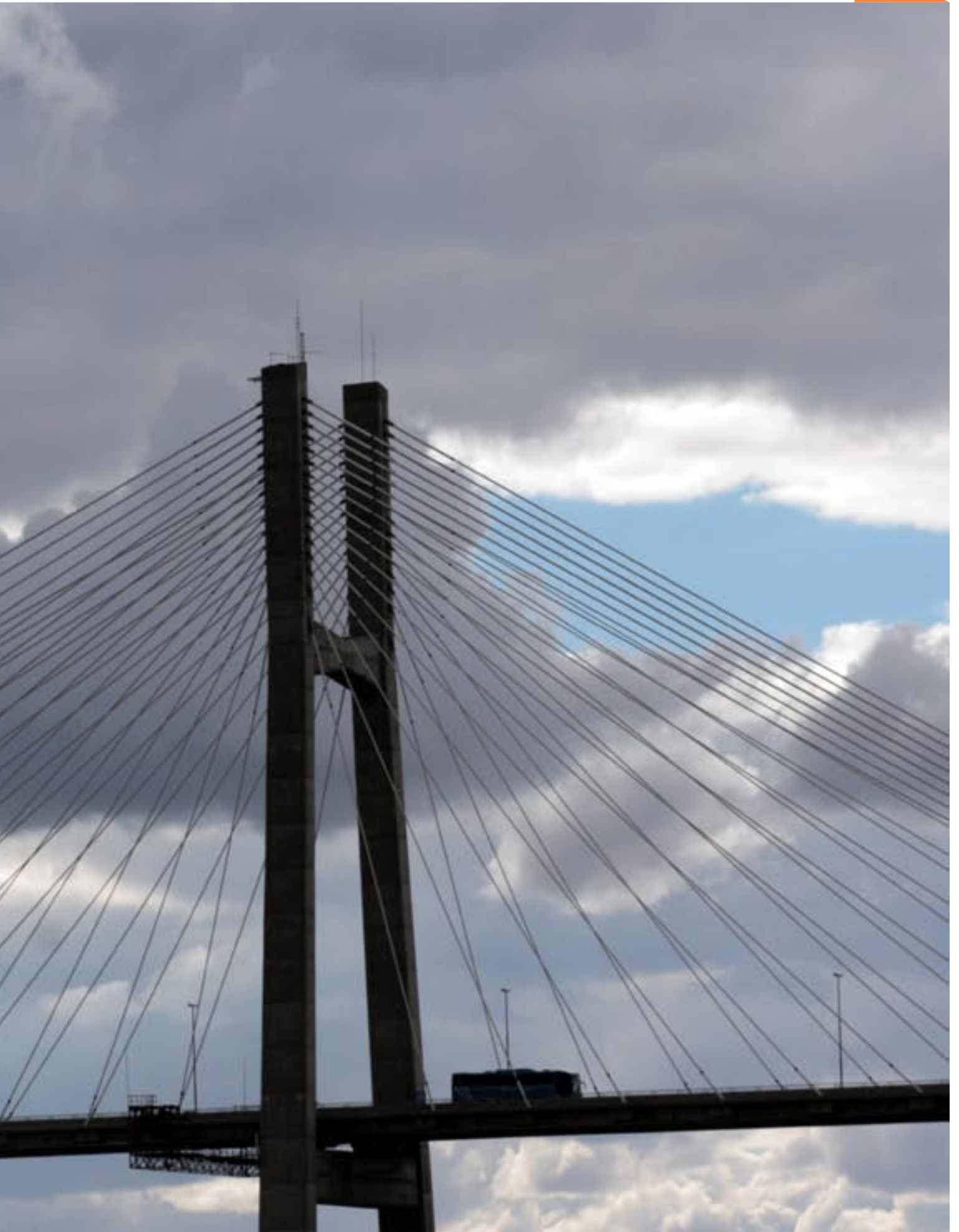


PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD UN AVANCE HACIA EL DESARROLLO

LA CIUDAD DE ROSARIO ACORDÓ UN PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD PARA FOMENTAR LA EQUIDAD, LA EFICIENCIA TERRITORIAL Y LA MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA, BUSCANDO LA CONSOLIDACIÓN DE LA CIUDAD A PARTIR DE LA GENERACIÓN DE ESPACIOS SOCIALMENTE CONSTRUIDOS.

por JOSÉ ADJIMAN¹ y ALICIA PICCO²



Rol del plan de movilidad en el desarrollo regional

Entendiendo el desarrollo como un instrumento necesario para alcanzar el bienestar social presente, sin afectar las posibilidades para las generaciones futuras, se hace explícita la necesidad de generar cambios que contribuyan a tal fin.

Entre las funciones socioeconómicas que tiene el Estado y que buscan garantizar las necesidades básicas de la población se encuentra el transporte. Su rol consiste en dotar de movilidad y accesibilidad a los ciudadanos. No sólo es esencial en relación con la necesaria concentración del empleo y la producción dentro de la ciudad, sino que proporciona los enlaces indispensables al exterior de la misma. El auto es un transporte privado alternativo, pero no todas las personas pueden acceder a él. En consecuencia, para mejorar las condiciones de viaje de los estratos de menores ingresos y contribuir a preservar el medio ambiente, es necesario favorecer al transporte colectivo.

La planificación integral de la movilidad está estructurada sobre la base de dos grandes sistemas: el de movilidad de bienes y el de movilidad de

Como objetivos específicos se plantean, entre otros, incluir al peatón como protagonista, proteger el medio ambiente, priorizar el transporte público y mejorar la calidad del servicio de transporte.

personas. A partir de la realización de una serie de acciones coordinadas y consensuadas entre actores de diversa índole se busca optimizar los desplazamientos de los ciudadanos en la ciudad complementando los modos del transporte.

El Plan Integral de Movilidad (PIM) tiene como objetivo general garantizar un sistema de movilidad integrado, eficiente y competitivo, optimizando la distribución modal en pasajeros y cargas, e incorporando procesos y tecnologías que promuevan la sustentabilidad ambiental local y modal. Como objetivos específicos se plantean, entre otros, incluir al peatón como protagonista, proteger el medio ambiente, priorizar el transporte público y mejorar la calidad del servicio de transporte. Todos estos objetivos sustentados en conceptos de integración territorial, inclusión social y desarrollo sostenible.

Siendo el territorio el escenario donde se desarrollan las actividades de la sociedad, debe ser una preocupación alcanzar la mejor utilización del espacio geográfico posible. Si bien debería haber una ordenación previa del mismo, la realidad demuestra que en la mayoría de los casos no ocurre y es el transporte el que debe paliar las falencias con miras a alcanzar el bienestar general.

El territorio, en procesos de desarrollo, puede generar tanto ventajas comparativas como también competitivas, ya que contribuye a propiciar las relaciones interempresariales y la formación de redes. Esta situación genera como consecuencia el desarrollo de ciertos ámbitos en detrimento de otros.

Se busca que el transporte apunte a eliminar las desigualdades territoriales como medio para alcanzar un fin mayor, que es la cohesión de la sociedad que puebla un territorio. La desigualdad a nivel territorio puede traducirse en disgregación a nivel sociedad.

El presente plan está comprendido dentro de los procesos de planificación estratégica de alcance nacional, regional y local, y de los procesos de planificación urbana de alcance local.

La planificación estratégica debe consensuar con múltiples actores, siendo en el ámbito de la ciudad el ejecutivo municipal quien la coordina y la lidera. Lógicamente, es este actor la institución que debe orientar las políticas territoriales.

Es meritoria la constitución de una planificación estratégica como elemento para generar y mantener la competitividad requerida para la inserción de la ciudad en un contexto marcado por la globalización y la competencia entre territorios.

Por otro lado y en adición, un plan estratégico es imprescindible para lograr la consolidación de la ciudad a partir de generar espacios socialmente construidos. Su implementación irá definiendo la identidad y las bases para el avance social y económico que contribuyan a oportunas estrategias y decisiones políticas.

Con estas políticas se espera contribuir al desarrollo endógeno a partir de dinamizar social y culturalmente la ciudad y su ámbito metropolitano, de mejorar el nivel de las infraestructuras básicas y la articulación del territorio, fomentando y diversificando las actividades económicas.

La integralidad en la movilidad que instala este plan, permite analizar las distintas escalas territoriales, los actores de origen múltiple, la diversidad de modos y toda variable compleja, que hace a la compatibilidad entre la movilidad, los usos del suelo urbano y la calidad de vida.

La importancia de este plan responde al lugar que ocupa la movilidad en una ciudad como Rosario. No sólo se trata de una ciudad con grandes ventajas comparativas gracias a su puerto, sino también con grandes potencialidades en relación con un turismo incipiente que obliga a preocuparnos en generar los cambios necesarios para asegurar una movilidad más eficiente, pero al mismo tiempo más inclusiva.

La búsqueda de una movilidad sostenible, que apunta a la intermodalidad y a la integración de las infraestructuras, surge de pensar la articulación de los espacios desde un punto de vista sistémico, donde se da la confluencia de ámbitos productivos, residenciales, de ocio y naturales a través de nodos y zonas logísticas.

En función de lo expuesto, alcanzar una correcta articulación territorial debe ser una línea de acción de cualquier plan estratégico. Esto responde a que una adecuada gestión de la articulación territorial se traduce en la aparición de servicios que, indudablemente, influirán en el desarrollo del territorio a articular.

La búsqueda de una movilidad sostenible, que apunta a la intermodalidad y a la integración de las infraestructuras, surge de pensar la articulación de los espacios desde un punto de vista sistémico, donde se da la confluencia de ámbitos productivos, residenciales, de ocio y naturales a través de nodos y zonas logísticas.

Principios del PIM o bases articuladoras

El PIM comprende las cuatro etapas de la planificación:

- Elaboración del diagnóstico de manera participativa, a partir de la conformación de talleres donde la propia ciudadanía tiene oportunidad de dar su opinión.
- La identificación y formulación de proyectos.
- La gestión, el seguimiento y la evaluación de las acciones definidas.
- La conformación de instituciones que coordinen estos procesos desde una especificidad temática: la movilidad.

El PIM plantea que para que se alcance una correcta articulación entre las políticas de transporte y de planificación urbana cada propuesta debe ser:

Integral: considera que la movilidad está definida por modos diferentes de transporte, cuyas interrelaciones forman un sistema. La participación de cada uno de ellos está en función de optimizar las ventajas comparativas y minimizar los impactos negativos sobre el medio ambiente.

Escalar: las infraestructuras deben asegurar la accesibilidad en las distintas escalas (sectorial, local, regional y territorial), procurando la inclusión social y la minimización de las diferencias territoriales.

Dinámica: se entiende que, dado que el territorio sufre constantes modificaciones, se debe dar respuesta a través de mejoras en la movilidad.

Participativa: promueve la búsqueda de consenso entre los actores involucrados para tomar decisiones y emprender acciones en torno al territorio y a la movilidad.

Para alcanzar el equilibrio buscado en el uso del sistema de transporte, necesariamente se debe aumentar el nivel de demanda del transporte público.

Diagnóstico sustentado en el PIM

Rosario se destaca por ser una ciudad cuya población va creciendo en las periferias, hecho normalmente asociado con población de bajos ingresos, cuyas tasas de natalidad respecto del promedio de la población total es muy superior. Esta situación, junto con la aparición de los countries, trajo aparejada la necesidad de trasladar numerosas personas, cuyas actividades diarias continúan realizándose en el centro de la ciudad.

En la actualidad no existe una utilización racional y equilibrada del transporte público y privado, situación que afecta negativamente a quienes emplean los distintos modos de transporte. Igual porcentaje de población se moviliza en automóvil y en transporte colectivo (30 por ciento aproximadamente en cada medio).

Las ineficiencias en la provisión de servicios de transporte y en sus infraestructuras provocan incrementos en los tiempos de viaje de los usuarios de TUP, alarmantes niveles de contaminación ambiental y sonora, e incrementos en los accidentes. Todo esto motiva la necesidad de emprender transformaciones en las infraestructuras para adaptarlas a la nueva realidad.

En los últimos años, como fenómeno mundial, se ha venido evidenciando un crecimiento del uso del automóvil, que al interior de la ciudad se traduce en congestión vial y conflictos en las principales calles y avenidas, entre quienes se desplazan y aquellos que buscan estacionar sus vehículos.

Otro medio que viene ganando espacio en la participación modal es la motocicleta.

La disminución de la calidad de vida de los ciudadanos no sólo es ocasionada por la problemática de la congestión, sino también por el carácter no sustentable de este modo. Un dato alarmante es que el transporte, a nivel mundial, genera el 35 por ciento de las emisiones de CO₂ (según la Organización Mundial de la Salud), haciéndose hincapié en la responsabilidad del automóvil debido a su gran utilización.

En relación con la utilización de medios no contaminantes como la bicicleta, si bien se vienen generando mejoras, sigue presentando la falencia de la escasa conectividad. Las bicisendas son elaboradas siguiendo criterios disímiles en cuanto a forma y materiales, lo que impide afianzar su consolidación en la conciencia colectiva y de esta forma no se alcanza la integralidad de los medios buscada.

Para alcanzar el equilibrio buscado en el uso del sistema de transporte, necesariamente se debe aumentar el nivel de demanda del transporte público. Esto requiere realizar inversiones en transporte público y tomar medidas para disuadir el transporte privado, situación que redundará en una mayor confiabilidad en el medio de transporte colectivo.

Medidas a emprender

Para dar solución a la congestión generada en el centro de las ciudades por el automóvil particular, y de esta forma agilizar la circulación y garantizar la accesibilidad a la mayor cantidad de usuarios posibles, se emprenden medidas disuasorias del uso del automóvil, del estacionamiento y la implementación de carriles exclusivos para ómnibus. Esto se traduce en una dificultad de emplear la movilidad privada individual y al mismo tiempo fomenta el transporte público masivo.

El emprender medidas para reducir el uso del automóvil particular tiene que ir acompañado de mejoras en el transporte público que actúen de alternativa factible para la realización de los mismos viajes.

Para dar respuesta a la búsqueda de un sistema de transporte sustentable se debe fomentar el transporte no motorizado, fundamentalmente la

El emprender medidas para reducir el uso del automóvil particular tiene que ir acompañado de mejoras en el transporte público que actúen de alternativa factible para la realización de los mismos viajes.

bicicleta. En este sentido, es preciso insistir en un cambio de paradigma.

En la ciudad, la red de ciclovías alcanza los 30,12 kilómetros, con estados de conservación diferentes en cada tramo. Se debe profundizar en la concientización tanto de la ciudadanía usuaria del servicio, como de los agentes públicos encargados de su realización y mantenimiento.

Acompañando a las medidas sobre el transporte de personas, se buscan solucionar los inconvenientes que se generan por el transporte de cargas (fundamentalmente en determinadas épocas del año afectadas por la estacionalidad de los granos), con el fortalecimiento del proyecto Plan Circunvalar Ferroviario para la ciudad y área metropolitana. Esta propuesta impide que camiones y ferrocarriles lleguen a los puertos a través de la ciudad, liberando ciertas calles y permitiendo al transporte público compartir la infraestructura con el transporte de cargas.

Conclusión

El nexo entre transporte y economía regional es tal, que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, forma parte de ella. Sin la importante labor del sistema de transporte no se puede obtener el bien económico, dado que la oferta en infraestructura se convierte en un factor de producción, y la oferta de movilidad en un determinante del costo y del mercado.

El espacio público debe ser entendido como el resultado de un proceso de formación, por parte de las sociedades, donde no sólo es costoso concebirlo, sino mantenerlo. De ello la importancia de generar conciencia en la ciudadanía en este sentido.

Toda intervención pública que se concreta genera efectos directos e indirectos, alterando el estado normal de la realidad. La evaluación de una política pública busca indagar las causas que impiden que el accionar del Estado alcance los objetivos establecidos y procura minimizar estas desviaciones.

El paradigma basado en el vehículo privado debe ser modificado con miras a alcanzar una movilidad más integral, inclusiva y menos contaminante. El PIM tiene la función de generar a través del resultado de sus medidas una mayor concientización de la ciudadanía, la cual redundará en mayor colaboración en este sentido. De esta manera se resolverán problemas como niveles elevados de accidentes, falta de racionalidad en los usos de los medios de transporte y recursos energéticos.

Cuando se planifica una ciudad, teniendo en cuenta el punto de vista ecológico, se obtienen además beneficios económicos. Si se reducen las emisiones de dióxido de carbono, habrá menos contaminantes en el aire, menos ruido y vibraciones. Esto llevará a que los habitantes estén mejor por otro lado se valoricen sus propiedades. Como se realizan previsiones, los costos de mantenimiento serán menores y eso se traduce en menores costos de inversión y mayores rendimientos.

A modo de conclusión, la planificación estratégica en el sector público no es contraria a la consideración de la naturaleza política del proceso de toma de decisiones; es decir, busca cohesionar la racionalidad política con la técnica.

En el diseño de creación de infraestructuras que articulan el territorio deben considerarse tanto criterios sociales y económicos como criterios territoriales. Por ello, para alcanzar el desarrollo de un área, es necesario lograr un equilibrio entre el potencial endógeno de una región y la dotación de infraestructuras de transporte para evitar la infrautilización, que deriva en la aparición de costos sociales, o la saturación, que desencadena el mal funcionamiento del desarrollo regional.

**1 Docente-investigador de la UNR*

**2 Docente-Investigadora de la UNR. Directora del Instituto de Estudios de Transporte*