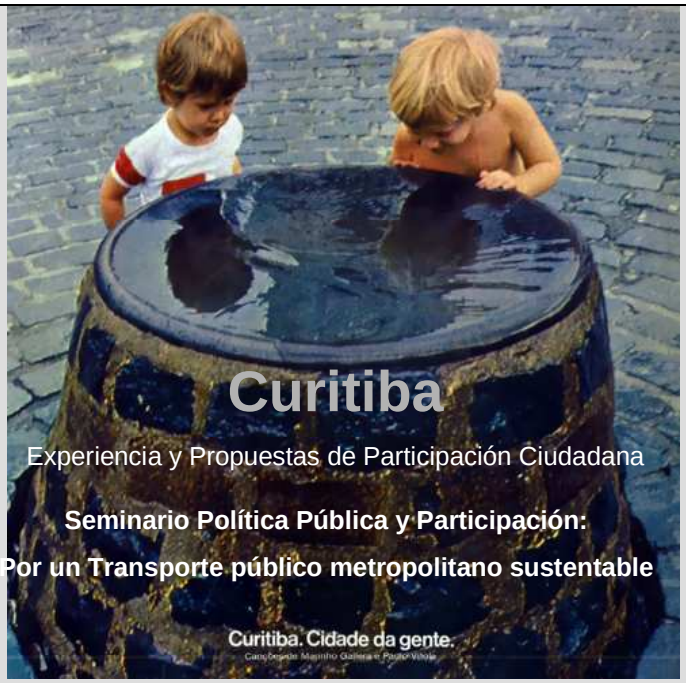
- Web del proyecto de reforma: http://www.bcn.cat/diagonal/

PRESENTACIÓN

CLAUDIA GARCÍA LIMA

ARQUITECTO / URBANISTA

UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN



Curitiba

Experiencia y Propuestas de Participación Ciudadana

Seminario Política Pública y Participación:

Por un Transporte público metropolitano sustentable

Sumario

- Revisión
- Escenarios de la Participación
- “Estatuto da Cidade”
- Concitiba

Revisión del Proceso de planificación Urbana de Curitiba

1943 – Prime Plan Director - Plano Agache – Estrutura radial - pop.: 150 mil;

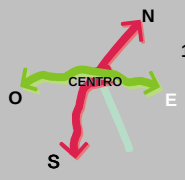
1966 – Plan Director - Estructura Lineal - pop.: 500 mil;

2004 – Revisión Plan Director - "Estatuto da Cidade" - pop.: 1.7 milhão.

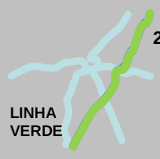
- **Mantiene las diretrices establecidas en Plan Director de 1966**
- **Consolida las políticas urbanas importantes para la Ciudad**
- **Instituye nuevos instrumentos urbanísticos**

Promueve la participación del ciudadano en la elaboración de los Planes complementares – gestión democrática

1943



1966



2004

Escenarios de la Participación

Político

1955 – Alcalde Ney Braga

- Crea Departamento de Urbanismo (futura URBS)
- Crea Comisión para estudio de la problemática del transporte colectivo

Problema transporte

- Operación atomizada: 150 propietarios de buses
- Desregulación
- Demandas sociales por mejorías en el sistema

Solución: Acuerdo directo con Operadores

- División de la ciudad en 9 áreas exclusivas
- Organización en 13 empresas
- Regulación tarifaria

Escenarios de la Participación

Político

Solución: Acuerdo directo con Operadores

División de la ciudad en 9 áreas exclusivas

• Organización en 13 empresas

• El Municipio fija las tarifas, los horarios y las frecuencias

• El Municipio exige vehículos de mayor capacidad

• Contratos tipo “permiso”, duración de 5 años (mayor seguridad para los operadores

• Cada empresa recibía una mezcla de rutas rentables con no rentables, en el promedio se equilibraba la rentabilidad del sistema

Escenarios de la Participación

Político

Genera un precedente

• Los cambios serian siempre negociados

• Las empresas se organizan: Creación de la SETRANSP: Sindicato de las Empresas de Ómnibus de Curitiba y Región Metropolitana

• A través de presiones políticas logran extender el permiso de 5 a 15 años

• Logran “congelar” las áreas exclusivas

• Introduce una planilla de costos para el cálculo de la tarifa muy favorable para el sector.

EMPRESAS DE ÔNIBUS DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA

Escenarios de la Participación

Político

1966 – Alcalde Ivo Arzua

Gobernador Ney Braga

- Crea IPPUC
- Elaboración del Plan Director – de 1966

Escenario Favorable

- Apoyo del Gobierno Estadual / BADEP
- Sectores de la sociedad impulsan desarrollo económico
- Ambiente Académico critican Plan Agache

Escenarios de la Participación

Político

1964 – Plan Preliminar

Seminario: "CURITIBA DEL MAÑANA"

" El Planificador esta lejos de ser Dios, que conduce a los mortales para sus fines inescrutables. El interés público debe ser encontrado en el público. El público tiene que aprobar su propio futuro"

J. Friedmann

Escenarios de la Participación

1966 – Plan Director – Directrices Principales, producto de la Participación

1. Crecimiento Lineal de un Centro servido por vías tangenciales de circulación rápida
2. Jerarquización vial
3. Desarrollo Preferencial de la Ciudad en el Eje Norte-Sur, siguiendo tendencias históricas y espontáneas
4. Policentrismo
5. Densificación
6. Extensión y adecuación de Areas Verdes
7. Caracterización de áreas de dominio peatonal
8. Creación de un Paisaje Urbano Propio

Escenarios de la Participación

1971 / 1975 – Alcalde Arq. Jaime Lerner

1979 / 1983 – Nombrado 2º Gestión

1989 /1992 – Elegido 3º Gestión

Para implementar un Plan hay que tener en cuenta:

- Condicionantes económicos, políticos y operacionales
- La realidad política y social

Solo así es posible encontrar lo que VIABLE Y LEGÍTIMO

En 1994 es elegido Gobernador del Estado y reelegido en 1998

Escenarios de la Participación

Da inicio a la implementación del Plan Director

1º Proyecto: Peatonalización de la calle XV de Noviembre

Líneas Expresas, base para la implementación del futuro Sistema de Transporte – RIT (1979)

Por acuerdo, se cambia figura de "permisionarias" a "concesionarias", sin licitación

Escenarios de la Participación

- **El Modelo de Gestión es fuertemente centrado en lo técnico, la participación tiene una función instrumental, mayormente de validación.**
- **En el transporte, las soluciones se concentran en el campo técnico y en negociaciones directas con las empresas.**
- **La estrategia de concientización y educación a través de campañas y programas en proyectos emblemáticos sustentados en la idea de la "Capital Ecológica".**

Escenarios de la Participación

En 1980 surge Movimiento Popular de Transportes

- **demanda horario integral**
- **congelamiento de la tarifa (participación de 30% del ingreso)**
- **negocia participación en Consejo Municipal de Transportes, lo que finalmente no ocurre.**

1984 – Alcalde Mauricio Fruet

Por presión del Movimiento, se establece Comisión de Verificación de los Costos Tarifarios

Escenarios de la Participación

1987 – 1º alcalde elegido Roberto Requiao

- **Negociaciones por el transporte consideran empresarios y usuarios**
- **Vuelve al esquema de "permisionarias" para las empresas de Transporte**
- **Favorece una participación representativa**

- **Pago a los operadores por kilómetro rodado**
- **Nueva fórmula para cálculo de la tarifa**
- **Se implementa la tarifa única**
- **La recaudación de las tarifas va a un Fondo administrado por la Municipalidad, a través de la URBS**
- **Un año antes crea la "ouvidoria" de la ciudad, organismo responsable para canalizar las demandas ciudadanas**
- **Adicionalmente los empresarios, aceptaron el fin de las áreas exclusivas y la creación de la flota pública**

Escenarios de la Participación

Un revés...

El desgaste provocado por las difíciles negociaciones anteriores tornaron inviable la creación de la flota pública

- **Periodo de alta inflación**
- **Disputas judiciales entre municipalidad y empresas**
- **No hubo posibilidad de financiamiento**

"Estatuto da Cidade"

Ley Federal nº 12.257/01

Dentro de sus directrices principales se destaca el concepto del

"Derecho a las ciudades Sustentables (derecho al suelo urbano, a la vivienda, al saneamiento ambiental, a la infraestructura urbana, al transporte y servicios públicos, al trabajo y al ocio) para las presentes y futuras generaciones"

Además, contempla la incorporación de la Participación Ciudadana en las decisiones de interés público a través de la Gestión Democrática de la Ciudad.

“Estatuto da Cidade”

Dicta las directrices generales de la Política Urbana

Instrumentos de la Política Urbana:

Planes Nacionales y Estaduales

Planes de las Regiones Metropolitanas

Planificación Municipal

(plan director, uso y ocupación del suelo, zoneamiento ambiental)

Institutos Tributarios y Financieros

Institutos Jurídicos y Políticos

“Estatuto da Cidade”

LAS CIUDADES SON ORGANIZACIONES COMPLEJAS

El poder público actúa como mediador de conflictos

2004 – Revisión Plan Director - **“Estatuto da Cidade”** - pop.: 1.7 milhão.

- **Gran parte de los nuevos instrumentos indicados en el “Estatuto da Cidade ya eran aplicados en la ciudad, por medio de leyes aisladas;**
- **Año 2000 se aprueba revisión Ley de Zoneamiento y ocupación del suelo;**
- **El Estatuto da Cidade determina que se debe incorporar algunos instrumentos al Plan Director**

Proceso de revisión Plan Director

2001 – Encuentros regionales para análisis de la ley federal;

2002 – Evaluación del Plan Director y legislación complementar entre diversas secretarias y autarquias municipales;

2003 – Propuesta preliminar integrada, debates contribuciones a través de internet, referendo en el Consejo Consultivo, presentación en Audiencias Públicas para discusión sobre la propuesta de ley;

2004 – Redacción final y envío del Proyecto de Ley, debates y enmiendas legislativas y aprobación en diciembre.

Proceso de Revisión Plan Director

Debates y Audiencias Públicas

Impresos de difusión

Exposiciones

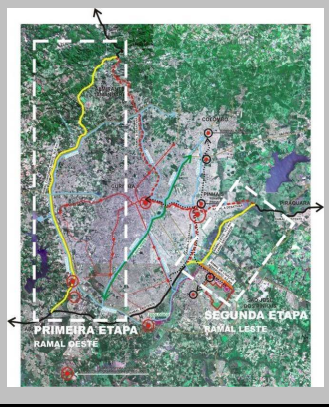
Planes Sectoriales y Regionales

Planes Sectoriales

Planes Regionales

ciudad del conocimiento
Gestión Democrática

Plan Regional



Plan Multimodal

Gestión Democrática de la Ciudad

Establece una relación entre la Administración Pública en la población, construida con base en la democracia participativa y en la ciudadania, asegurando el control social, en la búsqueda de una ciudad sustentable.

Directrices generales:

- valorar el papel del ciudadano como colaborador, co-gestor, prestador y fiscalizador;
- ampliar la interacción de la sociedad con el poder público;
- garantizar el funcionamiento de las estructuras de controle social;
- ampliar la representatividad social;
- asegurar la participación mediante Organismo Colegiado, debates, audiencias y consultas públicas, entre otros.

Plan Multimodal

Plan Municipal de Movilidade Urbana y Transporte Integrado

Metodología

- **Términos de Referencia**
  - **discusión con sectores representativos de la comunidad**
- **Diagnóstico y evaluación**
  - **divulgación y discusión con sectores representativos de la comunidad**
- **Elaboración de los escenarios ó Alternativas**
  - **divulgación y discusión con sectores representativos de la comunidad**
- **Propuesta Preliminar**
  - **divulgación, debates y propuestas**
- **Producto Final: Plan Sectorial**

Organismos de Participación

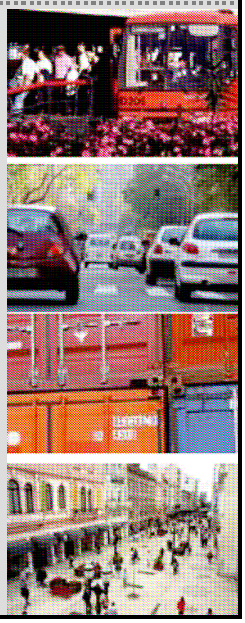
Movilidad Urbana

Temas abordados:

1. Sistemas de Transporte Colectivo y comercial
2. Circulación y Sistema Vial
3. Sistema de Transporte de Cargas
4. Accesibilidad

"PlanMob" Curitiba

Grupo de Trabajo *Directo*	Grupo de Trabajo *Indirecto*
IPPUC	**DNIT**
URBS	**DER**
SMMA	**INFRAERO**
SMU	**ALL**
COMEC	**Sindicatos / Asociaciones**
	Universidades
FGV/ISAE	**ONGs**
	Otras secretarias y organismos de la PMC



Organismos de Participación

CONCITIBA

Consejo de la Ciudad de Curitiba – Concitiba

- Organismo Colegiado Municipal de Política Urbana, creado en 2007
- Vinculado al IPPUC – Instituto de investigación y planificación urbana de Curitiba
- Coordinación: Presidente del IPPUC

Finalidades:

1. Actuar en la formulación, elaboración y acompañamiento de la Política Urbana Municipal;
2. Contribuir para la Gestión Democrática de la Ciudad

Debe seguir las directrices del "Estatuto da Cidade" y del Plan Director

Organismos de Participación

CONCITIBA

Consejo de la Ciudad de Curitiba – Concitiba

Competencias:

1. Proponer, acompañar, fiscalizar y evaluar la implementación del Plan Director de Curitiba, como también los planes, programas y proyectos de desarrollo urbana que de él se desprenden;
2. Presentar, apreciar y evaluar propuestas de revisión y adecuación del Plan Director de Curitiba y de la legislación urbanística a la cuál se refiere;
3. Presentar, apreciar y evaluar propuestas relativas a operaciones urbanas consorciadas y otras propuestas de proyectos de ley con interés urbanístico;
4. Sugerir Poder Ejecutivo adecuaciones en objetivos, directrices, planos, programas y proyectos municipales, con vistas a la planificación y desarrollo urbano más justo y sustentable;

Organismos de Participación

CONCITIBA

Consejo de la Ciudad de Curitiba – Concitiba

Competencias:

5. Proponer, acompañar, y evaluar proyectos de ley y medidas administrativas que puedan repercutir en el desarrollo urbano, en la sustentabilidad y en la equidad del Municipio;
6. Presentar, apreciar y evaluar propuestas de alteración urbanística, previamente al momento de su modificación o revisión;
7. **Convocar, coordinar, supervisar, promover y evaluar las Conferencias Municipales de la Ciudad, consonante a la agenda de otros municipios de la región, estado y país.**

Organismos de Participación

CONCITIBA

Composición

		%	Nº
PODER PÚBLICO	IPPUC, SMMA,PGM, COHAB-CT, URBS, CMC	40	6
MOVIMENTOS POPULARES	CONAM[1], FEMOPAR[2], AUTRACO[3] Suplente: Clube de Mães União Vila das Torres	20	3
SETOR PRODUTIVO	FIEP, FACIAP[4], SINDUSCON Suplentes: SIMOV[5], SIITEP[6], SINELTEPAR[7]	20	3
ENTIDADES PROFISSIONAIS, ACADÊMICAS E NÃO GOVERNAMENTAL	UFPR, SINDARQ, AMBIENS Suplentes: SISMUC[8], CRESS[9], Terra de Direitos	20	3
TOTAL DE TITULARES		100	15

1 – CONAM – Confederación Nacional de las Asociaciones de Moradores

2 – FEMOPAR – Federación de las Asociaciones de Moradores del Estado do Paraná

3 – AUTRACO – Asociación de los Usuarios del Transporte Colectivo de Curitiba y Región Metropolitana

4 – FACIAP – Federación de las Asociaciones Comerciales y Empresariales do Paraná

5 – SIMOV – Sindicato de la Industria del Mueble y Carpintería del Estado do Paraná

6 – SIITEP – Sindicato de las Industrias de Instalaciones Telefónicas do Estado do Paraná

7 – SINELTEPAR – Sindicato de las Empresas de Electricidad, Gas, Agua, Obras y Servicios del Estado do Paraná

8 – SISMUC – Sindicato de los Funcionarios Públicos Municipales del Estado do Paraná

9 – CRESS – Consejo Regional de Servicio Social

Organismos de Participación

CONCITIBA

Representación del Consejo

Los integrantes del Consejo representan instituciones ligados a los siguientes temas

1. Habitación y servicios urbanos colectivos;
2. Infra-estructura y saneamiento ambiental;
3. Movilidad y;
4. Legislación Urbanística

Organismos de Participación

CONCITIBA

4º COMCURITIBA
4º Conferencia Municipal de la Ciudad de Curitiba

Marco:

"Ciudad para todos y todas con gestión democrática, participativa y control social"

Tema:

"Avances, dificultades y desafíos en la implementación de la Política de Desarrollo Urbano"

4ª COMCURITIBA

¡MUCHAS GRACIAS!

Concepción, 9 septiembre 2010

Claudia G. Lima – Arquitecto y Urbanista,
Universidad Mackenzie, Sao Paulo, Brasil
Docente Departamento de Urbanismo – Universidad de Concepción
cgarcia@udec.cl

CAPÍTULO III

EXPOSICIONES TERCER SEMINARIO.

Validación de Propuestas y Metodologías de Particiapción Ciudadana en las Políticas Públicas.

PRESENTACIÓN

GONZALO DE LA MAZA ESCOBAR

SOCIOLOGO

UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS

Participación Ciudadana en la Formulación de Políticas Públicas

UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS

Gonzalo Delamaza
Centro de Investigación Sociedad y Políticas Públicas

Seminario Política Pública y Participación: por un Trasnporte Público Sustentable – Concepción 8 – 10 de Septiembre 2010

Sumario

- Criterios sobre participación
- Clasificando la participación en políticas públicas
- Institucionalidad de la participación en Chile hoy
- Desafíos, criterios y propuestas

I

Criterios sobre Participación

- Todas las políticas y programas son participativos
- La cuestión es:
  - ? quienes participan,
  - ? como lo hacen
  - ? y con que consecuencias
- Necesidad de "entrar a picar"

Políticas públicas y participación

Criterios a considerar

- La participación ciudadana (PC) ha sido objeto de políticas, pero los avances logrados son escasos
- Existe demanda por profundizar la democracia en su dimensión participativa
- Existen sectores fuertemente críticos a la PC, con gran peso en la elite política
- Barreras políticas: tradición, cultura política, fantasmas del pasado, características del proceso de transición

Criterios a considerar

- No basta institucionalizar, ni estandarizar normas, sin fortalecer a la sociedad civil: exigibilidad, apropiación local, etc.
- Las propuestas deben ser coherentes con lo legal y normativo, así como en los diseños institucionales y programáticos
- En sociedades desiguales la PC supone equiparar las diferencias existentes

- Referida a cuestiones **relevantes** y que tenga consecuencias claras sobre las decisiones
- Que fortalezca las **capacidades de la sociedad** civil: organización, voz, propuesta
- Que pueda **institucionalizarse** en una modernización democrática del Estado
- Que mejore la **equidad**: ampliación y fortalecimiento de los grupos de menor poder
- Que resguarde y promueva el ejercicio de **derechos**
- Que sea **efectiva** para mejorar las políticas públicas

¿Qué participación queremos?

II

Clasificando la Participación en las Políticas Públicas

Fases/ Niveles	Informativo	Consultivo	Vinculante	Controla y retro-alimenta
Diagnóstico y Formación de Agenda				
Formulación de Políticas y Adopción de Decisiones				
Gestión - diseño - implementación - evaluación - rediseño				

Fases de las Políticas Públicas / Niveles de la Participación

Actores	Niveles			
Actor estatal	Entrega información: oportuna, pertinente, suficiente y amplia	Consulta: pública, pertinente, en varias fases	Vinculante a decisiones: viables, reglas concordadas	Controla y retroalimenta: flexibilidad, autonomía
Sociedad Civil	Agregación de demandas e intereses	Elaboración de propuestas alternativas	Negociación, acuerdos y compromisos	Monitoreo, compromiso público

Una Participación de Calidad: actores públicos y sociedad civil

PARTICI-PACION	Asociativa	Asociativa	Mixta	Personal	Personal
Fuente: Font y Gomá: La Part.Ciudadana en Política Local. 1999	**SECTO-RIAL**	**TERRI-TORIAL**		**INTENSIVA**	**EXTENSIVA**
En diagnóstico y formación de agenda					
En Formulación de Políticas y Adopción de Decisiones					
En Gestión					

Variedad de Formas de la Participación

PARTICI-PACION	Asociativa	Asociativa	Mixta	Personal	Personal
Fuente: Font y Gomá: La Part.Ciudadana en Política Local. 1999	**SECTO-RIAL**	**TERRI-TORIAL**		**INTENSIVA**	**EXTENSIVA**
En diagnóstico y formación de agenda	Foros y Mesas Sectoriales	Consejos consultivos sectoriales en localidades	Planes Estratégicos Participación Temática	Foros Temáticos Círculos de Estudio Conferencias de Consenso	Asambleas Audiencias Teledemocracia local
En Formulación de Políticas y Adopción de Decisiones	Consejos de Entidades Sectoriales	Consejos municipales con presencia asociativa Planes integrales	Consejos Territoriales Mixtos Jurados Ciudadanos Mixtos	Presupuesto Participativo Jurados Ciudadanos Paneles Ciudadanos Encuestas Deliberativas	Referendum Consultas populares Teledemocracia local
En Gestión	Gestión Asociativa de Servicios Municipales	Gestión Asociativa de Centros Comunitarios	Gestión Compartida de Servicios	Gestión voluntaria de servicios y programas municipales	Coproducción personalizada de servicios

Cuando se quiere, se puede

II

La Institucionalidad de la Participación Ciudadana en Chile Hoy

NO PARTICIPACIÓN		TIPO DE PARTICIPACIÓN			FASE ASOCIADA
Uso de TI	Campañas	Difusión de información			*Información*
		Consulta no vinculante	Consulta vinculante	Participación deliberativa	*Diagnóstico y decisión*
Gestión interna, mejora de atención al usuario		Ejecución delegada	Co-ejecución, supervisión		*Implementación*
		Evaluación pasiva: consulta, quejas y reclamos	Reformulación deliberativa (Control social)		*Evaluación y reformulación*

NO PARTICIPACIÓN ENCUBIERTA	PARTICIPACIÓN INSTRUMENTAL	PARTICIPACIÓN EMPODERADORA

Mecanismos Institucionales de Participación

Fases	No Participación		Tipo de Participación	
			Instrumental	Empoderadora
Fase de Información	Uso de Tecnologías de la Información 3,3%	Campañas 9.2%	Difusión de información 26,2%	
Fase de Diagnóstico y Decisión			Consulta no vinculante 8,8%	Participación deliberativa 9,8%
Fase de Implementación	Gestión interna, mejora de atención al usuario 25, 0%		Ejecución delegada 3,0%	Co-ejecución, supervisión 5,9%
Fase de Evaluación y Reformulación			Evaluación pasiva: consulta, quejas reclamos 5,6%	Reformulación deliberativa (Control social) 3,3%
Total	37,4%		43,6%	19%

Mecanismos de Participación en la Gestión Pública (N = 305) (DOS, 2007)

Instrumentos participativos por Fase de la política pública

Fases/Niveles	**Información** Agregación de demandas	**Consulta** Elaboración de propuestas	**Decisión** Negociación	**Control** *Monitoreo de compromisos*
Diagnóstico y Formación de Agenda	Asambleas de base Talleres de dirigentes Seminarios de expertos Boletín, Web Prensa local	Asambleas de base Talleres de dirigentes Seminarios de expertos	Mesas, Congresos o Foros	Red de política pública "adhoc"
Formulación de Políticas y Adopción de Decisiones				
Gestión ·implementación ·evaluación ·rediseño				

Instrumentos participativos por Fase de la política pública

Fases/Niveles	**Información** Agregación de demandas	**Consulta** Elaboración de propuestas	**Decisión** Negociación	**Control** *Monitoreo de compromisos*
Diagnóstico y Formación de Agenda	Asambleas de base Talleres de dirigentes Seminarios de expertos Boletín, Web Prensa local	Asambleas de base Talleres de dirigentes Seminarios de expertos	Mesas, Congresos o Foros	Red de política pública "adhoc"
Formulación de Políticas y Adopción de Decisiones	Asambleas, Talleres y Seminarios Boletín, Web Prensa local	Planes o Estrategias De Desarrollo Territorial PLADECO Planes Sectoriales Anuales Ordenanzas de Participación	CORE Concejos Municipales Consejos técnico-sociales sectoriales o intersectoriales	Contrato o Compromiso de Derechos y Obligaciones
Gestión ·implementación ·evaluación ·rediseño				

Instrumentos participativos por Fase de la política pública

Fases/Niveles	**Información** Agregación de demandas	**Consulta** Elaboración de propuestas	**Decisión** Negociación	**Control** *Monitoreo de compromisos*
Diagnóstico y Formación de Agenda	Asambleas de base Talleres de dirigentes Seminarios de expertos Boletín, Web Prensa local	Asambleas de base Talleres de dirigentes Seminarios de expertos	Mesas, Congresos o Foros	Red de política pública "adhoc"
Formulación de Políticas y Adopción de Decisiones	Asambleas, Talleres y Seminarios Boletín, Web Prensa local	Planes o Estrategias De Desarrollo Territorial PLADECO Planes Sectoriales Anuales Ordenanzas de Participación	CORE Concejos Municipales Consejos técnico-sociales sectoriales o intersectoriales	Contrato o Compromiso de Derechos y Obligaciones
Gestión ·implementación ·evaluación ·rediseño	Cuenta Pública ante organizaciones de base, dirigentes y Expertos Asambleas y Talleres OIRS, Boletín, Web Prensa local	Estudios y Proyectos coparticipados: encuesta, grupos de discusión , plebiscitos	Mesas, Congresos Foros Comisiones o Consejos técnico-sociales sectoriales y territoriales Comités de Usuarios	Consejos Sociales delegados ante SSPP Comisiones mixtas OIRS Comités de Usuarios

- Variedad, sin modelos, sino creatividad
- Predominan las formas asociativas, intensivas y cara a cara
- Pocas completan el ciclo de la política
- Débil institucionalización: demasiado contingentes y flexibles, escasos, polivalentes y sobrecargados
- Uso creciente de mecanismos de gestión: planificación territorial, gestión de servicios
- Vinculan (informalmente) técnicos y dirigentes, nivel intermedio de ejecución
- No dan origen a obligaciones del Estado (Derechos exigibles)

Fuente: 10 innovaciones destacadas. Premio Innovación y Ciudadanía. www.innovacionciudadana.cl

La Innovación Local

IV

Desafíos Criterios y Propuestas

- La que moviliza **recursos estratégicos**:
  - Voz pública (legitimidad y agenda)
  - Conocimiento técnico (propuestas)
  - Recursos económicos (autonomía)
  - Vínculos de poder
  - Organización y movilización
- La falta de una institucionalidad participativa reproduce la **distribución desigual** de esos recursos
- Se requiere "**emparejar la cancha**" para los que nunca participan. Es un desafío de inclusión

¿Cuál es la sociedad civil que incide en las políticas públicas?

- ✓ **Fundarla en derechos y definir estándares de gestión:** de lo discrecional a lo exigible
  - ✓ Espacios deliberativos **relacionados con la toma de decisiones**
  - ✓ **Incrementar la incidencia y el carácter vinculante**
  - ✓ **Anticipar a las fases de creación y diseño** y para hacerla exigible y con estándares para su ejercicio
- ✓ **Flexibilidad de diseño**
- ✓ **Pertinencia temática**
- ✓ **Coherencia del proceso**

Participación institucionalizada, flexible y efectiva

- **Competencias** adecuadas
- **Articulación** de niveles
- **Voluntad política** persistente y
- **Financiamiento** adecuado
- **Apropiación social** regional

- ¿Alcanza con pura participación? Escala y articulación
- La importancia de renegociar

Participación y Gestión Descentralizada

- ✓ Vincularla a las **metas de inclusión, protección social y reducción de la desigualdad**
- ✓ Construir la **representatividad participativa** (apertura, publicidad e incrementalidad)
- ✓ Respetar la **autonomía social** (no es estrategia única)
- ✓ Diseñar **una institucionalidad coherente**

La PC como factor de profundización democrática

En síntesis

- Un desafío de la ***gobernanza*** **democrática** contemporánea
- Un desafío de **ciudadanía sustantiva**, no sólo de procedimientos
- Un desafío de **transformación institucional**, no es poesía romántica
- Un desafío de **gestión efectiva**
- Un desafío de **articulación y fortalecimiento social**
- Un desafío de **creatividad e innovación**

¡¡ Muchas gracias!!

gonzalodelamaza@innovacionciudadana.cl
www.políticaspublicas.ulagos.cl

PRESENTACIÓN

RODRIGO DÍAZ ALARCÓN

ARQUITECTO

INSTITUT D' ESTUDIS TERRITORIALS

BARCELONA

INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS

GENERALITAT DE CATALUNYA
UNIVERSITAT POMPEU FABRA

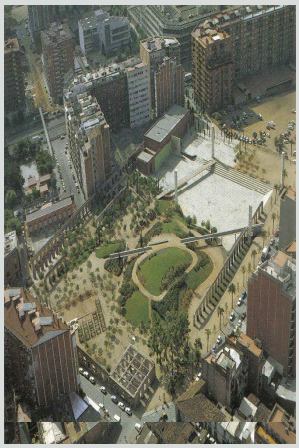
PROPUESTAS Y METODOLOGIAS DE DESARROLLO IMPLEMENTADAS EN LA DEFINICIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO EN BARCELONA

Rodrigo Díaz

UNIVERSIDAD DEL BIO BIO VIII REGION
CHILE 8 DE SETIEMBRE DE 2010

Desde la ciudades que componen el área metropolitana promover la cohesión social y la representatividad ante las decisiones y retos del futuro.

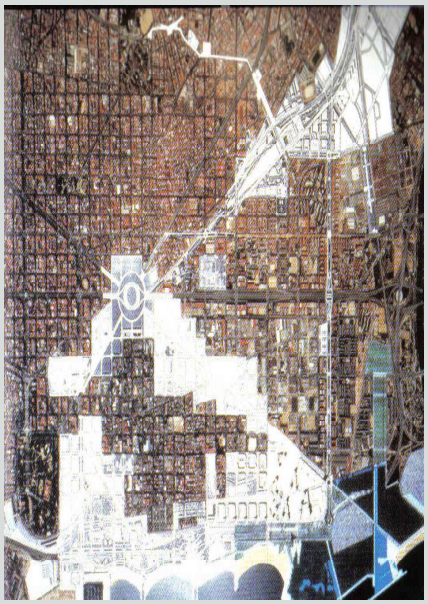
Un ejemplo destacado son los barrios de Barcelona en la época de la transición, venían muy cohesionados y organizados, es donde comienzan a participar del acontecer municipal, urbanístico del barrio y de la ciudad. Comienza toda una reconversión de espacios industriales obsoletos, pasan a ser espacios públicos o de equipamiento.

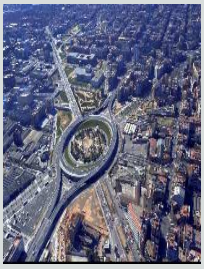


GRANDES EVENTOS QUE SIRVEN PARA IMPULSAR GRANDES CAMBIOS URBANOS.

El Consejo Eucarístico 1952 (vísperas del Congreso), Exposición Universal 1929 (Montjuic), 1888 (Ciudadela), 1992 (XXV Juegos Olímpicos), 2004 Forum Universal de las culturas (Diagonal Mar).

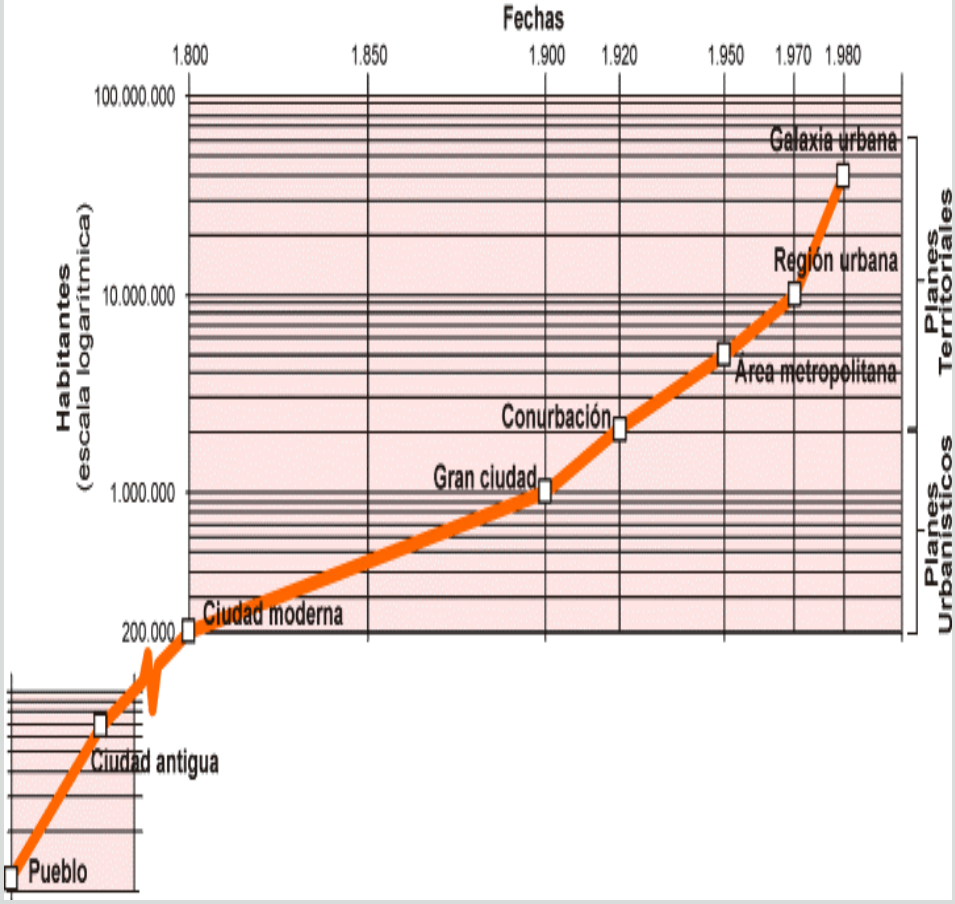
La ciudad de Barcelona continuamente acoge eventos que le han servido para impulsar el desarrollo de la ciudad mediante la renovación de barrios, dignificación de zonas obreras, ordenación de las infraestructuras, recuperación de espacios naturales abandonados (Litoral, fluvial.





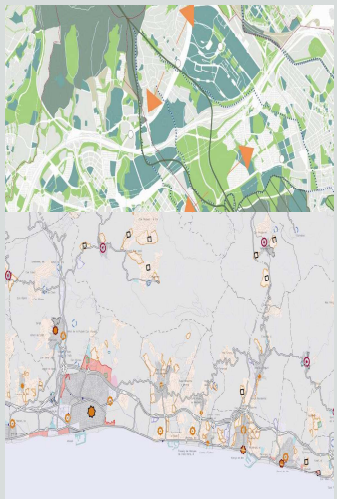
Situación de la Conurbación Pencopolitana

Simulación del número de habitantes y fechas en el proceso de aparición de cada nuevo sistema.



Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (aprobado 20 abril 2010)

Los Espacios Abiertos
Los Asentamientos
Las infraestructures de mobilidad



Espais oberts

Valors
Reptes
Criteris
Proposta: descripció
Proposta: mapa

Sistema urbà

Reptes
Criteris
Proposta: principis bàsics
Proposta: estratègies
Proposta: mapa d'estratègies
Proposta: dimensionament
Proposta: mapa de model territorial

Infraestructures de mobilitat

Característiques de les infraestructures de mobilitat
Reptes
Criteris
Proposta de xarxa ferroviària i de transport públic: descripció
Proposta de xarxa ferroviària i de transport públic: mapa
Proposta de xarxa viària: descripció
Proposta de xarxa viària: mapa

Espacios Abiertos - Desafíos

- **Protección de nuevos espacios interconectados alrededor de los espacios protegidos para preservar y mejorar la estructura y la funcionalidad de los grandes espacios**
- **Potenciación de la continuidad de los espacios abiertos a lo largo de las cordilleras.**
- **Propuesta de espacios conectores a las áreas más transformadas para alcanzar la continuidad del conjunto del sistema.**
- **Protección de áreas de valor agrario y de sus elementos patrimoniales para preservar sus valores productivos, sociales y paisajísticos.**
- **Preservación del mosaico agroforestal que existen en zonas transformadas, por sus valores naturales y sociales, y por el equilibrio territorial que representa.**
- **Protección y mejora de la estructura y funcionalidad del sistema de espacios fluviales cauces, riberas, zonas húmedas e inundables – para favorecer la conectividad, reducir los riesgos naturales asociados y preservar sus valores naturales y paisajísticos.**
- **Protección de los espacios de especial interés por el ciclo hidrológico zonas de recarga de acuíferos, cabeceras de cursos fluviales para mejorar la calidad de las aguas y garantizar el abastecimiento.**
- **Adecuación de los asentamientos preexistentes para integrarlos de forma más armónica con la matriz biofísica.**
- **Potenciación del crecimiento compacto de los asentamientos, para minimizar la ocupación de nuevo suelo.**
- **Preservación de los espacios abiertos de separación urbana en áreas densamente transformadas para asegurar la continuidad de la matriz biofísica.**
- **Creación de directrices propias por los espacios intersticiales y periurbanos, basadas en sus dinámicas y lógicas, para su correcta planificación y gestión.**
- **Detección de los puntos críticos de la conectividad ecológica generados por las infraestructuras de movilidad bajo el punto de vista territorial, y el establecimiento de las directrices en seguir y desarrollar por el planeamiento sectorial y urbanístico en estos puntos.**
- **Protección de los espacios litorales libres de urbanización.**
- **Reducción de los riesgos naturales asociados a las disfunciones y perturbaciones del sistema de espacios abiertos, y la potenciación de los modelos territoriales que minimicen estos riesgos.**

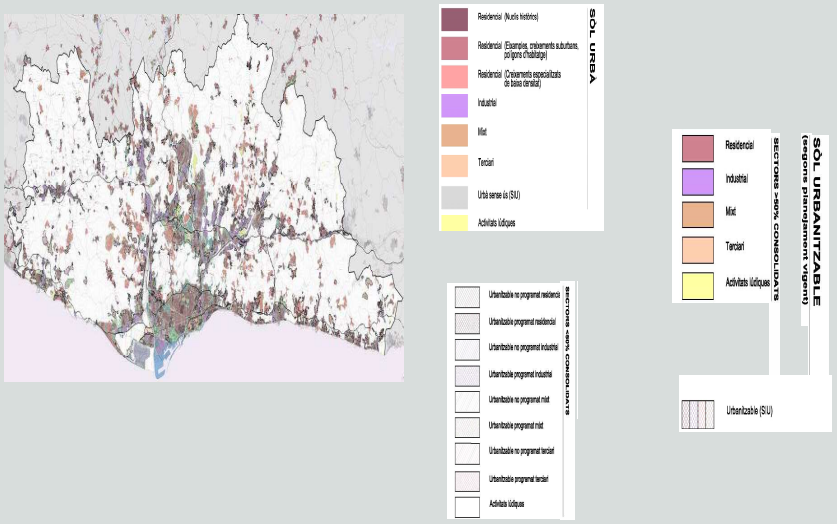
Sistema Urbano

Objetivos:
- Favorecer la cohesión social del territorio y evitar la segregación de las áreas urbanas
- Proteger y potenciar el patrimonio urbano y urbanístico
- Facilitar una política de vivienda eficaz
- Propiciar la convivencia de actividades y vivienda y racionalizar los espacios para actividad económica
- Aportar medidas de regulación y ordenación de la segunda residencia
- Promover el carácter compacto y continuo de los crecimientos
- Reforzar la estructura nodal del territorio a través de la orientación del crecimiento urbano

Estrategias:
- Determinaciones para los continuos urbanos intermunicipales
- Áreas de reforzamiento nodal metropolitano
- Núcleos urbanos (pueblos y villas) y áreas especializadas (como urbanizaciones de baja densidad).
- Coordinación del planeamiento urbanístico municipal en algunos ámbitos de especial complejidad.

Criterios:
- Afavorir la cohesió social del territori i evitar la segregació espacial de les àrees urbanes
- Protegir i potenciar el patrimoni urbanístic que vertebra el territori
- Facilitar una política d'habitatge eficaç i urbanísticament integrada
- Propiciar la convivència d'activitats i habitatge a les àrees urbanes i racionalitzar la implantació de polígons industrials o terciaris
- Aportar mesures de regulació i orientació espacial de la segona residència
- Vetllar pel caràcter compacte i continu dels creixements
- Reforcar l'estructura nodal del territori a través del creixement urbà

Planeamiento urbanístico vigente 2009



Sistema Urbano - Desafíos

Atender la demanda de vivienda	La evolución de la localización de la población sobre el territorio metropolitano dependerá, en buena parte, del potencial urbanístico de cada municipio para desarrollar vivienda en los próximos años. Una fortísima presión de demanda, delante la cual el territorio tiene una capacidad de acogida limitada y aún superiores a escala municipal.	Es preciso tener en cuenta las previsiones de evolución de la población en Cataluña y la capacidad de acogida, tanto del conjunto de la región metropolitana como de cada municipio.
Dotar de espacios e infraestructuras para la nueva actividad económica	La demanda de espacios de la futura actividad económica vendrá determinada por sus características: la localización, la dotación de servicios, equipamientos e infraestructuras de soporte. El planeamiento puede intervenir en tres aspectos muy decisivos: la localización, las dimensiones mínimas de las áreas industriales. Al mismo tiempo, puede prever la dotación de aquellas infraestructuras que permitan la conexión con el exterior y la correcta distribución interna de personas y de mercancías: las redes viaria y ferroviaria y los sistemas logístico, portuario y aeroportuario	Objetivos: Fomentar las áreas de industriales con un alto nivel de equipamiento y una composición de usos compatible cuando se conecten con la red primaria de transporte. Transformar áreas de actividad industrial en áreas mixtas de residencia y actividad intensiva en ocupación en lugares centrales, buena integración con las tramas urbanas vecinas y bien dotadas de transporte colectivo. Generar nuevas áreas de actividad económica con mezcla de usos e integradas a las áreas de nueva centralidad y las áreas de desarrollo estratégico; Prever la dimensión, localización y características de las infraestructuras aeroportuarias, portuarias, logísticas y de transporte terrestre, y de las relacionadas con el conocimiento
Evaluar la disposición de los sectores urbanizables	Corregir la dispersión de la urbanizaciones, especialmente de la segunda corona. La mayoría de los nuevos sectores de planeamiento se localizan lejos de las estaciones de ferrocarril, con lo cual incrementan la dependencia de la movilidad de los medios de transporte individuales.	Potenciar al máximo posible el desarrollo de aquellos sectores diseñados con criterios de continuidad respeto a la trama urbana existente y situados cerca de las estaciones de ferrocarril existentes o propuestas en el Planeamiento
Promover la ciudad densa frente a la extensiva	En los últimos años una Ocupación extensiva del territorio: a escala regional (un trasvase de población de las áreas urbanas consolidadas a las menos pobladas) y a escala local (básicamente una reducción de densidades de las nuevas tramas urbanas).	Fomentar el desarrollo urbano de densidad razonadamente elevadas tanto en la vivienda y en la actividad, permitiendo así reducir la ocupación suelo, garantizar la proximidad a las actividades y asegurar eficientemente el transporte colectivo.
Favorecer la ciudad compacta frente a la dispersión	Los últimos procesos de ocupación del área metropolitana se ha caracterizado por la dispersión, es decir que los nuevos crecimientos urbanos se han producido siguiendo pautas de discontinuidad, fragmentación y heterogeneidad.	Evitar la proliferación de urbanizaciones segregadas en tramas más urbanas: corregir, reorganizar, estructurar y complementar con áreas más densas, equipadas, de nueva centralidad y conectadas al transporte colectivo.
Fomentar la ciudad compleja frente a la especialización funcional	La integración del área metropolitana ha comportado una creciente especialización funcional. Así, podemos observar los usos residenciales, productivos, comerciales y de servicios separados entre ellos. Eso genera unas necesidades de movilidad muy elevadas y múltiples ineficiencias.	Potenciar el desarrollo de espacios urbanos en que convivan actividades residenciales y económicas con un cierto equilibrio, mediante áreas de transformación y de extensión urbana que sirvan para establecer los equilibrios perdidos a los sistemas urbanos.
Impulsar la ciudad cohesionada frente a la segregada	Riesgo de aparición de una segunda especialización, la segregación social, producto de las mismas divergencias en los movimientos de redistribución de los agentes económicos sobre el espacio, si bien en esta ocasión producidas por la diferente capacidad de acceder a la vivienda según el nivel de renta.	Integrar las acciones urbanísticas, paisajísticas o ambientales con aquellos programas que permitan la mejora de las condiciones de vida de la población a qué van destinadas, principalmente en materia de vivienda, a partir de la coordinación con otros niveles departamentales, administrativos o institucionales de las acciones y propuestas que se realicen.

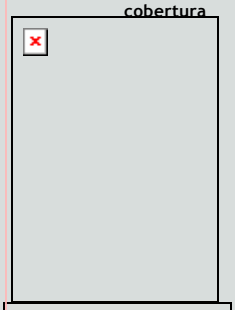
Infraestructuras - Desafíos

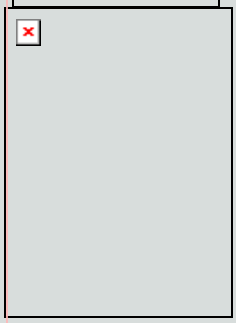
RED FERROVIARIA

Saturación de los accesos en Barcelona, que viene dado porque el sistema radial ferroviario es aún incompleto, de manera que algunos corredores importantes que conectan con Barcelona no disponen de conexión con la capital o bien las conexiones existentes se encuentran muy congestionadas;
– Falta de conexiones no radiales, la red ferroviario paralela no dispone de conexiones directas entre los nodos metropolitanos, y obliga a pasar por el centro del sistema;
– Falta de intercambiadores entre líneas y con otros medios de transporte, que reducen notablemente la accesibilidad global de la red;
– Falta de cobertura de algunos territorios, ya que buena parte del territorio ocupado (suelo urbano) o de previsible ocupación (urbanizable) no dispone de una estación de ferrocarril a una distancia que pueda ser recorrida fácilmente a pie (1.000 m.);
– Red de mercancías insuficiente, ya que presenta notables deficiencias en la conexión de las principales áreas industriales y logísticas;
– Tiempo de desplazamiento elevados, a causa fundamentalmente de la realización de un número muy elevado de paradas

- Es necesario completar el tendido ferroviario con nuevas líneas que conecten el centro del sistema metropolitano con algunos corredores no asistidos, al mismo tiempo que se desarrollan otros tramos que complementen ésta radialidad con una estructura mallada que cubra especialmente los ámbitos de la segunda corona metropolitana donde se concentran los crecimientos demográficos más importantes;
- Es necesario, igualmente, garantizar los elementos que permitan la articulación entre las diversas líneas y entre el sistema ferroviario y los medios de transporte por carretera, ya sean privados o colectivos;
- Es necesario reducir los tiempos de desplazamiento, especialmente entre los nodos de la segunda corona, aprovechando las líneas de altas prestaciones para establecer servicios de trenes regionales y realizando actuaciones sobre las líneas existentes para permitir la existencia de servicios rápidos con menos paradas;
- Es necesario dotar de un tendido ferroviario que permita el transporte segregado de mercancías de largo recorrido con un número adiente de terminales específicas;
- Es necesario que las actuaciones en el tendido ferroviario sean coherentes con el futuro sistema de asentamientos por permitirle incrementar su peso en el reparto modal.

Xarxa ferroviària actual: circulacions i cobertura





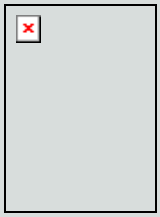
RED VIARIA:

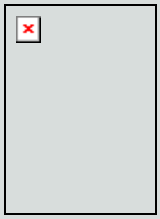
– Sobrecarga de las vías de paso, al combinar la red de gran capacidad el tránsito interno metropolitano con el de paso, tanto de personas como de mercancías;
– Falta de red, que hace necesaria la complementación de la actual red radial con una de estructura [mallada];
– Falta de capilaridad, que viene donada por las importantes deficiencias en las infraestructuras de escalera intermedia que articulan las vías de gran capacidad con la red de carreteras locales.

- Es necesario conjugar la necesidad de la región metropolitana de Barcelona de disponer de una elevada accesibilidad a las redes de transporte transnacional con la existencia de una red viaria básica que permita la diferenciación de tránsitos;
- Es necesario completar la actual estructura de la red viaria, básicamente radial, con otra que aumente la conectividad de los nodos externos al centro de la región;
- Es necesario considerar la necesidad de disponer de aquellas vías que posibiliten la capilaridad del sistema a partir de la articulación de la red de gran capacidad con la red de vías locales; es preciso identificar los criterios de diseño, de sección y características de estas vías a partir de la topografía y los requerimientos urbanísticos y ambientales a los cuales tengan que responder;
- es preciso que el diseño y el dimensionado de la red viaria tenga en cuenta el papel que en el futuro jugará el tendido ferroviario y los servicios de autobús, especialmente en cuanto a los accesos en Barcelona, con el objetivo de llegar a un reparto modal más decantado hacia el transporte colectivo;
- es preciso que las actuaciones propuestas en la red viaria se adiguin con las previsiones de desarrollo de los sistema de asentamientos y con el sistema de espacios abiertos.

Intensidad media diaria (IMD) en la red viaria de la región metropolitana de Barcelona

1975





2005

Infraestructuras de Movilidad
Objetivos - Criterios

El PTMB, de acuerdo con el Pacto Nacional de las Infraestructuras, prevé mejorar, la accesibilidad y la conectividad del territorio metropolitano, para facilitar la movilidad de los ciudadanos, ya sea por desplazamientos laborales o de estudio, ya sea para desplazamientos asociados a compras, servicios o tiempo libre.

Objetivos previstas en las infraestructuras de la movilidad:
- Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación
- Facilitar el transporte público mediante las políticas urbanísticas
- Atender especialmente la vialidad que estructura los desarrollos urbanos
- Integrar Cataluña en el sistema de redes urbanas y de transporte europeas.

Propuesta del PTMB sobre infraestructuras
Mejorar y extender el transporte colectivo, y en particular del transporte ferroviario, por su capacidad de servicio y de articulación del territorio.
Red ferroviario, prever un conjunto de actuaciones, más eficiente, más interconectada y menos radial. Se destacan actuaciones como:"el ferrocarril orbital metropolitano", el traslado y desdoblamiento de la línea del Maresme, Túnel de Horta como nuevo acceso ferroviario a Barcelona desde el Vallès y las nuevas líneas Castelldefels-Barcelona o Sabadell-Granollers entre otras.
Red viaria, una de las mas importantes es segregar los tránsitos de paso de la movilidad local y hacer aumentar la eficiencia y conectividad de la red.
Entre las principales actuaciones previstas se encuentra la Ronda Vallès (el trazado definitivo tendrá que ser resuelto), la compleción del Eje Diagonal Vilanova-Igualada-Manresa, el nuevo túnel de la Conreria, la mejora de la C-17 o el nuevo trazado de la A-7 al Penedès.

Criterios que hacen referencia al sistema de infraestructuras de movilidad. Estos criterios se complementan con los que han sido adoptados en el Plano de Infraestructuras del Transporte y en el Pacto Nacional para las Infraestructuras.

12. Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación Convendrá facilitar o al menos hacer posible la opción de no desplazarse demasiado lejos para ir al trabajo o a la escuela. Ciertamente, nunca se puede asegurar que la residencia estará cerca del puesto de trabajo, pero la separación de las áreas de vivienda de las de actividad, o el desequilibrio importante a las áreas urbanas entre puestos de trabajo localizados y residentes activos, sí que nos asegura el desplazamiento obligado. A esta cuestión, es preciso señalar que son frecuentes las iniciativas tanto municipales como privadas, especialmente en casos de remodelación de áreas ocupadas por instalaciones obsoletas, donde el incremento de puestos de trabajo potenciales que resultan de la remodelación es mucho superior a las posibilidades de vivienda para potenciales trabajadores en la misma área. Sin perjudicar que en algunas áreas de actividad no sea aconsejable la presencia de viviendas, en general los planos tendrían que favorecer los tejidos mixtos donde coexistan los usos residenciales con las actividades económicas más intensivas en puestos de trabajo. Es bueno que eso tenga lugar tanto en los nuevos tejidos de extensión como en los que son consecuencia de remodelaciones y reformas interiores. A escalera territorial, la distribución de las actividades y las viviendas tiene que buscar el equilibrio mayor posible entre los causantes de viajes (puestos de trabajo, plazas escolares, comercio, actividades lúdicas...) y la población residente, para facilitar la autocontención de las áreas urbanas y la disminución de las distancias de los desplazamientos.

13. Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los sistemas de asentamientos La configuración compacta y relativamente densa, que ya es defendible en términos de minimizar el consumo de suelo, se justifica también por el hecho de aumentar las oportunidades de desplazamientos a pie y en transporte público, en especial el ferroviario, la dotación del que pide un demasiado crítica suficiente para una explotación con costes razonables. Por lo tanto, el planeamiento territorial, mediante la adopción de un modelo nodal de cierta potencia, favorecerá la creación de líneas e infraestructuras eficientes de transporte público a las cuales tiene que aportar directrices y reservas para su trazado y construcción.

14. Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos A las partes de Cataluña donde los fenómenos de tipos metropolitano han llevado a situaciones de clara insuficiencia viaria, tanto en cuanto a la demanda de tránsito como en cuanto a la falta de ejes ordenadores de los nuevos sistemas urbanos, el planeamiento del territorio tiene que poner especial atención en la vialidad que, por capacidad y trazado, debe constituir una estructura básica de las extensiones urbanas y los aglomerados supra municipales de los últimos decenios. Cataluña, aún mayoritaria en extensión, donde las carreteras conectan áreas urbanas separadas y formalmente identificables, habrá que evitar, las nuevas vías contribuyan en aumentar las tensiones de ocupación del suelo de los espacios no urbanizados. El trazado y el diseño de estas vías, así como los de cualquiera variante de vías urbanas que implica inevitablemente suelo rural del entorno.

15. Integrar Cataluña en el sistema de redes urbanas y de transporte europeas mediante infraestructuras concordantes con la matriz territorial Los planes incorporarán las previsiones de espacios de las infraestructuras de transporte derivadas de las estrategias de desarrollo de Cataluña, en especial en materia aeroportuaria y ferroviaria de gran velocidad, y tratarán de compatibilizar sus necesidades de localización, de suelo y de accesos a las condiciones derivadas de la matriz biofísica del territorio. En cuanto al transporte de mercancías, el planeamiento territorial debe tener presente en las previsiones el deseable cambio modal al ferrocarril. En todo caso, en los criterios de trazado de las nuevas vías por donde se prevea que circulará el tránsito pesado, se tendrá que acordar la protección de los paisajes y ambientes de más interés con los objetivos de minimización del tiempo de desplazamiento.

Propuesta Ferroviaria

EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD ES DEBERÁ PERMITIR LA CONEXIÓN DE LOS PUEBLOS Y CIUDADES, TANTO INTERNAMENTE COMO CON EL EXTERIOR.

Objetivo Garantizar la accesibilidad apropiada a cada parte del territorio con lo mínimo impacto sobre el medio. A partir de la red existente, y de las previsiones de desarrollo del sistema de asentamientos.
Criterios Priorizar las actuaciones de la red ferroviario, con la intención de que éste modelo de transporte tenga un papel más relevante en la movilidad de la región metropolitana.

Propone dotar de infraestructura ferroviaria a áreas que aún no disponen de conexión o necesitan mejorarla. Asimismo, las previsiones del Plan permiten superar el actual radialidad del sistema, todo potenciando la conexión de las principales ciudades metropolitanas e incrementar el peso del sistema ferroviario en el transporte de mercancías.

Las principales propuestas:

Red de altas prestaciones: Se prevé construir nuevas estaciones a la línea de alta velocidad y al Eje Transversal Ferroviario a nuevas poblaciones donde, se puede enlazar con otras líneas de ferrocarril:

Red de mercancías: Aprovecha las posibilidades de la línea de alta velocidad como Eje Transversal ferroviario para la circulación mixta de pasajeros y mercancías. Prevér la construcción de una nueva línea de mercancías al corredor mediterráneo incorporando el desdoblamiento de vías entre Vilafranca y Martorell, así como la nueva variante ferroviaria de Montmeló y un nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona.

Red de Cercanías: Construcción de dos nuevas líneas: La línea Castelldefels-Cornellà-Barcelona y la Línea Orbital Ferroviaria. Traslado al interior de la línea Barcelona-Mataró; el desdoblamiento y variantes de la línea Barcelona-Vic; un nuevo acceso de Cercanías al aeropuerto de el Prat, y un nuevo túnel de Cercanías en Barcelona.

Red de FGC: Ampliar la red con nuevas líneas y extensiones con el Vallès y Barcelona.

Red de metro: El Plan recoge las actuaciones incluidas en los planos sectoriales.

Red de tren-tranvía: Mejorar la línea de FGC entre Martorell e Igualada y concreta la conexión entre Sabadell y Granollers con el sistema del tren-tranvía.

Red de tranvía y plataformas reservadas de autobús: Se incluyen tranvías y plataformas reservadas para autobús. Se proponen nuevas conexiones al Baix Llobregat, al Vallès
Occidental y Oriental y al Barcelonés y a la misma red tranvía de Barcelona.

Mapa

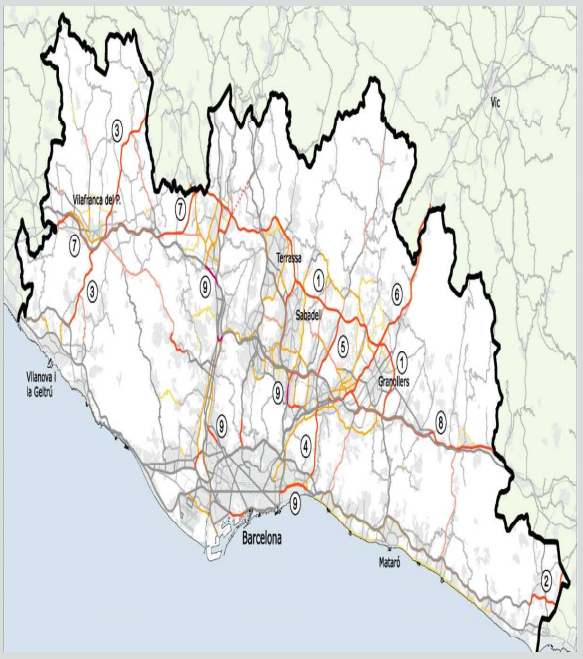
ACTUACIONS DESTACADES

1. Nova línia de rodalia Castelldefels - Barcelona
2. Nova línia de rodalia Orbital
3. Desdoblament de la línia de rodalia Barcelona - Vic
4. Trasllat i desdoblament de la línia de rodalia al Maresme
5. Millores de traçat a la línia de Rodalia Barcelona - Manresa
6. Nou túnel de rodalia a Barcelona
7. Perllongament de la línia de Terrassa d'FGC
8. Perllongament de la línia de Sabadell d'FGC
9. Nova línia ferroviària Barcelona - Cerdanyola - Sabadell - Terrassa (túnel d'Horta)
10. Perllongament de la línia Llobregat-Anoia d'FGC fins a Santa Coloma
11. Nova línia de tren-tramvia entre Sabadell i Granollers
12. Nova línia 9 del metro i perllongaments de diverses línies
13. Noves connexions de tramvia o d'autobús en plataforma reservada
14. Penetració fins a Barcelona de l'Eix Transversal Ferroviari
15. Nova línia de mercaderies al corredor mediterrani
16. Nou ramal al Vallès de la línia d'alta velocitat
17. Noves plataformes BUS-VAO

- Xarxa d'Altes prestacions
- Xarxa exclusiva per a Mercaderies
- Xarxa de Rodalia
- Xarxa de FGC
- Xarxa de Tren-tramvia
- Xarxa de Metro
- Xarxa de Tramvia existent
- Noves connexions de Tramvia o d'Autobús en plataforma reservada
- Xarxa de Rodalia/FGC - Traçats alternatius o en estudi
- Plataformes BUS-VAO

ACTUACIONS DESTACADES

1. Ronda del Vallès
2. A-2/C-32 Palafolls - Maçanet de la Selva
3. Millora de la C-15
4. Nou túnel de la Conreria
5. Millora de la C-59
6. Millora de la C-17
7. A-7 al Penedès
8. Millora de la C-35
9. Integracions ambientals d'infraestructures en zones urbanes



- Autopistes i Autovies Existents
- Vies Estructurants Primàries
- Vies Estructurants Secundàries
- Vies Estructurants Secundàries Suburbanes
- Vies Integrades
- Via per a Vehicles Pesants
- Connexions a estudiar

Propuesta 1: Elementos claves

1. ELEMENTOS CLAVES DE LA PANIFICACIÓN QUE SEA CONTINUA QUE NO DEPENDA DE LA POLÍTICA.

Es decir el planeamiento no debe estar enmarcado en un periodo de gobierno.

2. VISIÓN CLARA DE FUTURO PARA PODER VALORAR LA SOSTENIBILIDAD DE LO QUE SE PROYECTA.

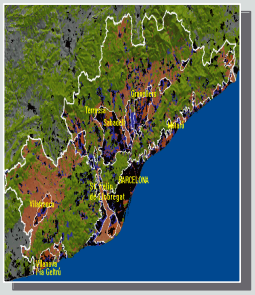
El territorio tiene una capacidad ecológica y hay que prever cuanto soporta.

3. MANEJAR LAS ESCALAS QUE CADA COSA TIENE UNA LÓGICA DIFERENTE.

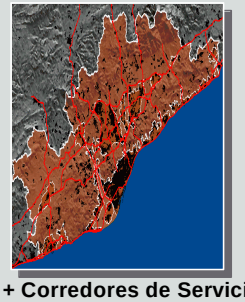
El futuro no siempre se entiende: ejemplo 4º cinturón

4. LA INFORMACIÓN DIGITAL DEL TERRITORIO. El primer paso para diseñar estrategias eficientes, es tener una buena información que a la vez se pueda actualizar constantemente. 2003 sólo un 10% del territorio de Cataluña disponía de Planeamiento territorial aprobado. Después de la aprobación del Plan territorial Metropolitano de Barcelona, (20 abril 2010) el porcentaje llega al 90%.
Para mantener la vigencia de los planes se deberá hacer un gran esfuerzo para que la redacción y la entrega de la documentación sean en formato digital. Así se aseguraría una fácil difusión a la población y una mayor participación ciudadana. También seria fácil y útil para sus posteriores modificaciones, actualizaciones y nuevos planes loteos, parcelas, urbanizaciones. De esta manera se tendría una visión actualizada del territorio, con la real ocupación urbana y el espacio abierto natural

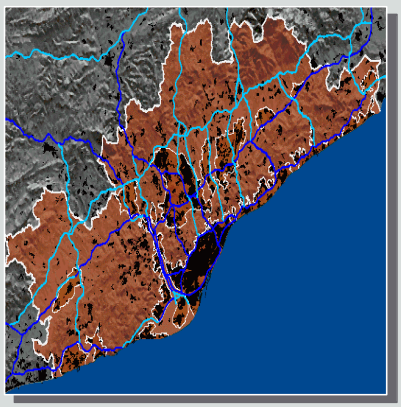
5. EL TERRITORIO COMO UN ORGANISMO VIVO. Se debe considerar todo en un mismo momento: los asentamientos, los espacios abiertos, y las infraestructuras de movilidad, junto con las áreas dinamizadoras.



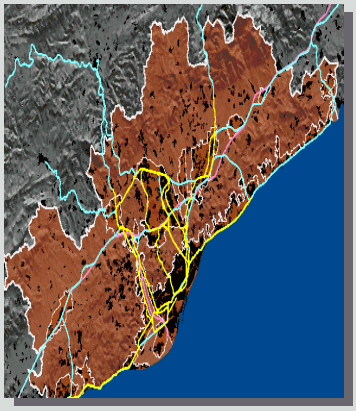
ESPACIOS ABIERTOS - ISLAS METROPOLITANAS



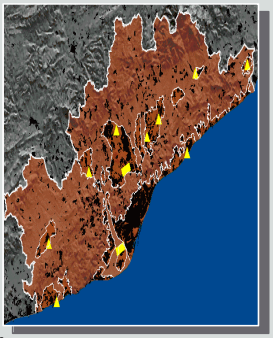
Vías Cívicas + Corredores de Servicios



Vías Segregadas



Red Ferroviaria (Interregional, Rodalies) Alta Velocidad



Áreas Dinamizadoras Puerto y Aeropuerto

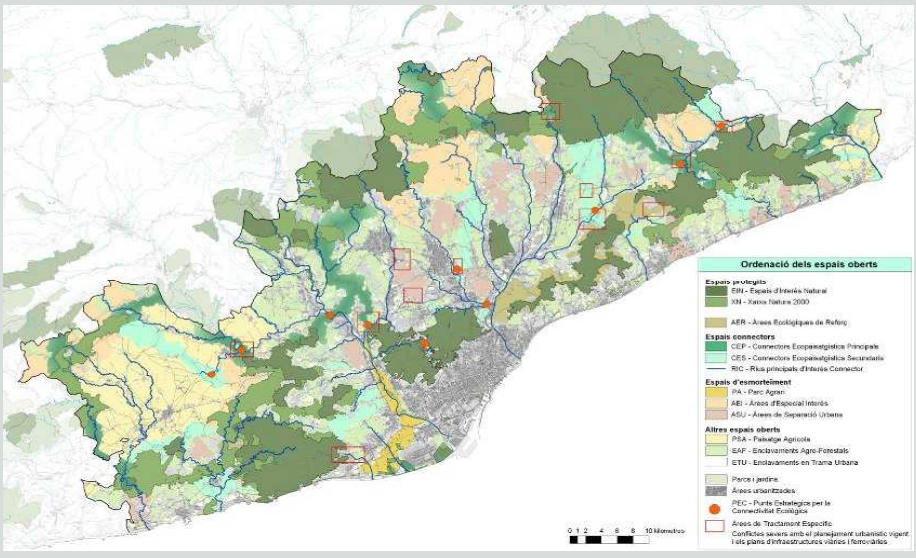
Propuesta 2: Redacción de un Plan Territorial Pencopolitano

Redacción de un Plan Territorial Pencopolitano que tenga como objetivo contribuir a ordenar el territorio, para articularlo como una realidad ambientalmente sostenible, económicamente eficiente y socialmente equitativa y justa. Ordenar el territorio para aprovechar las oportunidades y hacer frente a los riesgos naturales y los que se derivan del proceso de metropolitanización.

El PTP deberá contemplar las directrices que marca la VIII región así como la también responder a una significativa masa crítica, capacidad de atraer inversiones, un mercado laboral más integrado, una mayor capacidad de acceder a los servicios,...

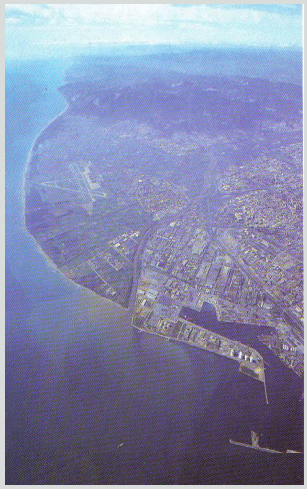
Es básico que las áreas metropolitanas en desarrollo como la que articula: Concepción, Talcahuano, Penco, Tome, Chiguayante, San Pedro, así como también otras ciudades como: Lota, Coronel, Los Ángeles, que tienen una ocupación de más 500 mil habitantes, deberán disponer de un Plan Territorial Metropolitano actualizado, que refleje la actual situación urbana o conurbana contrastada con la situación geográfico-natural: fluvial, litoral, forestal, agrícola del área metropolitana Pencopolitana.

Definición clara sobre los perfiles urbanísticos que estudien las diferentes escalas del territorio.
Un marco global que incluya el continuo urbano del área Pencopolitana es decir que integre desde Tome por la costa norte , Penco, Lirquen y por el sur San Pedro de la Paz,, Lota, Coronel. Por el oeste Hualpen, Hualpencillo, Talcahuano y por el este Pedro de Valdivia, Lonco Chiguayante, Hualqui, Sta.Juana.

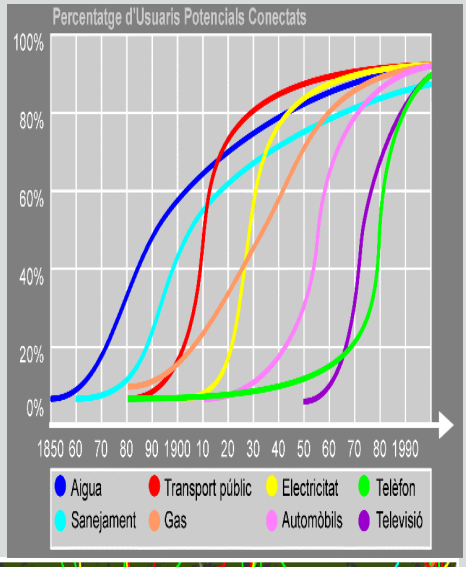


Propuesta 3: Nuevas Áreas Dinamizadoras

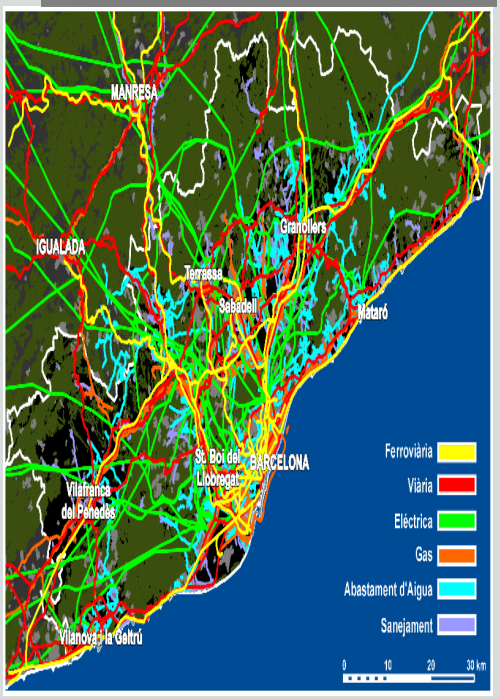
Las grandes infraestructuras sirven para crear nuevas áreas dinamizadoras



Propuesta 4: Planificación y ordenación de las Redes



EVOLUCIÓN DE LAS REDES:
Grafico Dupuy
El Urbanismo de las redes - Servicios en red



Propuesta 5 Integrar dentro de la redacción el factor de la Polemática

RECOMENDACIONES PARA LA PLANIFICACION TERRITORIAL A LOS EFECTOS DE EVITAR RIESGOS.

El primer y principal objetivo de la planificación territorial es evitar los grandes desastres naturales o artificiales.
Es de vital importancia que en la redacción de los nuevos planes territoriales, se incluyan nuevos estudios que profundicen en el tema de los posibles desastres en una zona y efectos a otras zonas. Una reflexión en torno a las medidas que tomar ante los riesgos e incertidumbres con implicaciones espaciales.
Se debería profundizar en "las recomendaciones de seguridad," es decir la polemática, que trata el concepto de riesgos y los efectos de la transmisión a otras áreas. Es indispensable evaluar la influencia de la posición geográfica respecto a posibles grandes riesgos, así como las oportunidades del uso del espacio para actividades conflictivas.
Los espacios con posibilidades de ofrecer una mayor seguridad frente a otros tienen mayores oportunidades de atraer actividades económicas. Siempre se tiende a valorar mas los espacios con un medio natural preservado, con actividades culturales y sociales y con buena una cualidad de vida, donde la seguridad personal y material este garantizada, que así se convierte en un elemento de competitividad territorial
La planificación y el control del proceso de urbanización y de la organización del trasporte y de sus infraestructuras son factores que ayudan a preservar el nivel de vida, la seguridad ciudadana y la cualidad del medio ambiente,
Las catástrofes pueden tener efectos políticos y sociales superiores si la sociedad las percibe como fruto de una mala planificación o de una deficiente gestión del sistema gubernamental de protección.

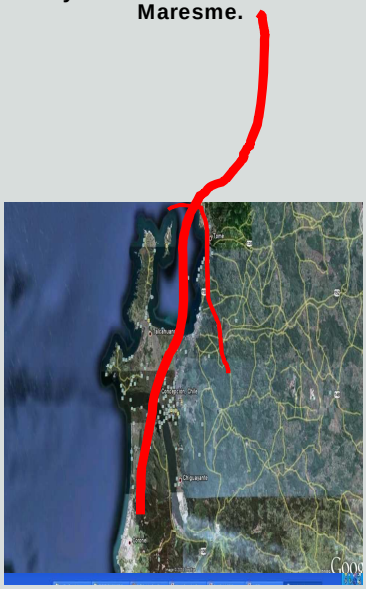
LA FUTURA PLANIFICACION URBANA DEBERÁ INCLUIR LA POLEMÁTICA, LA CIENCIA QUE TRATA DE LOS RIESGOS.
RIESGOS NATURALES
Terremotos, temblores. El 27 de febrero 2010 un terremoto alcanzó una magnitud de 8,8 Richter y situó su epicentro en la región del Bío Bío.
Inundaciones. El año 2002 y 2005 ríos y esteros inundaron: por el lado norte de Concepción el río Andalién y por el sur el río Bío-Bío. Las zonas metropolitanas, los centros urbanos, universitarios o industriales fueron victimas de los efectos desastrosos de las crecidas fluviales.
Temporales marítimos (tsunamis) El 27 de febrero 2010 en Dichato, el mar se retiró varios metros y a continuación el agua avanzó 400 metros.
Incendios forestales, la erosión y deforestación Las condiciones, el clima y las características vegetales favorecen la producción y propagación de los fuegos sobre todo en verano. Son miles de hectáreas que cada año se queman en la VIII región.

RIESGOS TECNOLOGICOS:
Actividades industriales. En el área metropolitana Pencopolitana, las instalaciones industriales de alto riesgo no deben instalarse en las proximidades de zonas urbanas.
Instalaciones para la gestión de residuos tóxicos. Las instalaciones para la gestión de residuos tóxicos y peligrosos deberán estar sometidas a regulación específica.
Producción de energía. Especial cuidado en la situación de embalses, centrales hidroeléctricas, depósitos de gas, petróleo, gasolina, centrales nucleares,...
Riesgos en el transporte Es evidente el aumento significativo tanto del transito de paso como el atraído o generado internamente. En el futuro se prevé un aumento del trasporte de mercancías peligrosas: por carretera, ferrocarril, vía aérea o vía marítima.
Protección de las infraestructuras básicas. El objetivo principal es asegurar que las infraestructuras básicas y fuentes de aprovisionamiento sigan funcionando (agua, alcantarillado, electricidad, teléfono, Internet). Posterior al terremoto como es posible que solo exista la conectividad por 1 solo Puente Bio Bio.
Contaminación: atmosférica, fluvial, marina. Actuaciones propias de la planificación territorial pueden ayudar a mejorar la cualidad actual y futura del medio ambiente

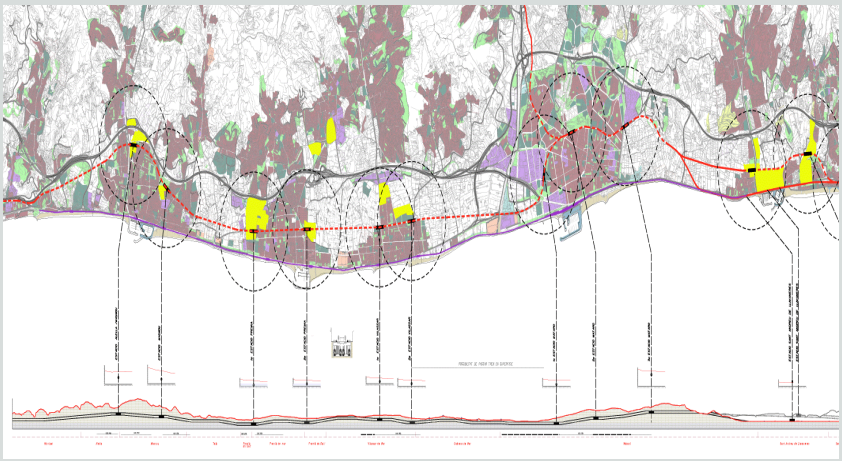
L'estratègia comença sempre per comptabilitzar els problemes i les fonts potencials de conflictes" (Eric de la Maisonneuve, 1992).

Propuesta 6: Potencias las relaciones de Transporte Ferroviario

Red ferroviario, prever un conjunto de actuaciones, más eficiente, más interconectada y menos radial. Actuaciones como:"el ferrocarril orbital metropolitano", el traslado y desdoblamiento de la línea del Maresme.



En áreas que en este momento no lo tienen y que potenciará el crecimiento y desarrollo (Lota - Coronel por el sur, Las estaciones de intercambio que potenciaran unas áreas y crearan una nueva centralidad para el municipio.



Propuesta 7: Nueva ordenación del espacio viario urbano, red de Tranvía

Medio de transporte de alta capacidad, es mas rápida que los autobuses, suele ser mas cómodo, permite reservar espacio para el trasporte publico que atraviese la ciudad y que articule sus tentáculos que se prolongan en los cauces fluviales o litorales. Esta red puede articular diversos núcleos urbanos, barrios de mayor demanda. Este instrumento además de dar accesibilidad ayuda a re urbanizar calles, zonas, favorece que se haga una intervención integral por donde atraviesa la red.

Propuesta 8: Nueva ordenación del espacio viario Urbano: Carril Bici

POTENCIAR EL USO DE LA BICICLETA Las características del emplazamiento de Concepción, en terreno llano, con posibilidades de generar una vialidad segregada que contemple "carril-bici", con puntos de intercambio estratégicamente situados en: estaciones, universidades, institutos, plazas, mercados.

PRESENTACIÓN

XAVIER ABADÍA PÉREZ

INGENIERO DE CAMINOS

INTELLIGENT MOBILITY

BARCELONA

intelligentmobility

(III) Propuestas y metodologías de participación

Política Pública y Participación: Por un transporte público metropolitano sustentable en el territorio Pencopolitano

Concepción, 8 a 10 de Septiembre de 2010

Contenidos

1. Apuntes conceptuales
   - Compacidad urbana y movilidad
   - Densidad urbana y equidad social del TP
   - La eficacia de los modos de transporte
   - capacidad de las redes viarias
   - Criterios generales de sustentabilidad: concepto de red
   - Redistribución del espacio público
   - Nuevos enfoques en el diseño de las infraestructuras
2. Propuesta operativa del proceso
   - ¿Proceso?
   - ¿Quién?
   - ¿Cómo?

1. Apuntes conceptuales
   - Compacidad urbana y movilidad
   - Densidad urbana y equidad social del TP
   - La eficacia de los modos de transporte
   - capacidad de las redes viarias
   - Criterios generales de sustentabilidad: concepto de red
   - Redistribución del espacio público
   - Nuevos enfoques en el diseño de las infraestructuras
2. Propuesta operativa del proceso
   - ¿Proceso?
   - ¿Quién?
   - ¿Cómo?

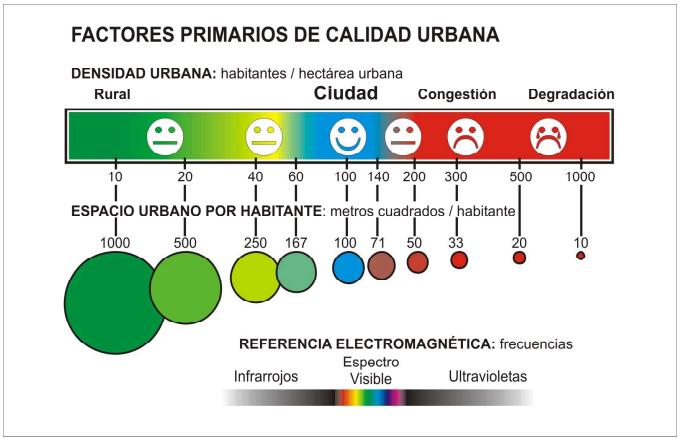
1 APUNTES CONCEPTUALES

Compacidad urbana y movilidad

El modelo urbano condiciona nuestras necesidades de movilidad, de calidad de vida y de costes sociales. Entre el vehic. Privado y el ferrocarril existen alternativas más ostenibles (eficacia, eficiencia, impacto ambinetal) que deben ser analizadas.

1 APUNTES CONCEPTUALES

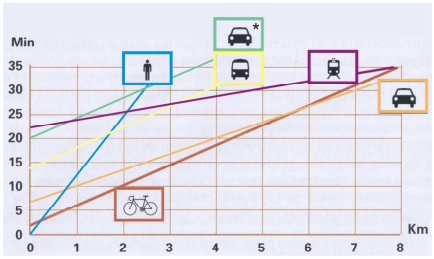
Densidad urbana y equidad social del TP



Fuente: Albert Serratosa. Plan Territorial Metropolitano de Barcelona

1 APUNTES CONCEPTUALES

La eficacia de los modos de transporte



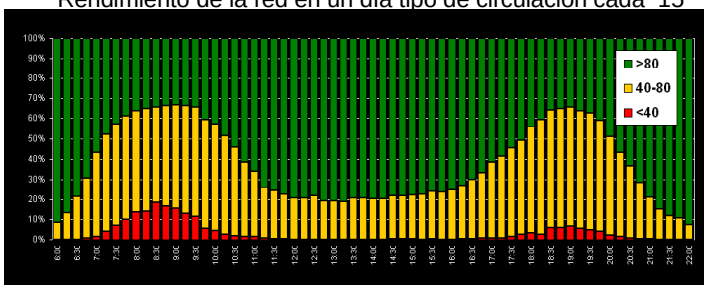
Fuente: UITP

1 APUNTES CONCEPTUALES

Capacidad de las redes viarias

ÍNDICE GLOBAL			SEGMENTOS HORARIOS			
Tipo de eficiencia	Rango de velocidad	Media diaria (16 horas)	7:00	8:30	13:30	19:00
Congestión (IC)	<40	3%	1,6%	18,6%	0,0%	6,7%
Social (IES)	40-80	35%	41,5%	47,2%	19,2%	58,8%
Individual (IEI)	>80	62%	56,9%	34,3%	80,8%	34,4%

Rendimiento de la red en un día tipo de circulación cada 15'



Fuente: Estudio Congestión Corredores Acceso a Barcelona (RACC)

1 APUNTES CONCEPTUALES

Criterios generales de sustentabilidad: concepto de red

MOVIILIDAD SOSTENIBLE

- Eficacia (técnica)
- Eficencia (Económica)
- Respeto ambiental

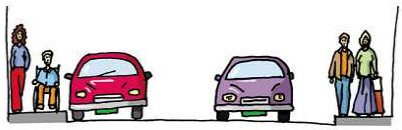
- *Continuidad de la red* (conectividad)
- *Comodidad*
- *Accesibilidad*
- *Seguridad vial*
- *Disfunciones O/D*
- *Conflictividad-Intermodalidad*
- *Regulación*

TODAS LAS REDES COMPARTEN UN MISMO ESPACIO PÚBLICO

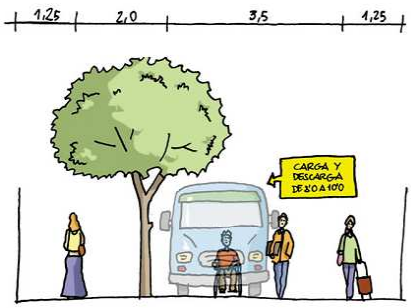
1 APUNTES CONCEPTUALES

Redistribución del espacio público

- Tr. Privado: 3,5 m
- Aparcamiento: 2m
- Peatones 1,25 + 1,25 m
- Total: 8,5 m



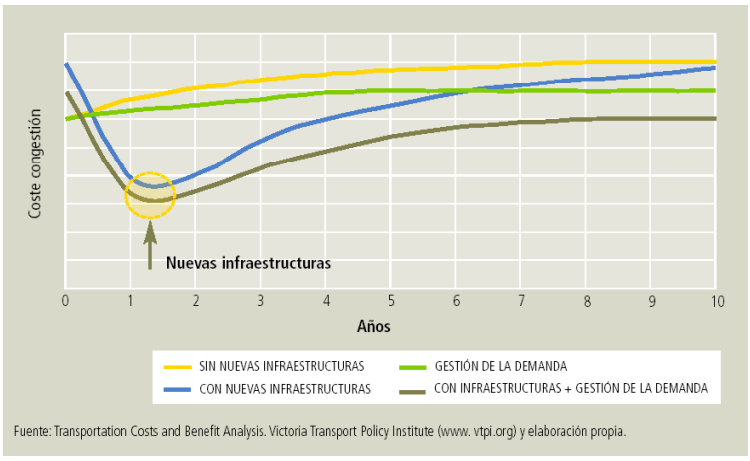
Concepción tridimensional i temporal del espacio público



- Tr. Privado: 3,5 m
- Aparcamento (temp)
- Peatones: 8,5 m
- Espacio ambiental: 1m
- Total: 13 m (50% adicional)

1 APUNTES CONCEPTUALES

Nuevos enfoques en el diseño de nuestras infraestructuras



Fuente: Transportation Costs and Benefit Analysis. Victoria Transport Policy Institute (www. vtpi.org) y elaboración propia.

ESCOLLO Mentalidad tradicional de administraciones e ingenierías

1. Apuntes conceptuales
   - Compacidad urbana y movilidad
   - Densidad urbana y equidad social del TP
   - La eficacia de los modos de transporte
   - Capacidad de las redes viarias
   - Criterios generales de sustentabilidad: concepto de red
   - Redistribución del espacio público
   - Nuevos enfoques en el diseño de nuestras infraestructuras
2. Propuesta operativa del proceso
   - ¿Proceso?
   - ¿Quién?
   - ¿Cómo?

2 PROPUESTAS OPERATIVAS

¿Proceso?

PLANIFICACIÓN

- Creación Organismo Metropolitano de Transportes (acuerdo intermunicipal de servicios)
- El Plan de Movilidad integral: HOJA DE RUTA. Concepto de red y corredores de TP.
- La opinión del usuario. Estudio de percepción de movilidad: Tpr vs TP.
- Encuesta de movilidad cotidiana (periódica)
- Programa estratégico desarrollo: plan acción. Participación en priorización de recursos.

COMUNICACIÓN PÚBLICA

SEGUIMIENTO.

- Comisiones metropolitanas de seguimiento (Técnica y Social)

2 PROPUESTAS OPERATIVAS

¿Cómo?

Nivel macro (PRINCIPIO SUSTENTABILIDAD)

- Garantizar SEGURIDAD, COMODIDAD Y EFICACIA: tiempo de transporte al usuario –carriles bus..
- Garantizar una segurida de ingresos a los licitadores (EFICIENCIA)
- Garantizar sistemas menos contaminates (condiciones licitación)-MEJORA MEDIAMBIENTAL

Nivel micro

- Participación usuarios
  - Encuestas de movilidad periódicas
  - Encuestas de percepción del servicio

COMUNICACIÓN CREIBLE, PERIÓDICA, ABIERTA AL USUARIO

2 PROPUESTAS OPERATIVAS

¿Quién?

- ACUERDO INTERMUNICIPAL , OPERADORES Y REPRESENTANTES DE ENTIDADES SOCIALES RELEVANTES

intelligentmobility

Muchas gracias por su atención

Xavier Abadía
xavier.abadia@intelligentmobility.net

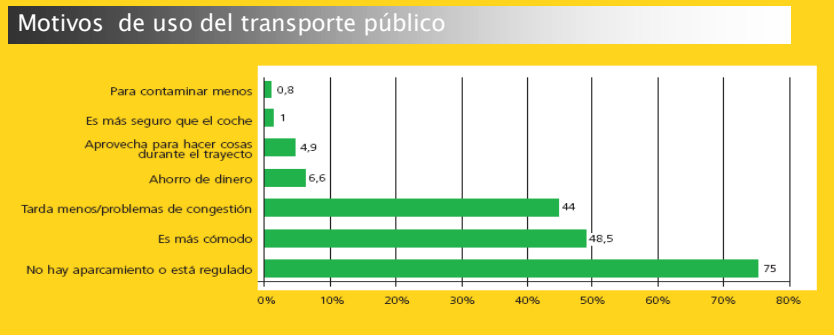
2 PROPUESTAS OPERATIVAS

¿Cómo?

- Reconocer la percepción pública del TP en todos los estratos sociales
  - Identificar el T. Público en relación a las ventajas del Tr.Privado. Ojo si sólo contestan los cautivos, y los que usan exclusivamente el T Privado prácticamente lo desconocen.
  - Identificar tiempos de trayecto, comodidad, alternativas...
  - Alternativas de intermodalidad vehic-TP

2 PROPUESTAS OPERATIVAS

¿Cómo?

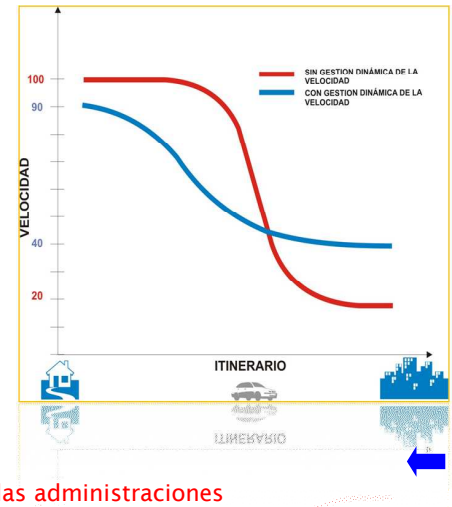


Fuente: Estudio Congestión Corredores Acceso a Barcelona (RACC)

2 PROPUESTAS OPERATIVAS

¿Cómo?

¿Qué se debiera explicar al usuario frente a una gestión dinámica de la velocidad?



ESCOLLO Falta de credibilidad de las administraciones

PRESENTACIÓN

CLAUDIA GARCÍA LIMA

ARQUITECTO / URBANISTA

UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN

Seminario Política Pública y Participación:

Por un Transporte público metropolitano sustentable

CURITIBA
A CIDADE DA GENTE

Propuestas y metodologías de desarrollo

Políticas públicas para el transporte público en Curitiba

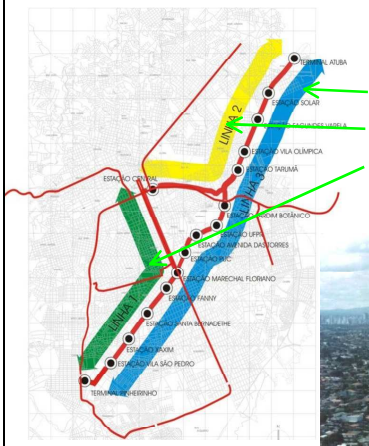
Organismos de Participación

CONCITIBA
conselho da cidade de curitiba

Los integrantes del Consejo representan instituciones ligados a los siguientes temas

1. **Habitación y servicios urbanos colectivos;**
2. **Infra-estructura y saneamiento ambiental:**
3. **Movilidad y;**
4. **Legislación Urbanística**

Línea Verde: Nuevo Eje de Desarrollo



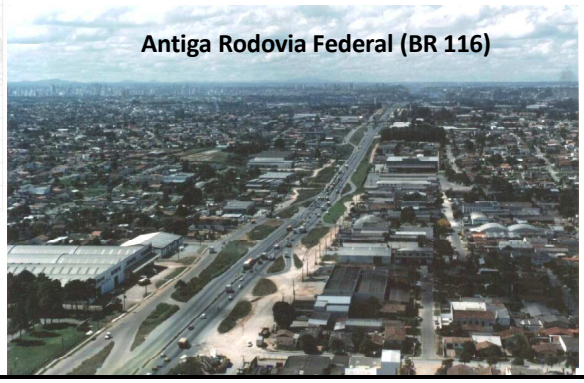
Setor Norte **8 estações (1 futura)**

Setor Sul **5 estações**

Línea 3 – Atuba/ Pinheirinho

Línea 2 – Atuba/ Estação Central

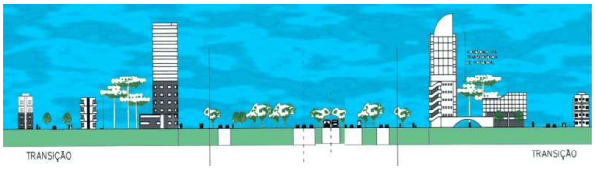
Línea 1 – Pinheirinho/ Est. Central



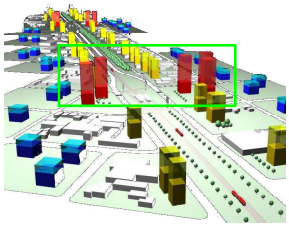
Línea Verde: Nuevo Eje de Desarrollo

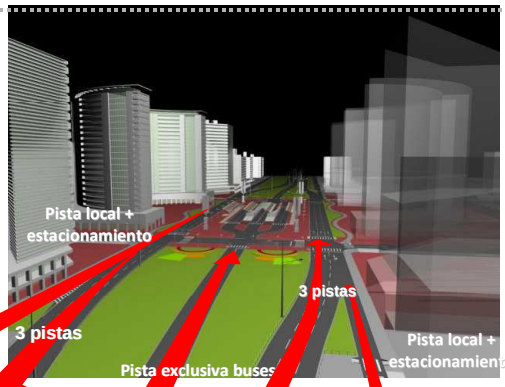
18km de extensión total

23 barrios afectados (287mil habitantes)



Línea Verde: Nuevo Eje de Desarrollo



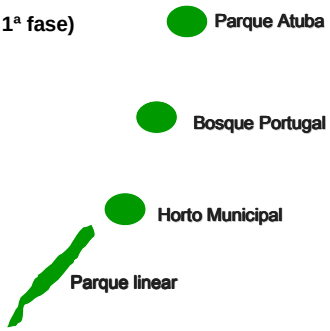


Integración

- **Transporte**
- **Uso do Solo**
- **Sistema viário**
- **Políticas ambientais**

Línea Verde: Nuevo Eje de Desarrollo

- **Parque Lineal con 21.000m2**
- **Plantio de 5.200 árvores (22 espécies nativas)**
- **18 Km de ciclovias (6km na 1ª fase)**

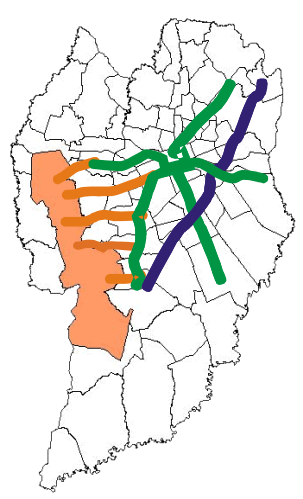


Polos de Desarrollo Línea Verde

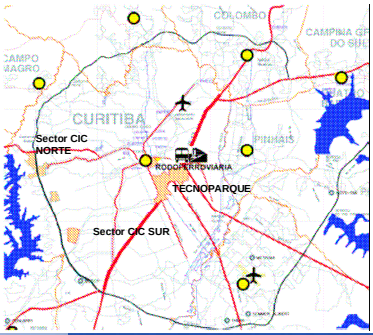
- **Mayor potencial constructivo a través de la ley de suelo creado o transferencia de potencial constructivo**
- **El potencial constructivo proviene de zonas de protección de manantiales de municipios vecinos**

Tecnoparque – Desarrollo Económico

1973 – Cidade Industrial de Curitiba

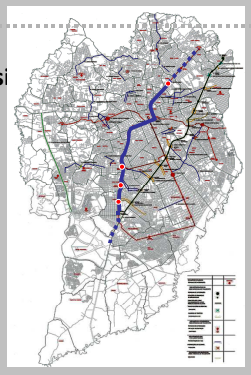


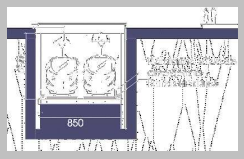
curitiba tecnoparque
A CIDADE DO CONHECIMENTO



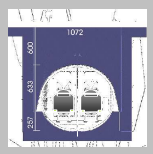
Metro de Curitiba

22 km de extensi





Túnel Sistema "Cut and Cover"



Túnel Sistema NATM

Metro de Curitiba – Consulta Pública

CURITIBA

METRÔ CURITIBANO

PROGRAMA MUNICIPAL DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

LINHA AZUL CIC SUL/SANTA CÂNDIDA

PÁGINA INICIAL
APRESENTAÇÃO
TRANSPORTE EM CURITIBA
DEMANDA
PROPOSTA
TRAÇADO
ASPECTOS TÉCNICOS
INVESTIMENTO
CONSULTA PÚBLICA

Aviso de Consulta Pública Nº 001/2009

O Município de Curitiba, através da Comissão de Gerenciamento do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas - CGPPP, instituída pela Lei Municipal nº 11.929, de 3 de outubro de 2006, e pelo Decreto nº 1.311, de 29 de novembro de 2007, no uso de suas atribuições legais, torna público que, precedendo a publicação do edital que marcará o início da concorrência pública, para implantação da Linha Azul Santa Cândida / CIC Sul do Metrô de Curitiba, através de concessão à iniciativa privada, promoverá Consulta Pública, na modalidade escrita, por intercâmbio de documentos, com objetivo de disponibilizar os estudos preliminares existentes sobre o projeto para apreciação dos interessados e colhimento de sugestões para sua viabilização.

A documentação relativa ao projeto, à qual poderão ser incorporados novos documentos durante o período de vigência da Consulta Pública, estará disponível a partir das 0:00horas do dia 02 de setembro de 2009 até as 24:00 horas do dia 31 de outubro de 2009, para conhecimento e manifestação dos interessados, no endereço eletrônico www.metro.curitiba.pr.gov.br - Consulta Pública nº 001/2009.
Os interessados poderão também encaminhar contribuições e sugestões devidamente identificadas e no idioma português, de forma concisa e objetiva, pessoalmente ou por via postal, protocoladas na Prefeitura Municipal no endereço: Palácio 29 de Março sito na Avenida Cândido de Abreu, 817, sub-solo, Assessoria de Projetos Especiais-APE,Centro Cívico, Curitiba-PR., CEP 80.530-906, dentro do prazo estabelecido, em horário comercial.
As manifestações recebidas serão registradas e consolidadas em relatório, que será disponibilizado no mesmo endereço eletrônico na internet, de forma a preservar a transparência do processo decisório da CGPPP.
As contribuições apresentadas serão avaliadas pela CGPPP e as que forem julgadas relevantes poderão ser adicionadas ao projeto final que irá compor o Edital.

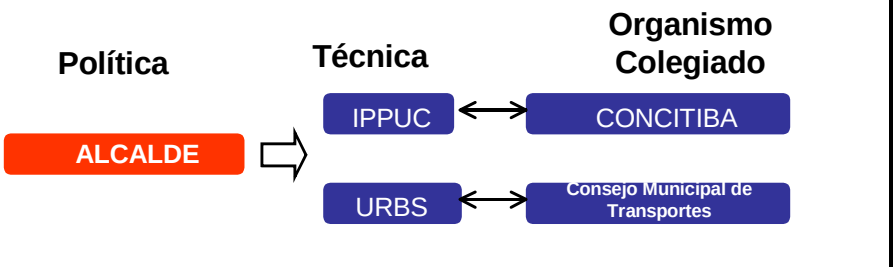
COMISSÃO DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA DE PPP's

Curitiba – Información, campañas y programas

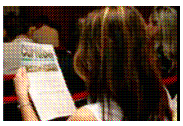
curitiba2014
CIDADE-SEDE

biocidade

Participación Ciudadana



Discusión Cámara Temática Concitiba



Participación Ciudadana en Curitiba

La participación ciudadana en Curitiba hace parte de un proceso continuo que ha evolucionado a lo largo de los años y ha pasado por distintas etapas:

- Hito inicial: Seminario Curitiba del Mañana, con grande participación a través de audiencias públicas

LO POSITIVO: con la experiencia todos los sectores aprendieron con la experiencia

El político (alcalde) legitima su propuesta a través del apoyo ciudadano

El planificador reconoce las distintas realidades que involucran el proceso de planificación, la económica, la política y la social y debe construir un proyecto viable.

La ciudadania se compromete con el proyecto, al sentir que sus necesidades son escuchadas y desarrolla identificación, es la base para la construción de un anhelo de ciudad. Curitiba, la capital ecológica.

LO NEGATIVO: proceso mas largo y produjo muchas modificaciones al plan preliminar, practicamente se desarrollo un plan alternativo.

Participación Ciudadana en Curitiba

- Etapa de educación ciudadana sobre temas urbanos: participación de carácter más informativo en base a campañas publicitarias e informes de gestión municipal – periodo de Jaime Lerner

LO POSITIVO: los proyectos ejecutados en esta época tuvieron impactos positivos muy grandes en la ciudad y cambio la calidad de vida de las personas, a través de las calles peatonales, implementación de parques urbanos, recuperación de patrimonio cultural, mejorias significativas en el sistema de transporte entre otros.

Las campañas publicitarias y los informes de gestión colaboraron en reforzar la percepción que lo discutido en el plan director se estaba ejecutando.

Genera identificación y orgullo ciudadano por la ciudad.

LO NEGATIVO: muchos proyectos a un principio fueron impuestos, pese a la manifestación de desacuerdo de algunos sectores.

Participación Ciudadana en Curitiba

- **Etapa de empoderamiento ciudadano: EL PODER DEL VOTO, se instaura una participación representativa, mesas de acuerdos y consensos.**

  LO POSITIVO: la alianza poder público – ciudadania, logra establecer un sistema de mayor control en el funcionamiento, las tarifas y recorridos, genera además mayor transparencia en el sistema

  Se crea el Fondo de Urbanización de Curitiba que financia el sistema

  Instaura una participación de representativa a través del Consejo Municipal de Transportes

  LO NEGATIVO: al no haber consenso entre todos los actores, se rompió la confianza y algunos acuerdos no se cumplieron, judicializando el proceso

  Hipotecó la posibilidad de contar con una flota pública para el sistema.

Participación Ciudadana en Curitiba

- **Etapa de consolidación e institucionalización de la Participación Ciudadana, a través de Organismos Colegiados garantizados por lei y con procedimientos de actuación regulados.**

  LO POSITIVO: la participación no depende de voluntad política, se intitucionaliza y esta garantizada por ley

  Se genera muchas instancias de participación con distintos niveles: participación directa a través de las audiencias públicas, talleres, exposiciones, difusión, etc y participación representativa a través del Concitiba y los distintos Consejos Municipales

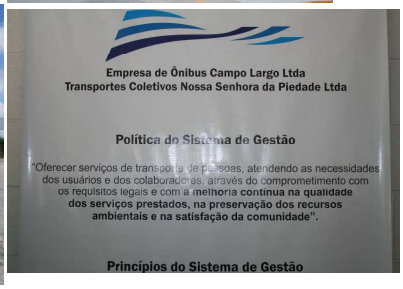
  Obliga a la ciudadania a organizarse para discutir temas relevantes

  LO NEGATIVO: Si no se controla adecuadamente el tiempo, los procesos pueden eternizarse tornandolos inviables por los costos que implican, sobretodo en temas con marcado conflicto de intereses, por ejemplo el proyecto del Metro Curitibano y de las modificaciones del Plan Regulador para la remodelación del estadio sede de los juegos olímpicos.

  Amenaza de judicialización del sistema en conflictos importantes

Otras prácticas

- **Empresa con certificación ISO 9001/2008**
- **Instalaciones del terminal de operacional en proceso de certificación ambiental, por manejo sustentable de los resíduos y del água.**



2030

Visión Global

Curitiba: Una ciudad global e intercultural, en donde los ciudadanos, empresas, gobierno y academia colaboran para generar bien-estar y desarrollo sustentable.

¡MUCHAS GRACIAS!

Concepción, 9 septiembre 2010

Claudia G. Lima – Arquitecto y Urbanista,

Universidad Mackenzie, Sao Paulo, Brasil

Docente Departamento de Urbanismo –

Universidad de Concepción

cgarcia@udec.cl