

NO A LA INDIVIDUALIDAD  
SI A LA COLECTIVIDAD\*



VILIDAD  
NTABLE



Programa Sano  
SUBITE A LA BICI!!!



# Plan Integral de Movilidad Rosario

Componente Participativo









# Plan Integral de Movilidad Rosario Componente Participativo



MUNICIPALIDAD DE ROSARIO



**Diseño, coordinación y sistematización  
de los talleres participativos.  
Elaboración de la síntesis de resultados**

**Por el Instituto de Gestión de Ciudades (IGC)**





## Índice

---

- Autoridades	11	- EMP 3	102
- La construcción participativa del Plan Integral de Movilidad	14	3.1. Cargas e incentivos económicos	106
		3.2. Innovaciones regulatorias	108
		3.3. Intervenciones físicas	110
<b>Introducción</b>	18	- EMC 4	116
		4.1. Movilidad de cargas local	118
		4.2. Movilidad de cargas regional	130
<b>Metodología</b>		- Cuadro de resultados	142
- La participación y el modo IGC	22		
- M1: Primer taller de debate y consenso	23	<b>Conclusiones</b>	
- M2: Segundo, tercer y cuarto talleres de debate y consenso	25	- Conclusiones a modo de IGC	146
- M3: Adhesión al pacto de movilidad	26	- Participantes	153
- Notas salientes de los talleres de debate y consenso	28		
<b>Resultados obtenidos</b>			
- Resultados obtenidos	32		
- Cuadro de resultados	34		
- EMP 1	38		
1.1. Transporte público masivo local	41		
1.2. Transporte público masivo regional	54		
1.3. Soportes a los modos de transporte	66		
- EMP 2	82		
2.1. Actuaciones para ciclistas	85		
2.2. Actuaciones para peatones	94		



## **AUTORIDADES DE LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO**

### **Intendente Municipal**

Ing. Roberto Miguel Lifschitz

### **Secretaría de Gobierno**

Sr. Fernando Asegurado

### **Secretaría de Hacienda y Economía**

C. P. Gustavo Asegurado

### **Secretaría de Salud Pública**

Dr. Lelio Mangiaterra

### **Secretaría de Obras Públicas**

Ing. Omar Saab

### **Secretaría de Servicios Públicos y Medio Ambiente**

Lic. Gustavo Leone

### **Secretaría de Planeamiento**

Arq. Mirta Levín

### **Secretaría de Promoción Social**

Sr. Juan Raúl Capilla

### **Secretaría de Cultura y Educación**

Sr. Horacio Javier Ríos

### **Secretaría de Producción y Desarrollo Local**

Lic. Sebastián Chale

### **Secretaría General**

Dr. Jorge Elder

### **Coordinación de Gabinete**

Ing. José León Garibay

## **ENTE DEL TRANSPORTE DE ROSARIO**

### **Presidente directorio**

Lic. Gustavo Leone

### **Vice presidente**

Dr. Fernando Manuel Rosúa.

### **Director**

Ing. Sebastián Bonnet

### **Gerente general**

Ing. Mónica Alvarado

### **Gerencia de Planificación Estratégica de Movilidad**

A. P. Arq. Mariana Monge, gerente

### **Equipo técnico**

Ing. Luciano Acquaviva

Arq. Gustavo Chialvo

Ing. Lucas Vozzi

Asistente Técnico Paola Egidi

### **Gerencias y departamentos**

Gerencia de Planificación Operativa

Gerencia Económica Financiera

Gerencia Informática

Departamento de Estadística

Departamento de Comunicación Social

Departamento de Legales

### **Consejo Consultivo ETR**

Integrado por representantes de: entidades de usuarios, empresas concesionarias, sindicatos del sector, asociaciones gremiales empresarias, universidades públicas nacionales, distritos descentralizados, vecinales y Oficina Municipal del Consumidor con la finalidad de trabajar conjuntamente en pos de la mejora del transporte.

### **Presidente**

Ing. Jaime Remolins

### **Secretario**

Ing. Julio Villalobos

Nómina de entidades participantes: Rosario Bus SA, SEMTUR, La Mixta, UTA, ADECUA, Unión Usuarios y Consumidores, Ojo Ciudadano, Red Argentina de Consumidores, Compromiso Cívico, Federación Gremial de Comercio e Industria, Asociación Empresaria de Rosario, Universidad Nacional de Rosario (Instituto del Transporte), Facultad Regional Rosario de la Universidad Tecnológica Nacional, Centros Municipales de Distrito, Oficina Municipal del Consumidor, Vecinal Las Delicias, Vecinal Bº Parque, Vecinal La Florida, Vecinal 20 de Junio, Vecinal Azcuénaga y el Centro de Estudios Sociales y Acción Comunitaria.

## **EQUIPO IGC**

### **Coordinación General**

Patricia Nari

### **Jefa de Proyecto**

Rita Grandinetti

### **Asesor Urbanístico**

Roberto Monteverde

### **Comunicación y Diseño**

Mauricio Tarducci

### **Coordinación Técnica**

Caren Tepp

### **Operador Taller digital**

Ismael Torres

### **Posproducción de talleres**

Caren Tepp, Mauricio Tarducci, Ulises Girolimo

### **Facilitadores talleres**

Ulises Girolimo

Daniela Lenzi

Mauro Miguez

Roque Cantoia

Julia Bizz

María Noel Bonetti

Las imágenes que forman parte de esta publicación no mantienen relación directa con los capítulos mismos, sino que son meramente ilustrativas de los participantes que se dieron cita a las cuatro jornadas que se llevaron a cabo en el Centro Cultural Bernardino Rivadavia durante la segunda mitad del año 2010.

Las imágenes de las portadas pertenecen a fotografías publicadas en: *AAVV. Rosario, esta ciudad*. EMR, Editorial Municipal de Rosario. Rosario, 2010.

Abril de 2011

Impreso en Imprenta Tecnigráfica

Diseño Editorial: Arq. Dis. Javier Armentano

### La construcción participativa del Plan Integral de Movilidad

**A** mediados del 2010, el Ente del Transporte de Rosario (ETR) presentó un documento base que delinea el Plan Integral de Movilidad, síntesis de las políticas de movilidad en torno a la ciudad de Rosario y su extensión metropolitana. Este documento fue presentado como un «disparador» de ideas para estimular la participación de múltiples actores interesados. De esta manera, se construyó un proceso enriquecedor en el que se aportaron nuevas ideas y sugerencias que potenciaron y/o redefinieron las líneas de actuación y los proyectos planteados inicialmente.

La estrategia de consulta y participación ciudadana se fundó en tres pilares, cada uno de los cuales aportó desde sus percepciones, saberes y experiencias desde una modalidad específica:

- **Expertos internacionales.** Se contó con el aporte de expertos del ITDP (Internacional Transport Development Policy) para la definición de políticas y proyectos de desarrollo del transporte no motorizado y para la disuasión y manejo equilibrado del transporte motorizado privado y de expertos del Banco Mundial, que sumaron su vasta experiencia en las distintas modalidades del transporte a nivel global.
- **Expertos locales.** A través de un convenio entre el Municipio de Rosario y la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la Universidad Nacional de Rosario (UNR) se solicitó un análisis y discusión del Plan Integral de Movilidad (PIM) a reconocidos especialistas argentinos en Planeamiento, Ingeniería de Transporte, Urbanismo, Transporte Ferroviario y Economía. La convocatoria y coordinación de los especialistas estuvo a cargo del Instituto de Estudios de Transporte (IET), dando como resultado un documento técnico en el que se analizan, critican, avalan y/o reelaboran muchas de las propuestas del documento base.
- **Ciudadanía e instituciones.** A partir de agosto de 2010 se realizaron talleres participativos en los que se debatió sobre el diagnóstico y la visión del plan; el transporte público, el no motorizado, el individual motorizado y el de cargas. A estas jornadas asistieron más de 700 personas, algunas a título personal y otras como representantes de organizaciones públicas y privadas. Para el desarrollo de estos talleres el ETR realizó una licitación privada, resultando adjudicado el IGC (Instituto de Gestión de Ciudades), quien estuvo a cargo tanto

---

del diseño, coordinación y sistematización de las diferentes instancias participativas, como de la elaboración del documento síntesis que aquí se presenta.

El proceso de debate y consenso del PIM tuvo su punto de encuentro más celebrado el 15 de diciembre de 2010, cuando se firmó la carta de adhesión al **Pacto de la Movilidad**, refrendada por actores públicos, privados y la sociedad civil de Rosario, contando con la firma de una notable cantidad de ciudadanos y más de 100 instituciones. En este pacto se establecen los principios generales, los objetivos y las estrategias centrales para el logro de una movilidad

El resultado de este amplio proceso de participación, permitió la reelaboración del Plan que se nutrió de los aportes de estos tres pilares, dando lugar a la versión definitiva del **Plan Integral de Movilidad**, que el ETR presenta junto a este documento, el **Componente Participativo y al Pacto de la Movilidad**.

*«La participación de los actores sociales es imprescindible a la hora del diseño, implementación y evaluación de las políticas urbanas; se trata de dar la palabra a los protagonistas. La clave está en promover metodologías y generar espacios de encuentro y diálogo entre los actores.*

*Es un proceso paulatino, hay que construir confianza y generar vínculos facilitando la generación de entornos de diálogo y consenso. Hablamos de construir una ciudadanía que supere (y fortalezca) los mecanismos delegativos de la democracia tradicional.*

*Desde esta perspectiva, que es nuestra manera de entender y abordar los espacios participativos, el IGC se siente orgulloso de haber sido parte de este proceso y haber aportado a la construcción del Pacto de Movilidad Rosario.»*

*La aproximación al conocimiento de la multiplicidad de variables que componen la movilidad de un territorio metropolitano se ha realizado desde un abordaje complejo, integral que incorpora la dinámica de los procesos y la participación ciudadana, con el objetivo de democratizar los derechos de todos los ciudadanos hacia las distintas formas de movilidad disponibles, invitándolos a generar un espacio público mucho más inclusivo que el precedente.*

*El proceso participativo desarrollado y plasmado en esta publicación, interpretamos, resultó un impulso notable a la ciudad de democratización que anhelamos, donde todos los ciudadanos tuvieron un espacio propicio para sumarse a la construcción colectiva de nuestra movilidad presente y futura.*

**Ente del Transporte de Rosario (ETR)**



Fotografía: Sebastián Zurrián

# Introducción

## Introducción

**U**no de los problemas que preocupa a la ciudad de Rosario y la Región es la Movilidad, específicamente cómo y por dónde se mueven las personas y las cargas. En los últimos 20 años Rosario Metropolitana se ha transformado. Una conjunción de condiciones naturales y emprendimientos humanos la han configurado como nodo logístico y de comunicación de importancia nacional e internacional: la potencia en producción, transformación y exportación de cereales y oleaginosas, el despegue de la agroindustria y el desarrollo turístico, entre otras, son algunas causas de la fuerte dinámica de la Región. De igual manera la ciudad de Rosario ha crecido, se ha reconfigurado urbana y socialmente; nuevos enclaves económicos, comerciales, industriales y residenciales están perfilando otra ciudad.

Estas transformaciones presionan al territorio y generan situaciones de conflicto en el patrón de desplazamientos. Por

eso surge la necesidad de repensar y reestructurar el sistema actual de movilidad.

En ese contexto, el Ente de Transporte Rosario (organismo autárquico descentralizado de la ciudad) tomó a su cargo la gestión estratégica de la movilidad urbana y desarrolló el Documento Base de un Plan Integral de Movilidad para la ciudad de Rosario (PIM). Ese documento PIM contiene un diagnóstico de la situación actual de la movilidad, líneas de abordaje, estrategias, objetivos, planes, programas, proyectos e iniciativas para hacer de Rosario una ciudad integrada, conectada, segura, amigable; social, económica y ambientalmente sostenible.

Los objetivos del componente participativo del PIM se explicitaron como:

- 
- Poner a consideración ciudadana el PIM
  - Enriquecer sus estrategias y propuestas
  - Aportar a la construcción del Pacto de Movilidad

### **Ciclo de Talleres de Debate y Consenso (c+i) ciudadanía e instituciones**

Entre agosto y diciembre del 2010, se realizó una amplia convocatoria a los ciudadanos e instituciones públicas y privadas de la ciudad para ser parte de la discusión y trabajo colectivo del Plan Integral de Movilidad. A partir de actividades colaborativas y dinámicas de grupo, los ciudadanos/as e instituciones de Rosario y la Región discutieron y propusieron valiosos aportes al Documento Base del PIM en un proceso pedagógico de creciente interés y responsabilidad por los asuntos públicos.

El trabajo del IGC se centró en el diseño, coordinación y sistematización de esas instancias participativas, que estuvieron orientadas desde los siguientes criterios:

- Reconocimiento y valoración de los saberes y experiencias de los ciudadanos en torno a la Movilidad de Rosario.
- Discusión, dialogo y encuentro entre ciudadanos y gobiernos, como estrategia optima para mejorar las propuestas expresadas en el PIM.
- Instalación de la discusión del Plan Integral de Movilidad como un cambio de paradigma para el desarrollo de la ciudad.
- Superación de las perspectivas sectoriales y fragmentadas, hacia una propuesta de movilidad sistémica e integrada.
- Necesidad de generar acuerdos para el diseño de

«políticas de estado» para el municipio de Rosario.

Desde ese marco se realizaron 4 talleres ciudadanos que abordaron las siguientes temáticas:

- **Taller 1** - Enriquecimiento y consolidación de las estrategias
  - Promover el transporte público masivo de cargas y personas.
  - Desarrollar el transporte no motorizado.
  - Disuadir el uso del transporte privado individual.
- **Taller 2** - Avanzar y fortalecer los objetivos y proyectos del PIM acerca del Transporte público de personas.
- **Taller 3** - Avanzar y fortalecer los objetivos y proyectos del PIM acerca del Transporte privado motorizado individual y Transporte no motorizado.
- **Taller 4** - Avanzar y fortalecer los objetivos y proyectos del PIM acerca del Transporte de cargas.

Además, como expresión de la construcción y afianzamiento de los acuerdos logrados, se realizó un Acto Público para presentar la propuesta del PACTO DE MOVILIDAD y promover adhesiones ciudadanas e institucionales a ese PACTO que pretende marcar el rumbo de un aspecto clave de la ciudad: LA MOVILIDAD DE PERSONAS Y CARGAS.



# Metodología

## Metodología

### La participación y el modo IGC

---

«La participación de los actores sociales es imprescindible a la hora del diseño, implementación y evaluación de las políticas urbanas. Se trata de dar la palabra a los protagonistas. La clave está en promover metodologías y generar espacios de encuentro y dialogo entre los actores. Reconocemos que es un proceso paulatino y progresivo, hay que construir confianza y generar vínculos facilitando la generación de entornos de dialogo y consensos. Se trata, en todos los casos de la construcción de una ciudadanía que supere (y fortalezca) los mecanismos delegativos de la democracia tradicional» (modo IGC).

La metodología y dinámicas llevadas adelante por el IGC en el desarrollo de las discusiones y debates del Plan Integral de Movilidad Rosario, constituyeron un proceso de aprendizaje innovador tanto para la ciudadanía como para el propio

equipo del Ente de Transporte que en un relacionamiento directo pudieron intercambiar miradas y propuestas en un tema estratégico para la ciudad y la región.

Hacer circular la palabra, escuchar, ser escuchados, discutir, aportar, apoyar, disentir son los principios que se pusieron en juego para conjugar distintas racionalidades: saber técnico, percepción; conocimiento específico, necesidad; interés particular, utilidad colectiva. Cada una de ellas se expresó y tomó posición. El juego, el diálogo y las pautas de trabajo claras posibilitaron llegar a los productos que se habían propuesto.

Cada una de las instancias participativas tuvo los resultados esperados, cada participante contó con la devolución de lo realizado; de esta manera se logró un proceso de conocimiento-apropiación de carácter incremental de los contenidos y valores del Plan que fue promoviendo un clima de con-

## Metodología

fianza para el momento culmine de la realización del Pacto de Movilidad.

Desde esa perspectiva, fundamentalmente pedagógica y de corresponsabilidad, se realizaron los Talleres de Debate y Consenso con el objetivo de:

- Poner a consideración ciudadana el PIM
- Enriquecer sus estrategias y propuestas
- Aportar a la construcción del Pacto de Movilidad

Para concretar esos objetivos se establecieron:

### 3 Momentos Metodológicos (M1, M2, M3)



### 5 Espacios Participativos (I, II, III, IV, V)



## M1 - Primer taller de debate y consenso

En este taller los participantes agrupados por estrategia y en mesas de 8 personas, trabajaron para VALORAR LAS ESTRATEGIAS presentadas por el Plan:

- Promover el transporte público masivo
- Desarrollar el transporte no motorizado
- Disuadir el transporte motorizado individual

La tarea se estructuró en base a tres cuestiones:

- Por qué SI, la estrategia es aceptada
- Por qué NO, la estrategia no es aceptada
- Hay dudas, falta información para valorar

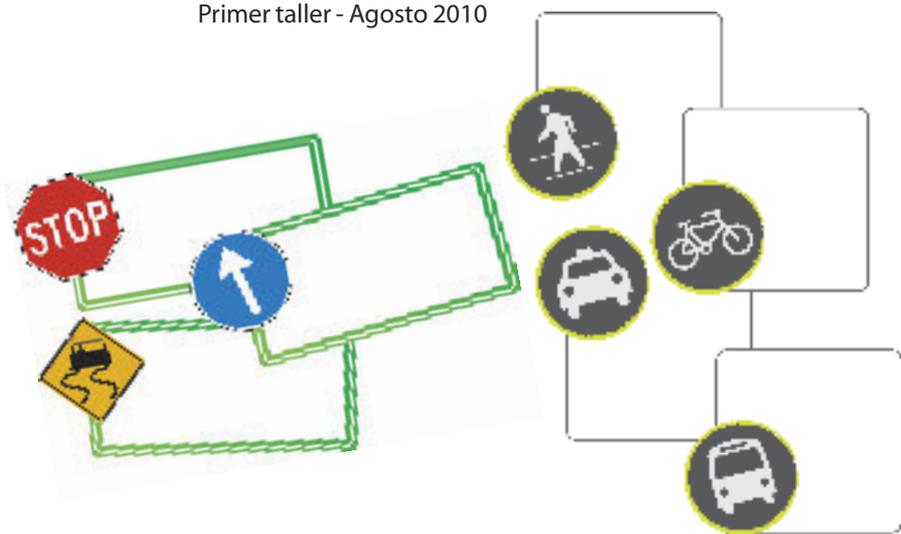
Los participantes en tarjetas con señalética vial de avanzar, detenerse y camino resbaladizo señalan sus argumentos. Luego, en una frase sintetizan la idea central del trabajo realizado la que servirá para reforzar conceptualmente la estrategia.

A continuación los participantes —a modo de torbellino de ideas— aportan a la construcción de un banco de iniciativas en dirección a las diferentes estrategias trabajadas. Luego, cada mesa elabora un mensaje (representado por una imagen, slogan, etc) que comunique lo acordado en el grupo. Para ello se utilizan pizarras que simulan una tarjeta de colectivo de uso habitual. Para finalizar, y a modo de plenario los grupos relatan sus discusiones y se exponen las tarjetas.

# Plan Integral de Movilidad Rosario | Componente participativo



Primer taller - Agosto 2010



Dispositivos utilizados-producidos en el taller

### M2 - Segundo, tercer y cuarto talleres de debate y consenso

La finalidad es AVANZAR Y FORTALECER los objetivos y proyectos del PIM. Para ello, se diseñaron tres talleres cuya metodología reconoce el mismo concepto modificándose los contenidos según la temática. Esta opción responde a la necesidad de modelizar las actividades y parametrizar los resultados al tratarse del mismo objeto de análisis (objetivos, programas y proyectos) pero de distintos tipos de movilidad:

- Transporte público masivo (2do Taller)
- Transporte motorizado individual y Transporte no motorizado (3er Taller)
- Movilidad de las cargas (4to Taller)

Los talleres se articulan en torno a dos preguntas:

- ¿Qué atributos y/o cualidades se le piden al transporte? (público, no motorizado, de cargas o privado, según el taller)
- ¿Cómo se valoran los proyectos?

Para dar respuesta a estas preguntas los participantes, reunidos en mesas, disponen de tarjetas en donde vuelcan los atributos que luego discuten y consensuan. Quedando un menú de notas que pasan a ser parte de las cualidades exigidas al transporte. Luego, cada objetivo y proyecto se valora considerando si el contenido de los mismos se acerca o se aleja de las cualidades deseadas por los integrantes de las mesas. Se utiliza el dispositivo de banderas de color que expresan diferentes niveles de aceptación:

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

Luego los participantes enriquecen los proyectos con aportes, sugerencias y críticas; pudiendo agregar nuevos proyectos en el caso de considerarlo necesario. Para finalizar, en el plenario, los grupos socializan su producción mientras en una pizarra electrónica se construye una paleta de colores (nomograma) que muestra los niveles de aceptación de los proyectos presentados.

### M3 - Adhesión al Pacto de Movilidad

Se trata del momento de máximo compromiso alcanzado en el proceso participativo, la instancia donde se CONCLUYE Y AFIANZA el PACTO DE MOVILIDAD. Los participantes traen consigo todo lo adquirido en el proceso participativo: conocimiento, dialogo, tolerancia. Como complemento se ponen de manifiesto las percepciones, saberes y vivencias que plasmaron a lo largo del proceso.

En esa relación de intercambio este encuentro final se erige como el lugar de acuerdo entre los ciudadanos, las instituciones y el Ente de Transporte Rosario (ETR) para la concreción de UN PACTO que expresa nuevas pautas de movilidad que favorecen la sustentabilidad de los procesos de desarrollo sociales, económicos y ambientales del territorio. Se trata de 10 PUNTOS básicos de acuerdo acerca de la Movilidad.

En los días previos se cursaron copias del Pacto a instituciones y personalidades de la ciudad y la región, de tal manera que un número importante de prestigiosas organizaciones hicieron llegar sus adhesiones. Por su parte a los participantes, se les entregó una tarjeta con los diez puntos del Pacto para que expresen fehacientemente su compromiso y aceptación rubricándolo.

De esta manera la ciudad de Rosario manifestó un nuevo hito para sostener y mejorar los espacios de dialogo y participación que expresan un salto cualitativo en la mejora de la calidad democrática.



## Metodología



Adhesión al Pacto de Movilidad - Diciembre 2010



Dispositivos entregados durante el encuentro

### Notas salientes de los talleres de debate y consenso

#### Taller digital

En el 2do taller donde se trabajó sobre el Transporte público masivo, la metodología tuvo una particularidad respecto de los talleres restantes: el soporte utilizado por los participantes a la hora de la producción y socialización fue la netbook EXOmate 3G (provista por EXO, via alianza estratégica con IGC). Este dispositivo preparado especialmente para ambitos educativos tiene la capacidad de potenciar, a traves del Aula Digital, el trabajo colaborativo y la interacción entre las mesas

de participantes.

Los productos obtenidos fueron visualizados en una pizarra digital, siguiendo los parametros del vínculo maestro-alumno en una clase analógica.

Lo que se intentó con esta modalidad fue incorporar Tic´s a las instancias participativas con la finalidad de insertar una innovación pedagógica al modo de aprendizaje colaborativo, que aporta a la socialización de nuevas modalidades y herramientas de conocimiento.



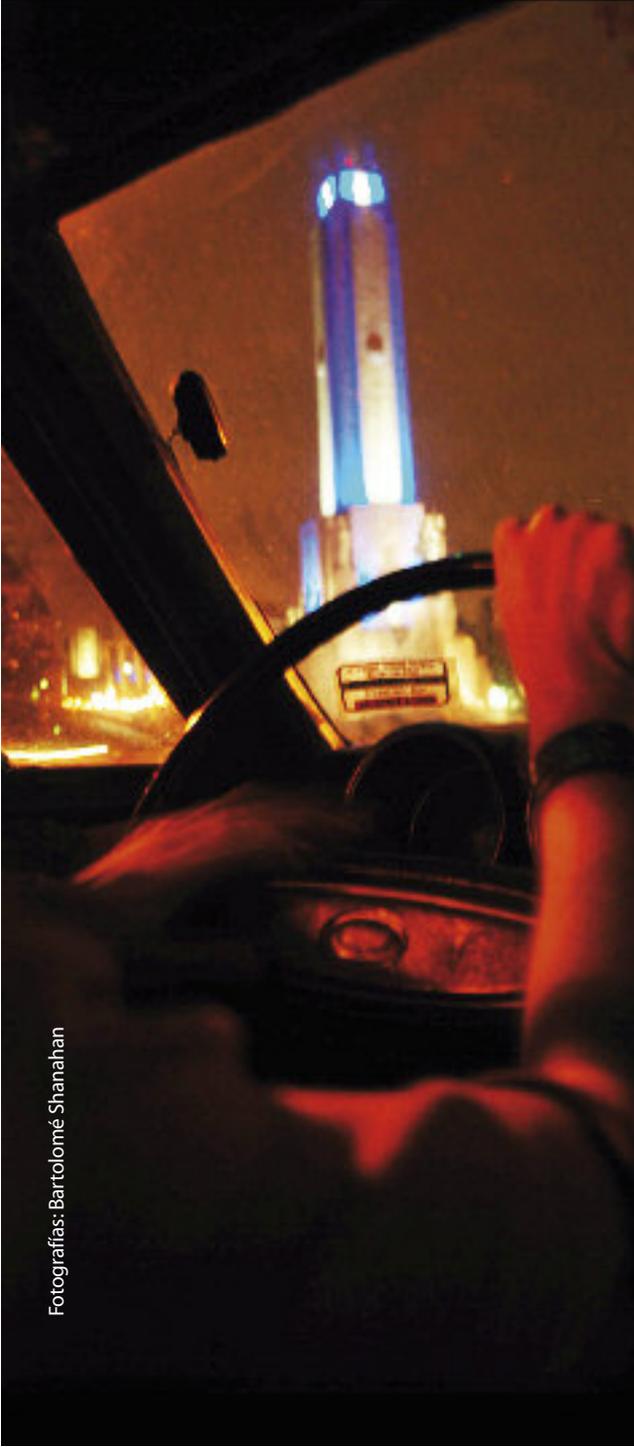
## Metodología

---

### Intervención teatral

Por su parte en el 3er taller donde trabajamos sobre Transporte motorizado individual y Transporte no motorizado se desarrolló una representación actoral para sensibilizar a los participantes acerca de la complejidad de los modos de movilidad urbana y la necesidad de replanteos culturales colectivos. Apuntamos a esta estrategia porque entendemos que lo artístico permite abordar las cuestiones simbólicas desde una optica interesante mas cuando, como en este caso, los hábitos o prácticas que se someten a discusión se encuentran muy arraigados en el quehacer social.





# Resultados Obtenidos

## Resultados obtenidos

**L**os *Talleres de Debate y Consenso* permitieron poner a consideración de la ciudadanía el *Documento Base* del Plan Integral de Movilidad desarrollado por el Ente de Transporte Rosario (ETR).

Los talleres dejaron como resultado un nutrido núcleo de aportes, que enriquecen al PIM y que permiten extraer reflexiones acerca del grado de aceptación y validación por parte de la ciudadanía de las principales líneas estratégicas, los proyectos y las acciones que prevé el Plan.

El IGC procesó todo lo producido a lo largo de los 4 talleres para presentarlo de manera tal que permita una lectura integral de los aportes y valoraciones realizados por la ciudadanía al *Documento Base* del Plan Integral de Movilidad. Para ello, presentaremos los resultados, no por taller, sino con los lineamientos fundamentales del PIM.

En este sentido, el primer criterio ordenador responde a

la pregunta: *¿Qué se moviliza, qué es lo que se traslada?* Diferenciando aquí, la *Movilidad de las Personas* y la *Movilidad de las Cargas*.

De estos dos grandes tipos de movilidad, es el referido a la **MOVILIDAD DE LAS PERSONAS** el que lógicamente concentra un mayor número de temas, problemáticas y proyectos, tanto por su magnitud y complejidad, como por la sensibilidad de la cuestión para gran parte de la ciudadanía.

En este aspecto, el PIM establece 3 estrategias claras de actuación:

- Promover el transporte público de pasajeros
- Desarrollar el transporte no motorizado
- Disuadir el transporte motorizado individual

## Resultados Obtenidos

En lo que respecta a la **MOVILIDAD DE LAS CARGAS**, se concentran los proyectos elaborados y los aportes de ciudadanos en una estrategia de base:

- **Optimizar el transporte de cargas y las infraestructuras**

Siguiendo estos criterios, a continuación se presentan cada una de las estrategias con una breve descripción de la misma, el grado de validación por parte de la ciudadanía, los principales proyectos que prevé el PIM, la valoración de cada uno de ellos y los aportes que se realizaron en los talleres.

Para una lectura más comprensiva, presentamos para cada proyecto una breve descripción extraída del Plan Integral de Movilidad del ETR, a la que se suma el enriquecimiento surgido del trabajo en los talleres ciudadanos.



### 1. Movilidad de las personas

#### Estrategia Movilidad de las personas 1 (EMP 1)

##### Promover el transporte público masivo

*El transporte público es una solución clave a los problemas de congestión de la ciudad, contribuye a la calidad de vida y del ambiente haciendo posible liberar parte del espacio urbano. La prioridad conferida al TP apunta hacia la masividad, posibilitando una integración física y operativa que optimiza la calidad del servicio en todos los sectores de Rosario y la región.*

#### Proyectos

##### 1.1 Transporte público masivo local

- Corredor ferroviario (ferrocarriles y tranvías)
- Corredor sobre calles y avenidas (tranvías, trolebuses y buses)
- Corredor fluvial
- Estaciones de transferencia

##### 1.2 Transporte público masivo regional

- Corredores ferroviarios (ferrocarriles y tranvías)
- Corredor sobre calles, avenidas y rutas (tranvías, trolebuses y buses)
- Corredor fluvial
- Estaciones centrales

##### 1.3 Soportes a los modos de transporte

- Tecnologías aplicadas a la movilidad
- Educación y seguridad vial
- Aspectos ambientales y energéticos
- Planificación urbana y marco legal

#### Estrategia Movilidad de las personas 2 (EMP 2)

##### Desarrollar el transporte no motorizado

*El desarrollo del TNM es un eje fundamental de articulación entre sustentabilidad y movilidad y posibilita mejorar la autonomía a gran parte de la población excluida del uso del automóvil particular. La apuesta por una movilidad sin motorización favorece tanto a ciclistas como a peatones, y se compromete a dar respuestas a las personas con discapacidades motorices, para garantizar accesibilidad a toda la ciudadanía.*

#### Proyectos

##### 2.1 Actuaciones para ciclistas

- Plan de ciclovía
- Campaña de formación - promoción
- Sistema de transporte público de bicicletas

##### 2.2 Actuaciones para peatones

- Accesibilidad peatonal
- Zonas de prioridad peatonal

### Estrategia Movilidad de las personas 3 (EMP 3) Disuadir el transporte motorizado individual

*A mayor utilización del auto, más sobredimensionadas resultan las infraestructuras que este vehículo necesita, tanto para circular como para estacionar, presionando al espacio público disponible. El uso del auto-móvil debe ser racionalizado en la búsqueda de una mayor sustentabilidad.*

#### Proyectos

##### 3.1 Cargas e incentivos económicos

- Impuestos sobre patentes vehiculares
- Ventajas físicas para el uso de coches compartidos
- Impuestos sobre los combustibles
- Peajes urbanos
- Tarifas de estacionamientos
- Tasas sobre terrenos baldíos
- Tasas especiales para estacionamiento en espacios privados

##### 3.2 Innovaciones regulatorias

- Fomento de mecanismos de «auto compartido»
- Restricciones de circulación
- Determinación de zonas calmas
- Incorporación de tecnología para controles
- Definición de días y horarios de restricción de vehículos
- Ampliación de la zona de estacionamiento medido en el área central
- Incorporación de Nuevas áreas de estacionamiento medido
- Nuevo reglamento de edificación respecto a estacionamientos

##### 3.3 Intervenciones físicas

- Implementación de carriles exclusivos para transporte público
- Reducción de plazas de estacionamiento sobre calzadas
- Implantación de equipamiento para reducir la circulación de tránsito
- Zonas de unificación de calzadas
- Construcción de playas subterráneas
- Reordenamiento progresivo de estacionamientos en área central: Disuasorios al área central / Disuasorios al microcentro.

## 2. Movilidad de las cargas

### Estrategia Movilidad de las cargas 4 (EMC 4) Optimizar el transporte de cargas y las infraestructuras

*Las transformaciones estructurales del territorio regional demandan la adecuación de las infraestructuras de la movilidad, particularmente de las vinculadas a la circulación de comodities para la exportación.*

*En el ámbito local resulta necesario disminuir la interferencia del transporte de cargas en la fluidez del tránsito.*

#### Proyectos

##### 4.1 Movilidad de cargas local

- Adecuación de las infraestructuras viales y ferroviarias
- Optimización de la infraestructura y servicios portuarios
- Servicios de cargas aeroportuarias
- Red de recorridos específicos y zonas de actividades logísticas
- Transporte de cargas interurbano

##### 4.2 Movilidad de cargas regional

- Plan Circunvalar completo
- Obras ferroviarias y viales de acceso a terminales portuarias
- Consolidación Autopistas a Bs. As, Sta Fe y Córdoba
- Consolidación Autovías a Sunchales y Rufino
- Av. Seguda Ronda





**EMP 1 - Promover el transporte público masivo**  
**Aportes ciudadanos**



# 1. Movilidad de las personas

## EMP 1 - Promover el transporte público masivo

---

### **Promover el transporte público masivo. Aportes ciudadanos**

**D**entro del Sistema Integrado de Transporte (SIT), el transporte público masivo tiene una presencia significativa. La apuesta es generar un cambio de paradigma en la movilidad de la ciudad. El desafío mayor consiste en pasar del uso masivo del transporte motorizado particular, a un sistema que priorice el transporte público masivo como eje fundamental de valorización de una sociedad más equitativa, accesible y ambientalmente sustentable.

El SIT consiste en la combinación de redes integradas conformadas por los distintos modos de transporte: ferroviario, tranviario y vial, aprovechando las infraestructuras ya existentes (en uso o desuso), priorizando las vías con mayor flujo de viajes actuales y/o potenciales futuros, promoviendo la in-

termodalidad, aprovechando las ventajas comparativas de cada modo de transporte en cuanto a capacidad y flexibilidad, integrando el Transporte No Motorizado, el Transporte Privado y la Planificación Urbana y disminuyendo los efectos negativos sobre el medio ambiente, sobre todo en los aspectos de contaminación de aire, ruido, congestión y accidentes.

Desde esta perspectiva el PIM hace hincapié en la estrategia de promoción del transporte público masivo de pasajeros y la pone a consideración ciudadana en 3 aspectos fundamentales:

### **1.1 Transporte público masivo local**

- Corredor ferroviario (ferrocarriles y tranvías)
- Corredor sobre calles y avenidas (tranvías, trolebuses y buses)

- Corredor fluvial
- Estaciones de transferencia

### 1.2 Transporte público masivo regional

- Corredores ferroviarios (ferrocarriles y tranvías)
- Corredores sobre calles, avenidas y rutas (tranvías, trolebuses y buses)
- Corredor fluvial
- Estaciones centrales

### 1.3 Soportes a los modos del transporte

- Tecnologías aplicadas a la movilidad
- Educación y seguridad vial
- Aspectos ambientales y energéticos
- Planificación urbana y marco legal

## Aportes de la ciudadanía a la estrategia

### ¿Qué le pedimos al transporte público masivo?

#### Sistema Integral de Movilidad:

- masivo, inclusivo y con tarifas accesibles.
- basado en el uso de energías limpias para el cuidado del medio ambiente, desalentando el uso del vehículo particular.
- con el compromiso de la ciudadanía y como desafío de gestión.



### ¿Porqué SI promover el transporte público masivo?

#### Condiciones sociales y económicas

- Por la conectividad entre barrios.
- Porque sería más económico y accesible. Igualdad de condiciones.
- Porque permitiría acceso a toda la ciudad y a todos los vecinos.
- Por mayor seguridad
- Por mayor comodidad.
- Porque garantizaría menor costo del servicio por la cantidad de usuarios.

#### Condiciones ambientales

- Porque reduciría el parque automotor. Descongestionamiento vehicular.
- Porque contribuye a un medio ambiente saludable y sustentable.

#### Condiciones viales y de infraestructura

- Por mayor fluidez en el tránsito. Acceso más rápido y veloz. Reducción de los tiempos de traslado.
- Por mayor control en normas de tránsito.
- Por menor probabilidad de siniestros viales.
- Porque ordenaría el transporte urbano en la ciudad y sus alrededores.
- Porque puede articular el área metropolitana.
- Porque mejora la logística por distribución de cargas.
- Porque ayuda a preservar el estado de las calles.



### ¿Porqué NO promover el transporte público masivo?

#### Condiciones sociales y económicas

- Porque incrementa la inseguridad debido a una mayor concentración de usuarios en determinadas horas y lugares.
- Porque perjudicaría la industria automotriz.
- Porque el ciudadano debe resolver su problema usando medios motorizados propios.

#### Condiciones ambientales

- Porque en caso de no contar con transporte público eléctrico o a gas, el grado de contaminación se incrementaría, ya que los colectivos a gasoil están muy deteriorados y perjudican el ambiente.

#### Condiciones viales y de infraestructura

- Porque la oferta actual de transporte público no colma las necesidades.
- Porque se requiere una infraestructura difícil de garantizar.



### Tengo dudas, falta información sobre la promoción del transporte público masivo

- Compromiso de las autoridades de las empresas
- Profesionalismo de los conductores
- Que el sistema de transporte público cubra la demanda que pretende generarse
- Calidad del servicio: recorridos, frecuencia, disponibilidad de asientos, integración entre barrios, etc.
- El cambio de conducta de los ciudadanos. Pasar del trans-

porte privado individual al masivo público

- Falta información sobre las ventajas de usar el transporte masivo
- ¿Cómo se llevaría adelante la transición, quién se haría cargo, en qué tiempos?
- ¿Quién va afrontar el costo y de qué manera?
- ¿Puede el transporte público responder a la demanda existente? ¿Y a la que se generaría?
- ¿La ciudad está preparada, en términos de infraestructura, para responder a un sistema de transporte público masivo?

## 1.1- Transporte público masivo local

---

### CUALIDADES

#### ¿Qué le pedimos al transporte público masivo LOCAL?

##### INCLUSIVO

- Un sistema que tienda a generar equidad territorial, a través de una amplia cobertura que incluya sectores marginales y zonas semiurbanizadas.
- Un sistema económico y accesible, que apunte a una cobertura igualitaria para hombres y mujeres.

##### CONFORTABLE

- Un sistema regular y seguro que garantice la calidad del servicio con mayor confort y comodidad, priorizando mejoras en las condiciones de los vehículos.

##### SUSTENTABLE

- Un sistema ecológicamente sustentable.

##### MAYOR FRECUENCIA Y PUNTUALIDAD

### PROYECTOS

#### ¿Qué proponemos para el transporte público masivo LOCAL?

El PIM establece una serie de proyectos, iniciativas, acciones que apuntan a fortalecer el transporte público masivo a nivel local, con el objetivo de presentar al transporte público como una alternativa segura, accesible y confortable de movilidad

## Plan Integral de Movilidad Rosario | Componente participativo

para la mayoría de los rosarinos.

Entre los proyectos más relevantes que prevé el PIM y que han sido puestos a consideración de la ciudadanía, se encuentran:

- Corredor Ferroviario (ferrocarriles y tranvías)
- Corredor sobre calles y avenidas (tranvías, trolebuses y buses)
- Corredor Fluvial
- Estaciones de transferencia

Los corredores mencionados se plantean tanto a escala local como metropolitana, como parte de un proceso de planificación integrada de movilidad y desarrollo urbano. Cada corredor planteado, es proyectado como una traza prioritaria para el transporte público masivo que admite más de un modo de transporte, ya sea por sistema tranviario, buses (comunes o articulados), trolebuses, o la integración de éstos con trenes livianos o tranvías, complementando los modos según las posibilidades de inserción urbana de cada sistema y de la demanda de viajes en cada corredor estudiado.

Cada uno de estos corredores comprende el área de un eje de desplazamiento, estos ejes son identificados a partir del volumen potencial de viajes, de las características urbanísticas de los sectores que recorren, de la cobertura de los grandes generadores de tránsito, la cobertura de los nuevos proyectos urbanos, las posibilidades de complementación modal, y las expansiones urbanas previstas.

Los corredores se resolverán con diferentes grados de segregación de la infraestructura, tendiendo a la implementación de corredores con vías separadas total o parcialmente del resto del tránsito (en los casos en que la demanda lo justifique y las condiciones geométricas de la vía lo permitan).





## Corredor Ferroviario (ferrocarriles y tranvías)

### Breve descripción y principales características del proyecto

Los objetivos se centran en aumentar la eficiencia del servicio de transporte urbano, logrando una mayor regularidad, mayor velocidad comercial mediante la implementación de carriles exclusivos y/o semi exclusivos en los corredores, servicios de líneas barriales alimentadoras y las correspondientes estaciones de transferencia. Asimismo, el impulso del transporte masivo sobre rieles optimizaría los niveles de contaminación reduciéndolos a niveles menos nocivos que los actuales, aspecto ambiental más que significativo en el nuevo paradigma de la movilidad que se propone.

Esta red tendrá componentes rígidos mediante sistemas guiados (ferrocarril, tranvía y buses sobre carriles exclusivos), con unidades de alta capacidad (mayor a 120 plazas) y componentes flexibles o sistemas no guiados (trolebuses, y buses comunes como líneas alimentadoras), con unidades de capacidad media o baja (entre 90 y 20 plazas).

El sistema propuesto se concentra en cuatro corredores ferroviarios:

*Corredor Norte:* Puerto Gral San Martín (FCGB)

*Corredor Oeste:* Cañada de Gómez ( ex FC Mitre)

*Corredor Sudoeste:* Casilda (ex FC Mitre)

*Corredor Sur:* Villas constitución (ex FC Mitre), que conectan con una importante cantidad de localidades de la región y se complementa con un anillo o ronda al centro de la ciudad de Rosario.

### Principales atributos de los corredores ferroviarios

- Transporte masivo sobre rieles.
- Cuatro corredores ferroviarios regionales y anillo o ronda al centro.
- Recuperación de las trazas ferroviarias existentes.
- Vinculación del circuito con la futura Estación Única Intermodal.
- Integración con Tranvía en el corredor norte-sur del Área Metropolitana de Rosario.
- Idóneo para los niveles de demanda presentes y futuros.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Es seguro, ecológico, económico, rápido y puede recuperarse la infraestructura existente.
- Queda pendiente la puntualidad que hasta el momento de su implementación no podremos precisar.
- Es deseable fomentar el transporte sobre rieles, ya que estos contribuyen con el cuidado del medio ambiente, poder alimentarse con energía eléctrica produce menos ruidos y emanaciones.
- Estimulación del transporte ferroviario corta y media distancia.
- Sería conveniente que los trenes sean los que pasen bajo nivel y no los autos. Menores costos y menor envergadura de la obra, además hay tiempo de realizar las obras ya que el servicio no está en uso actualmente.
- Mantener el ingreso a la estación Rosario Norte, previendo la futura reposición de rieles hasta la estación Rosario Central.
- Aprovechar trocha angosta. Que se integre con una red más densa (no solo FFCC). Acompañar con paso sobre nivel para no agregar barreras urbanas.
- Recuperación de las líneas ferroviarias existentes anterior a la privatización.
- Contemplar una red que vincule barrios periféricos entre sí.
- Anillos: Transporte urbano sobre rieles fuera del área céntrica. Corredores sobre grandes avenidas. (Bv Avellaneda-Arijón-San Martín-27 de febrero).
- Utilizar trazas ferroviarias existentes para las conexiones a localidades vecinas.
- Extensiones de ramales hacia el norte, hacia el oeste y sudoeste.
- Impulsar una troncal por trolebús híbrido articulado, de menor costo de implementación y más dúctil, en lugar del tranvía. Este último quedaría sino afectado por cortes de calle y tránsito automotor.
- Construir subterráneos.
- Estudiar la experiencia de Colombia.

### Corredores sobre calles y avenidas (tranvías, trolebuses y buses)

#### Breve descripción y principales características del proyecto

La propuesta es ir migrando en forma progresiva del actual servicio de buses comunes al SIT mediante la consolidación, en etapas sucesivas, de Corredores de Transporte Masivo en los ejes de desplazamiento con mayor demanda actual y potencial futura, con sus correspondientes líneas alimentadoras y estaciones de transferencia.

La función de las líneas alimentadoras es ampliar la cobertura de los ejes estructurales, troncales o corredores; aumentando la accesibilidad de un número mayor de personas residentes en las zonas periféricas de la ciudad, a través de una integración física, tarifaria, operacional y financiera. Los usuarios de tales servicios reciben un subsidio cruzado por parte de aquellos que acceden directamente a la troncal.

La demanda estará mejor satisfecha cuanto más capacidad y tecnología moderna ofrezca el modo utilizado (menor tiempo de viaje, mayor imagen positiva, mayor regularidad, mayor durabilidad, menor impacto en el medio ambiente, mayor legibilidad, mayor confort).

El SIT contará además con un boleto único (principal instrumento de integración de la red de transporte), que permitirá libres desplazamientos entre líneas en cualquier punto de la ciudad.

La lógica de una red de transporte moderno, eficiente, abarcando ejes fuertes y estructurantes, con líneas rápidas, confortables y con mayor capacidad, consiste en canalizar los usuarios hacia esos ejes, para que el máximo de pasajeros aproveche el sistema masivo. La incorporación de estas líneas genera desplazamientos adicionales, la población aprovecha

el mejoramiento en el transporte público para realizar viajes (esencialmente ocio y compras) que no habría hecho sin las nuevas posibilidades ofrecidas por el sistema de transporte masivo y dada las ventajas que el mismo ofrece muchos usuarios migran del uso del automóvil particular al nuevo sistema. La competitividad del transporte aumenta y por lo tanto un mayor número de viajeros es atraído por el sistema, la población goza de un mayor número de oportunidades para desplazarse y el número de autos en la ciudad disminuye.

El transporte masivo posibilita suprimir una cantidad significativa de vehículos contaminantes, la reducción de tránsito influye sobre los niveles de ruido, de contaminación del aire pero también sobre el número de accidentes y la gravedad de los congestionamientos.

El transporte público circulará por un carril exclusivo o plataforma separada del resto del tráfico (por cordones, barreras especiales o vallas, distintos nivel, etc.) pero con cruces a nivel de vehículos y peatones, incluyendo intersecciones. De este modo, el transporte público puede alcanzar velocidades superiores al vehículo privado (puede superar los 20km.), con lo que empieza a ser competitivo con respecto a éste, pudiendo conseguir una alta capacidad de desplazamiento de pasajeros por hora y por sentido.

Los corredores sobre calles y avenidas se resolverán con diferentes grados de segregación de la infraestructura, tendiendo a la implementación de corredores con vías separadas total o parcialmente del resto del tránsito (en los casos en que la demanda y las condiciones geométricas de la vía lo permitan), e incorporando progresivamente buses articulados con capacidad de más de 120 plazas y vehículos con tecnologías que generen baja contaminación ambiental.





### Principales atributos de los corredores sobre calles y avenidas

- Corredores de Transporte Masivo, exclusivos o semi-exclusivos en ejes de mayor demanda.
- Incorporación progresiva de buses articulados (más de 120 plazas) y tecnologías con baja contaminación ambiental.
- Líneas alimentadoras para la accesibilidad ciudadana a todos los puntos de la ciudad: integración física, tarifaria, operacional y financiera.
- Boleto único libres desplazamientos entre líneas y modos en cualquier punto de la ciudad.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- ¡Cambiar y ampliar la circulación de las avenidas principales en horarios de mayor ausencia vehicular!
- Mejorar el tránsito de vehículos particulares para optimizar el servicio masivo de transporte.
- Un nuevo sistema de ingreso al centro, con restricciones totales o parciales (que las patentes pares puedan entrar los días pares, por ej.)
- Inseguridad en la conexión de las líneas de trasbordo y fallas en la conexión. En cuanto a los articulados sugerimos TROLEBUSES en los corredores de mayor densidad.
- Incentivar el uso del TUP; hacer atractiva la oferta de TUP.
- Acordamos ampliamente con el boleto único y las líneas alimentadoras que brindan acceso a los diferentes puntos de la ciudad.
- Consideramos que para que sea integrador en cuanto a la accesibilidad de las personas, los coches deben ser de piso bajo, motor trasero, suspensión neumática.
- Nos parece recomendable coches con menores cantidades de plazas para garantizar la seguridad de los pasajeros y practicidad del sistema.
- Paradas cada 300 metros a la mitad de cuadra.
- Incorporación a corto plazo de nuevas líneas de trolebuses y la remodelación por nuevas unidades de trolebuses de línea K
- Revisar la unificación y complementariedad de los sistemas.
- Coordinación horaria entre los distintos modos y buena información para poder usar la red eficientemente.
- Fortalecer los canales de comunicación para hacer llegar a cada vecino la información necesaria para el debido uso de los medios de transporte.
- Incentivar al pasajero a un sistema multimodal más dinámico e informado, con accesorios como, nexos con centros comerciales, cines, shopping, etc.
- Mejorar la información al pasajero.

### Corredor Fluvial

#### Breve descripción y principales características del proyecto

La posibilidad de desarrollar un sistema de transporte fluvial de pasajeros a partir del reconocimiento de la potencialidad que tiene el río Paraná como eje de movilidad fluvial norte-sur; y de la factibilidad de incorporar equipamientos sobre la ribera sin necesidad de realizar inversiones cuantiosas inviables; es concreta e invita a sumar esfuerzos para gestionar la implementación de servicios en el corto plazo. En consecuencia, se propone gestionar la implementación de servicios de transporte fluvial de pasajeros en etapas sucesivas y complementarias.

En una primera etapa, se propone desarrollar servicios en la ribera rosarina, desde Costa Alta a la Fluvial, considerando posibilidad de proveer enlaces al microcentro y establecer parqueaderos de bicicletas y automóviles en ambos embarcaderos o en sus cercanías.

A mediano plazo, una vez constituida la primera etapa propuesta; se prevé extender los servicios a las localidades del norte del área metropolitana de Rosario por ser el cordón urbano de mayor densidad habitacional y contar con pequeños embarcaderos en puntos estratégicos de algunas localidades que, con pequeñas inversiones, pueden convertirse en centros generadores y atracadores de este modo de transporte. Por ejemplo, la localidad de San Lorenzo con su renovado espacio público en Campo de La Gloria, se convierte en un lugar singular para desarrollar un nuevo embarcadero de transporte público.

Por otro lado, en Rosario se propone la inclusión en el corto plazo del embarcadero desarrollarse en Puerto Norte y la posibilidad de incluir algún nuevo sistema de embarque en Av. Puccio y su encuentro con el río.

El sistema, a mediano-largo plazo podría quedar constituido con los siguientes componentes:

- Cuatro estaciones neurálgicas en la ciudad de Rosario (Costa Alta, Bajada Puccio, Puerto Norte y La Fluvial), de fácil acceso a los puntos de atracción y generación de viajes. Dichas estaciones vincularán las zonas de la ribera norte más alejadas con el centro de la ciudad a través de la estación Fluvial, ubicada a pocas cuadras del centro cívico.
- Estaciones en el San Lorenzo, Capitán Bermúdez, Pueblo Esther y Arroyo Seco.

#### Corredor Fluvial

- Potencialidad del río Paraná como eje de movilidad fluvial norte-sur y la infraestructura existente.
- Implementación de servicios de transporte fluvial regional de pasajeros en etapas sucesivas y complementarias.
- Primera etapa, servicios en la ribera rosarina, desde Costa Alta a la Fluvial: enlaces al microcentro y parqueaderos de bicicletas y automóviles en ambos embarcaderos.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Nos parece favorable la utilización del río. En cuanto a costos es más sencillo su implementación en el corto plazo. Es una alternativa positiva. La duda se genera en cuanto a la accesibilidad al servicio (cómo llegamos hasta la ribera?)
- Falta incorporar a la zona sur. Prolongar el corredor hasta el arroyo saladillo.
- Debería incluir las localidades del sur de la ciudad, Gálvez y Pueblo Esther.
- Es un buen complemento incluyendo las bicicletas.
- ¿Cómo se resuelve el tema cuando el río no está en condiciones de navegabilidad?
- Posee la ventaja de prestar un servicio multimodal que acorta tiempo en áreas de congestión
- Cumple requisito de seguridad y equidad en la cobertura
- Integración de servicio de trasbordo en estaciones fluviales al centro.
- Lo vemos factible a nivel turístico.
- Fomenta el turismo
- Sugerimos integrar personal femenino para optimizar la comprensión y el trato hacia el usuario.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## **Estaciones de transferencia**

### **Breve descripción y principales características del proyecto**

El sistema incluye el diseño de estaciones de transferencia y de paradas con el criterio de reducción del número innecesario de trasbordos entre diferentes modos y líneas y garantizando que los necesarios sean cómodos y fácil de usar. Estas estaciones incorporarán plataformas de ascenso y descenso a nivel del usuario para acelerar los tiempos de ingreso y egreso de las unidades, contarán con sistemas de expendio de boleto único, información al usuario y serán seguros y confortables garantizando una imagen homogénea y atractiva del sistema de transporte público.

Debe destacarse la importancia que, tienen las Estaciones de Transferencia como centros de soporte de la articulación de los corredores del Sistema de Transporte Masivo, con las líneas alimentadoras de colectivos. La localización de las mismas se produce donde existen un importante volumen de trasbordos o ingresos al sistema y se diferencian de las paradas por el equipamiento instalado.

Estos puntos de intercambio intermodal podrán implementarse a través de emprendimientos público-privado que integren, al mismo tiempo, distintos tipos de actividades y servicios —institucionales, comerciales, recreativos, etc.—, cumpliendo como mínimo con las siguientes funciones:

- Garantizar la integración física y operacional entre las líneas estructurales y las alimentadoras o barriales.
- Constituirse como punto de referencia para la organización de las líneas del sistema, caracterizándose como principal centro de conexión de la red de servi-

cios, donde se ofrece al usuario la mayor flexibilidad de destinos.

- Dar soporte a la información al usuario, contribuyendo a una clara legibilidad del sistema.

### **Estaciones de transferencia**

- Estaciones de transferencia y de paradas para la agilidad y reducción de trasbordos.
- Plataformas de ascenso y descenso a nivel del usuario para acelerar los tiempos de ingreso y egreso de las unidades.
- Sistemas de expendio de boleto único, información al usuario.
- Seguras y confortables garantizando una imagen homogénea y atractiva del sistema de transporte público.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Las estaciones de transferencia no deben ser un sistema rígido que complique el uso al ciudadano.
- Es bueno en cuanto a la accesibilidad de los puntos que elegimos como atributos, pero no mejora la economía del sistema.
- En cuanto a la conectividad dependerá de la cantidad de estaciones y las ubicaciones.
- No hay cobertura en la zona periférica que está en pleno crecimiento y que serviría a la vez para descentralizar la ciudad.
- Aseguramiento de frecuencias.
- Profundizar el conocimiento de los viajes que realizan las mujeres y la accesibilidad a los servicios y equipamientos que implican.
- Considerar la seguridad del transporte público en todos sus componentes, esperas, unidades de transporte, corredores, y específicamente a los tipos de violencia que se ejercen en los mismos contra las mujeres, niños, etc.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## 1.2- Transporte público masivo regional

---

### CUALIDADES

#### ¿Qué le pedimos al transporte público masivo REGIONAL?

- Intermodal e integrado
- Liviano y rápido
- Informatizado
- Que preserve el cuidado del ambiente
- Que cuente con eficiencia operativa e institucionalidad (ordenamiento jurídico)

### PROYECTOS

#### ¿Qué proponemos para el transporte público masivo REGIONAL?

Uno de los objetivos principales del PIM consiste en «lograr un sistema de movilidad urbano regional integrado, eficiente

y competitivo, optimizando la distribución modal de pasajeros y cargas e incorporando procesos y tecnologías que promuevan sustentabilidad ambiental local y global».

En base a este horizonte, el PIM propone desarrollar los siguientes proyectos para la promoción del transporte público masivo a nivel regional:

- Corredor Ferroviario (ferrocarriles y tranvías)
- Corredor sobre calles, avenidas y rutas (tranvías, trolebuses y buses)
- Corredor Fluvial
- Estaciones centrales

## Movilidad de las personas - EMP 1

---



### Corredores ferroviarios (ferrocarriles y tranvías)

#### Breve descripción y principales características del proyecto

Los objetivos y características de los corredores ferroviarios a escala regional, coinciden con los propuestos a nivel local: aumentar la eficiencia del servicio de transporte urbano, lograr una mayor regularidad y velocidad, implementar una red de carriles exclusivos y/o semi exclusivos con componentes rígidos guiados (alta capacidad) y componentes flexibles o sistemas no guiados (capacidad media-baja), incorporación de líneas barriales y las correspondientes estaciones de transferencia. Contribuyendo a reducir los niveles de contaminación actuales.

El sistema regional propuesto se concentra en cuatro corredores ferroviarios que conectan a Rosario con una importante cantidad de localidades de la región y se complementa con un anillo o ronda al centro de la ciudad:

**Corredor Norte:** conecta las ciudades de Rosario, Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto General San Martín. Se propone la implementación sobre el ramal del FCGB, con el objetivo de vincular la denominada Zona 0 y el cordón industrial consolidado.

**Corredor Oeste:** sobre las vías del ex ferrocarril Mitre, conectará las ciudades de Rosario, Funes, Roldán, San Gerónimo Sud, Carcarañá, Correa, Cañada de Gómez.

**Corredor Sudoeste:** sobre las vías del ex ferrocarril Mitre, conectará las ciudades de Rosario, Pérez, Zavalla, Pujato, Casilda.

**Corredor Sur:** sobre las vías del ex ferrocarril Mitre, conectará las ciudades de Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Pueblo Esther, Alvear, General Lagos, Arroyo Seco, Figliera, Pavón, Empalme Villa Constitución, Villa Constitución.

A la hora de pensar en el sistema de transporte de escala regional, es preciso considerar dos escenarios: uno de realización en el corto y mediano plazo, con el proyecto Circunvalar no realizado o sólo realizado parcialmente; y uno de largo plazo, con dicho proyecto completo en funcionamiento. Se deberá también compatibilizar el proyecto de trenes metropolitanos con el futuro desarrollo del tren de alta velocidad que ha propuesto el Gobierno Nacional.

El transporte público ferroviario es una opción apropiada para responder a la demanda con un sistema eficiente que puede constituirse por distintos modos, Metro Ligero (también llamado Tranvía Moderno) o Metro en superficie.

La reutilización de la infraestructura ferroviaria va a actuar como factor estructurante del área metropolitana. Esto es así ya que el tren al ser rápido y económico va a propiciar el loteo en zonas aledañas a la plataforma e incentivará la reactivación de los centros en las localidades vecinas, creados históricamente a partir de las estaciones.

#### Corredores ferroviarios (ferrocarriles y tranvías)

- Red con componentes rígidos guiados (trenes, tranvías) de alta capacidad y componentes flexibles o sistemas no guiados (trolebuses y buses) como alimentadores.
- Cuatro corredores ferroviarios regionales y un anillo o ronda al centro de Rosario.
- Reutilización de la infraestructura existente, reducción de la contaminación.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Interesa un funcionamiento en red. La red existente es de configuración radial. Si se utiliza la misma red hay que prever su modificación para reducir su centralismo. Para ello sería interesante considerar recorridos de circunvalación.
- Es necesario desarrollar un sistema de transporte intermodal, con un servicio liviano y rápido que permita conectar Rosario y su zona de influencia. Este sistema debe ser además informatizado, que permita un ágil desplazamiento de los usuarios, y ecológico, que permita ahorro y eficiencia energética en el transporte de pasajeros.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### Corredores sobre calles, avenidas y rutas (tranvías, trolebuses y buses)

#### Breve descripción y principales características del proyecto

Se plantean tanto a escala local como metropolitana, como parte de un proceso de planificación integrada de movilidad y desarrollo urbano. Cada corredor planteado, es proyectado como una traza prioritaria para el transporte público masivo que admite más de un modo de transporte, ya sea por sistema tranviario, buses (comunes o articulados), trolebuses, o la integración de éstos con trenes livianos o tranvías, complementando los modos según las posibilidades de inserción urbana de cada sistema y de la demanda de viajes en cada corredor estudiado.

Cada uno de estos corredores comprende el área de un eje de desplazamiento, estos ejes son identificados a partir del volumen potencial de viajes, de las características urbanísticas de los sectores que recorren, de la cobertura de los grandes generadores de tránsito, la cobertura de los nuevos proyectos urbanos, las posibilidades de complementación modal, y las expansiones urbanas previstas.

Los corredores se resolverán con diferentes grados de segregación de la infraestructura, tendiendo a la implementación de corredores con vías separadas total o parcialmente del resto del tránsito (en los casos en que la demanda y las condiciones geométricas de la vía lo permitan) e incorporando progresivamente tranvías y/o buses articulados con capacidad de más de 120 plazas y vehículos con tecnologías que generen baja contaminación ambiental.

El transporte público circulará por un carril exclusivo o plataforma separada del resto del tráfico (por cordones, barreras especiales o vallas, distintos nivel, etc.) pero con cruces a nivel

de vehículos y peatones, incluyendo intersecciones. De este modo, el transporte público puede alcanzar velocidades superiores al vehículo privado (puede superar los 20 km.), con lo que empieza a ser competitivo con respecto a éste, pudiendo conseguir una alta capacidad de desplazamiento de pasajeros por hora y por sentido.

Los sistemas en los que el transporte comparte la infraestructura con el resto del tráfico viario no puede alcanzar velocidades operativas superiores a éste (raramente supera los 15 km. en ámbito urbano). Además por las interferencias con el tráfico, tanto la regularidad como la capacidad de desplazamiento de pasajeros por hora y por sentido son bajas.

#### Corredores sobre calles, avenidas y rutas (tranvías, trolebuses y buses)

- Trazas prioritarias para el transporte público masivo que admiten más de un modo de transporte.
- Transporte público: carril exclusivo o plataforma separada, con cruces a nivel de vehículos y peatones.
- Velocidad superior al vehículo particular.
- Implementación en etapas sucesivas y complementarias.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- En principio, no hay objeciones a los puntos expuestos, pero el grupo está en desacuerdo con la disposición de la red, ya que debería ser más distributiva, con un funcionamiento en red y líneas troncales que circunvalen.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## Corredor fluvial

### Breve descripción y principales características del proyecto

Las características y potencialidades de un corredor fluvial como modo de transporte de pasajeros para la ciudad de Rosario y la región, tiene como objetivo aprovechar el Río Paraná como eje de movilidad fluvial norte-sur.

Según las proyecciones del PIM, el sistema a mediano-largo plazo podría quedar constituido con los siguientes componentes:

- Cuatro estaciones neurálgicas en la ciudad de Rosario (Costa Alta, Bajada Puccio, Puerto Norte y La Fluvia), de fácil acceso a los puntos de atracción y generación de viajes. Dichas estaciones vincularán las zonas de la ribera norte más alejadas con el centro de la ciudad a través de la estación Fluvial, ubicada a pocas cuadras del Centro cívico.
- Tres estaciones en la extensión norte del área metropolitana: en la desembocadura del arroyo San Lorenzo, en Campo de la Gloria, en Boating de Capitán Bermúdez. Y también, eventuales estaciones intermedias que puedan gestionarse en el futuro.
  - Otras posibles ulteriores incorporaciones hacia el sur de la ciudad de Rosario y del área metropolitana (Saladillo, Pueblo Esther, Arroyo Seco)

### Corredor fluvial

- Potencialidad del río Paraná como eje de movilidad fluvial norte-sur y la infraestructura existente.
- Implementación de servicios de transporte fluvial regional de pasajeros en etapas sucesivas y complementarias.
- 1era etapa, servicios en la ribera rosarina, desde Costa Alta a la Fluvia: enlaces al micro centro y parqueaderos de bicicletas y automóviles en ambos embarcaderos.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Vinculación norte-sur, en especial en horarios pico, para descongestionar la circulación vehicular.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### Estaciones Centrales

#### Breve descripción y principales características del proyecto

#### ESTACIÓN ÚNICA INTERMODAL

La nueva estación de pasajeros se plantea como una estación única de carácter intermodal, que se constituirá como nodo de transporte que posibilite y potencie el desarrollo del transporte público masivo y a la vez como nodo disuasorio del uso del transporte privado en tanto se consolidará como área de estacionamiento de vehículos privados y articulará la conexión con el sistema de corredores de transporte masivo, resolviendo una comunicación directa con el Aeropuerto, la costa y el centro de la ciudad.

La EUI [Estación Única Intermodal] deberá resolver la combinación de los diferentes sistemas de movilidad de alcance nacional, regional y local. Deberá integrar en relación al modo ferroviario: el Tren de Alta Velocidad, los trenes de larga distancia y los corredores ferroviarios de pasajeros de la región, y en relación al modo vial: Ómnibus de larga distancia (alcance nacional e internacional), Ómnibus de media y corta distancia (alcance regional y metropolitano), Ómnibus urbanos interurbanos (de alcance local y metropolitano), Transporte para Servicio de encomiendas, Transporte público de taxis y remises, Transporte privado (autos y motos), Transporte No Motorizado y en relación al modo aéreo contará con helipuerto.

El Plan Urbano Rosario, prevé la localización de la EUI en la intersección de las troncales ferroviarias Norte-Sur (troncal ferroviaria, sobre las vías del F.C. Belgrano) y Este-Oeste (vías de la concesionaria Nuevo Central Argentino), donde se encuentra una gran parcela en la que actualmente funcionan

los patios de maniobras ferroviarios Estación Ludueña y Patio Paradas, los que serán desactivados de tal uso a partir de la concreción del Proyecto Circunvalar.

#### ESTACIÓN TERMINAL DE ÓMNIBUS MARIANO MORENO

La Terminal de Ómnibus Mariano Moreno presta servicios de transporte público de corta, media y larga distancia para la población de Rosario y su zona de influencia.

Para prestar la multiplicidad de servicios demandados las instalaciones edilicias requieren una importante readecuación. En términos generales el proyecto contempla los siguientes puntos: preservación del edificio histórico, inversiones básicas en materia de infraestructura, nuevos accesos para garantizar el equilibrio de flujo de personas, módulos de boleterías, nuevos locales comerciales, nuevos espacios de espera, nuevos módulos sanitarios, red de agua, eléctrica, de gas, nuevos pisos, nuevo sector de estacionamiento, ampliación del sector encomiendas, nuevo sector para Entes Municipales, Provinciales y Nacionales.

Para el corto plazo se mantendrán los actuales servicios de transporte público. En la medida en que se desarrollen los proyectos de largo plazo y se consolide la nueva Estación Única Intermodal, esta Terminal será adaptada para concentrar los servicios de transporte interurbano, desalentando en forma progresiva el ingreso de este tipo de servicios al micro centro y en particular a la Plaza Sarmiento, la que en un futuro deberá adaptarse para resolver las paradas especiales de los corredores de transporte masivo propuestos.





## Estaciones Centrales

### **La Estación Única Intermodal, combina diferentes modos de movilidad:**

- Modo ferroviario: Trenes de Alta Velocidad, de larga distancia y regionales.
- Modo vial: Ómnibus de larga, media y corta distancia, urbanos e interurbanos. Servicio de encomiendas, servicio público de taxis y remises, privado (autos y motos), No Motorizado.
- Modo aéreo: Helipuerto.

### **- Terminal Mariano Moreno**

Concentra los servicios de transporte interurbano regional, desalentando en forma progresiva el ingreso de este tipo de servicios al micro centro.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Trenes regionales. Faltan conexiones en red.
- Ómnibus formando redes. Servicio de encomiendas.
- Recorridos circulares de interconexión. Minibus.
- Se considera que faltan muchos detalles para arribar a una conclusión categórica sobre el proyecto.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### 1.3- Soportes a los modos de transporte

---

#### **CUALIDADES**

**¿Qué le pedimos a los soportes a los modos de transporte?**

- Sinérgicos
- Confiables
- Eficientes
- Flexibles
- Sistemáticos
- Ambientalmente sustentables
- Sostenibilidad en el tiempo

#### **PROYECTOS**

**¿Qué proponemos para los soportes a los modos de transporte?**

- Tecnologías aplicadas a la movilidad
- Educación y seguridad vial
- Aspectos ambientales y energéticos
- Planificación urbana y marco legal

### Tecnologías aplicadas a la movilidad

#### Breve descripción y principales características del proyecto

Los grandes avances en tecnologías de la información y las comunicaciones ponen a disposición, a costos accesibles, la posibilidad de desarrollar medios inteligentes de gestión y control de los sistemas de transporte y movilidad, permitiendo planificar en base a información cierta, confiable y segura y brindando mecanismos de información al usuario, que redundan en mejoras significativas en los servicios.

Bajo estas premisas ya se empezaron a desarrollar algunos proyectos:

#### Centro de Monitoreo de la Movilidad

Se propone la creación del Centro de Monitoreo de la Movilidad, que permita el monitoreo y la gestión de la movilidad de la ciudad de Rosario mediante el empleo de tecnologías de última generación, integrándolas a la planificación y a las políticas urbanas, de manera coordinada entre los diferentes organismos públicos que brindan servicios a la movilidad local.

El centro consistirá básicamente en una plataforma central de recepción y control de datos, con un área de visualización general de los distintos modos de transporte y diversas áreas de trabajo específicas por modo y/o medio (trenes, tranvías, buses, vehículos privados, vehículos de carga, etc.). En él se integrarán las funciones del actual Centro de Control de Tránsito (tránsito diario, estacionamientos, semáforos) y el Centro de Monitoreo del Transporte Público, desarrollado actualmente en su primera fase. En fases posteriores será factible integrar al Centro de Monitoreo controles sobre transporte interurbano, trenes, tranvías, taxis y remises, así como otros servicios públicos (salud, guardia urbana, etc.).

#### Información dinámica al usuario

#### Mensajería de texto a través de celulares ¿Cuándo llega?

Recientemente se implementó el servicio *¿Cuándo llega?*, que consiste en brindar información dinámica al usuario mediante tecnología SMS (mensajería de texto a través de celulares). Los refugios y postes cuentan con un número identificador único, de modo que el usuario mediante un mensaje por telefonía celular indaga sobre el tiempo de espera hasta la llegada de la próxima unidad de TUP deseada. El pasajero abona el SMS a precio de mercado, según la compañía telefónica que utilice. La entrada en vigencia de este sistema en las unidades del TUP de las empresas Mixta y SEMTUR se realizó en el mes de septiembre de este año, en tanto se está trabajando en la pronta incorporación de las unidades de la Empresa SEMTUR. El sistema con la totalidad de las unidades dotará de mayor eficacia al transporte urbano de pasajeros y redundará en mayor seguridad para los propios pasajeros ya que podrán evitarse largas esperas en esquinas peligrosas, sólo mediante el uso del celular. Esta información también está disponible on line a través de la página web [www.etr.gov.ar](http://www.etr.gov.ar).

#### Cartelería con información dinámica en paradas especiales.

En las paradas de mayor demanda se está incorporando información dinámica al usuario mediante cartelería específica (tecnología LED) con información on-line sobre tiempos de espera, eventos extraordinarios, cambios de recorridos ante desvíos, destinos cubiertos por las líneas de esa parada, combinaciones posibles, etc.

#### Otros servicios

A mediano plazo, mediante nuevos desarrollos tecnológicos,

se podrán incorporar otros servicios de información, tales como: información para personas con capacidades disminuidas, elección de caminos más cortos, definición de circuitos turísticos, etc..

### Medios de pago

#### **Tarjeta sin contacto.**

Se prevé, en los próximos meses, la implementación de medios de pago con tecnología sin contacto, apuntando a facilitar la recarga de las mismas, reduciendo el tiempo de cancelación de viaje arriba de las unidades de TUP y mejorando la velocidad comercial del servicio.

#### **Tarifa Integrada.**

Asimismo se proyecta implementar un Sistema Tarifario Integrado que posibilite el trasbordo entre líneas y la integración con otros servicios públicos, tales como: estacionamiento medido, taxis, bicicletas públicas, otros.

### Tecnologías aplicadas a la movilidad

#### **Centro de Monitoreo de la Movilidad**

##### **Información dinámica al usuario:**

- Mensajería de texto a través de celulares ¿Cuándo llega?
- Cartelería con información dinámica en paradas especiales
- Otros

##### **Medios de pago:**

- Tarjeta sin contacto
- Tarifa Integrada



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Mejorar la señalización y difundir su uso en los barrios.
- Asegurar una adecuada cobertura geográfica.
- Asegurar la gradualidad y continuidad de la implementación.
- Lograr la integralidad asegurando la implementación en todas las líneas y/o modos de transportes.
- Asegurar una evaluación continua con eficiencia y eficacia de las acciones implementadas.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### Educación y seguridad vial

#### Breve descripción y principales características del proyecto

En la ciudad de Rosario, como en todo el país, en los últimos años, el parque vehicular de autos y motos ha experimentado un importante crecimiento, que sumado a conductas inadecuadas de los ciudadanos en general y a carencia de normas y/o relativo cumplimiento de las mismas y/o controles y sanciones insuficientes, dan como resultado tanto problemas de congestión del tránsito, como distintos tipos de accidentes. Es necesario adoptar medidas para optimizar la convivencia en la vía pública, en un marco de seguridad y respeto, mediante la incorporación de conductas habituales positivas, que sirvan para resolver los conflictos sociales en situaciones de tránsito y que involucren a todos los actores intervinientes, ya sean del sector público o privado, tales como:

#### Operativos de control

##### Alcoholemia

- Se seguirá trabajando en la concientización a través de campañas de difusión y controles de alcoholemia instalados en nuestra ciudad desde fines 1998. Los controles no sólo se harán en los horarios nocturnos, sino también durante las horas del mediodía y la tarde.

##### Infracciones de tránsito

- Velocidad, estacionamiento, semáforos en rojo, etc.
- La incorporación de tecnologías mejorará los mecanismos de control de infracciones.

##### Circulación de Motos

- Exigir su patentamiento, mejorar la preparación de los motociclistas para la conducción segura (uso del casco, velocidad, cantidad de pasajeros, etc).
- Adoptar medidas que reduzcan la lesividad de los accidentes y la rápida atención sanitaria.

#### Campañas de educación

##### Programa de Seguridad Vial de la Provincia de Santa Fe.

- Integrar las propuestas del PIM a este programa.

##### Programas de capacitación Municipalidad de Rosario

- Profundizar el desarrollo de programas especiales: capacitación técnica para inspectores, talleres de sensibilización para padres, Parque Infantil de Educación Vial, Cuidapapis, Escuela Abierta de Educación Vial, etc.

#### Nuevos mecanismos de gestión

- Desarrollo de estadística comparada
- Agencia de Seguridad Nacional
- Creación de un Registro único de infractores
- Licencia Nacional por puntos





## Educación y seguridad vial

### Operativos de control:

- Alcoholemia
- Infracciones de tránsito: Velocidad, estacionamiento, semáforos en rojo, etc.
- Circulación de Motos

### Campañas de educación:

- Programa de Seguridad Vial de la Prov. de Santa Fe
- Programa de capacitación Municipalidad de Rosario

### Nuevos mecanismos de gestión:

- Desarrollo de estadística comparada Agencia de Seguridad Nacional
- Creación de un registro único de infractores
- Licencia Nacional por puntos



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Implementación de planes de educación vial desde niveles primarios y de manera constante de modo de obtener resultados perdurables.
- Educación vial desde niveles iniciales, conservación de mobiliario público, estrategias de reducción de emisiones, dentro de un plan continuo y constante, a fin de observar resultados perdurables.
- Crear un observatorio vial municipal
- Realizar convenios con centros de altos estudios.
- Urgencia en adhesión a la Ley Nacional de Tránsito
- Reemplazar campaña por estrategia. Debe ser una acción continua, sostenible en el tiempo.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## Aspectos ambientales y energéticos

### Breve descripción y principales características del proyecto

#### Mediciones de calidad del aire

- Creación de un Inventario de emisiones.
- Establecer una red extendida de monitoreo continuo de la calidad atmosférica y sonora.
- Unificación de agenda común para la región, que incluya iniciativas conjuntas en el desarrollo ambiental y planificación del transporte.

#### Uso de tecnologías limpias

- Incorporar políticas de cambio tendientes al ahorro y uso eficiente de la energía, orientadas hacia la reducción y/o minimización de las emisiones de gases efecto invernadero y de ruidos.
- Fomentar la renovación del parque automotor.
- Desalentar el uso del vehículo particular.
- Promover buenas prácticas de manejo.
- Proponer mecanismos de incentivos y/o penalidades impositivas a vehículos ineficientes energéticamente.
- Desarrollar proyectos de reducción de gases de efecto invernadero para el sector transporte, enmarcados en los Mecanismos de Desarrollo Limpio para participar en el comercio global del Mercado del Carbono.
- Implementar e incrementar paulatinamente, el corte de combustibles fósiles con biocombustibles, priorizando el uso de biodiesel obtenido a partir del procesamiento de aceites vegetales usados.

#### Controles

- Régimen de control y habilitación de vehículos

#### Aspectos ambientales y energéticos

- Mediciones de calidad del aire: Creación de un inventario de emisiones
- Uso de tecnologías limpias: políticas de cambio de energías y reducción de la emisión de gases
- Controles: Régimen de control y habilitación de vehículos



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Operativo de control en las calles, además de la revisión técnica obligatoria.
- Promover la implementación de líneas eléctricas
- Crear un mapa ambiental: ruido, gaseoso, vibraciones, emisión parasitarias.
- Gestión, Control de Transporte de sustancias peligrosas y general en el ámbito urbano e interurbano.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## Planificación urbana y marco legal

### Breve descripción y principales características del proyecto

#### Políticas de Usos del suelo

- Reducción de los traslados motorizados
- Programa de Descentralización Municipal.
- Promoción de políticas de proximidad, acercando servicios al vecino que evita una carga innecesaria al sistema de transporte.
- Desarrollo de fragmentos urbanos de alta densidad.
- Toda normativa de ordenamiento urbanístico deberá alentar las urbanizaciones compactas y continuas, evitando la baja densidad tanto como la monofuncionalidad y las urbanizaciones alejadas de la trama urbana, densificando principalmente los corredores de transporte masivo.

#### Desarrollo de marcos legales

- Creación del Ente de Planificación y Gestión de la Movilidad.

#### Aspectos ambientales y energéticos

##### Políticas de Usos del suelo

- Reducción de los traslados motorizados
- Desarrollo de fragmentos urbanos de alta densidad

##### Marco legal:

- Creación del Ente de Planificación y Gestión de la Movilidad



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Creación de un ente regulador metropolitano.
- Unificar criterios de reglamentación a nivel provincial e interprovincial, a través de entes reguladores provinciales.
- El alcance de la planificación debe ser metropolitano.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### Banco de nuevas iniciativas para promover el transporte público masivo

- Creación de sistemas complementados.
- Establecimiento de puntos de transferencia de carga.
- Subsidios para hacer el transporte más accesible.
- Tendidos mejorados y pavimentados para el acceso de los coches.
- Evaluación de necesidades en todos los barrios de la ciudad.
- Un mismo boleto para acceder a toda la ciudad.
- Trasbordo entre líneas del transporte de pasajeros.
- Promover el uso del transporte no contaminante.
- Aumentos de puestos de ventas de tarjetas. Promover nuevos medios de compra.
- Desalentar el ingreso de camiones en el área central utilizando utilitarios de menor porte.
- Tomar ejemplos de otras ciudades que ya estén usando el sistema.
- Hacer transporte masivo eléctrico.
- Más educación vial.
- Definir mejor las ciclovías en zona céntrica.
- Marcar carriles exclusivos para cada vehículo.
- Autorizar bicis motorizadas con baja cilindrada no más de 25 km de velocidad en tramos largos.
- Aumentar las bicisendas para bicicletas y rollers con buena señalización.
- Multas, sanciones a los colectivos que no respeten horarios, paradas, etc.
- Prohibir el libre ingreso de vehículos privados al área central.
- Sistema de transporte mixto o estatal.
- Campañas de concientización acerca de la conveniencia

del uso de transporte público masivo sostenible.

- Búsqueda de financiamiento para proyectos existentes.
- Sistema de transporte tranviario para reducir la contaminación.
- Cobro de impuestos a los usuarios de autos.
- Aumento del combustible para el uso de autos particulares.
- Otorgar subsidios para la compra de bicicletas.
- Utilizar la tracción eléctrica como medio de tracción.
- En base a estadísticas, optimizar tamaño, frecuencia, etc.
- Desalentar el uso de transporte individual, aumentando el costo del parking.
- Implementar préstamos de bicicletas para facilitar el acceso a las líneas centrales.
- Diseño de líneas troncales y líneas periféricas. Diseño de nuevas avenidas y /o modificar avenidas actuales
- Adecuar las calles para fomentar el uso de bicicletas por motos.
- Campañas de difusión: Que el tema se instale en todas las disciplinas para que la población se mentalice
- Aplicar desde los organismos administrativos y gerencias la vocación ,conocimiento, seriedad, servicio y prestigio para el funcionamiento armónico del sistema de transporte de Rosario.
- Determinar las demandas teniendo en cuenta la diferenciación de género en cuanto a cobertura interbarrial, rutas, peatonales seguras, diseño del espacio público que contemplen la movilidad de las personas adultas con niños, de personas mayores y/o con discapacidad.
- Solucionar la vinculación entre barrios (excluyendo el centro) ubicados en zona norte, oeste y sur. Posible utilización de avenida de circunvalación como un corredor vial más.
- Incentivar al usuario al nuevo sistema multimodal de transporte, ágil y rápido por minibuses, buses, trolebuses, tranvías,

## Movilidad de las personas - EMP 1

---

sistema fluvial y trenes livianos.

- Insertar el tema de seguridad usuarias-usuarios y el transporte.
- Fomentar el sentido común y buen trato del personal de conducción y personal de empresas hacia mujeres y ancianas.
- Implementación de subterráneo en una primera etapa desde la estación de ómnibus a la plaza 25 de mayo.
- Implementar un transporte público de bicicletas.
- El PIM no contempla la problemática de las motos.
- Generar conciencia respecto al respeto a las leyes de tránsito por parte de los conductores, y por otro lado articular un cuerpo de inspectores que pueda hacer frente a la futura demanda de controles por el aumento de las obras de Colectivos, Tranvías, etc. Además de poner penas más duras que desalienten la conducción imprudente, uso del celular, malos tratos a los pasajeros, etc.
- Proyecto Estudiantil: MEDIO BOLETO PARA LOS ESTUDIANTES DE LARGA DISTANCIA.
- Aprovechar la implementación de estacionamientos subterráneos, haciéndolos más profundos para poder utilizarlos como estaciones de subtes.
- Tarifas más económicas a través de mayor cantidad de pasajeros, debido a un servicio más eficiente en sus frecuencias.
- Mayor cantidad de unidades y empleados más profesionales; ajustar frecuencias y garantizar mayor capacidad de pasajeros.
- Transporte con distintos medios masivos: automotor, ferroviario de superficie, aéreo y subterráneo, fluvial.
- Mayor flota de transporte adaptada a personas con discapacidad física.
- Erradicar la tracción a sangre animal de las calles
- Vías rápidas de circulación.





## **EMP 2 - Desarrollar el transporte no motorizado**

### **Aportes ciudadanos**



# 1. Movilidad de las personas

## EMP2 - Desarrollar el transporte no motorizado

---

### **Desarrollar el transporte no motorizado. Aportes de la ciudadanía.**

**U**n número cada vez más creciente de gobiernos en ciudades desarrolladas y en desarrollo han comenzado a promover activamente el uso de las bicicletas y el caminar. Los factores culturales están claramente involucrados, pero la cultura del ciclismo no surgió en ninguna parte de la noche a la mañana. La decisión de promover el Transporte No Motorizado (TNM) implica una reflexión sobre los límites de nuestra movilidad, sobre los límites de las demandas de desplazarse y desplazar bienes; para ello es fundamental, entre otras cosas, establecer redes para modos no motorizados.

El desarrollo del TNM es un eje fundamental de articulación entre sustentabilidad y movilidad que posibilita mejorar la

autonomía a gran parte de la población excluida del uso del automóvil particular (ciudadanos de bajo poder adquisitivo, niños, ancianos, personas con discapacidad motriz). La apuesta por la movilidad sin motorización favorece tanto a ciclistas como a peatones, y se compromete a dar respuestas a las personas con discapacidades motrices, para garantizar accesibilidad a toda la ciudadanía.

Las ciudades se desarrollan hoy con una mirada puesta en la bicicleta. Sus cualidades beneficiosas para la salud, para el medio ambiente y para la ocupación del espacio urbano están haciendo de ella un elemento habitual en muchas calles. Su verdadera implantación como solución real de movilidad pasa por su percepción como tal por los ciudadanos, pero necesita también de una actitud proactiva por parte de las autoridades municipales: la creación y adaptación de infraes-

## Movilidad de las personas - EMP 2

---

estructuras, la adecuación de la normativa y la promoción de su uso pueden verse reforzadas.

Promover el uso de bicicletas y desplazamientos peatonales seguros son cruciales para mejorar la accesibilidad y la cohesión social y para que las personas alcancen de manera confiable y segura las instalaciones de transporte público con adecuados equipamientos para la intermodalidad. Es por ello, que se alienta la circulación a pie y se asume a la bicicleta como el símbolo de la movilidad saludable.

En orden de que estos conceptos queden instalados en la ciudadanía, es objetivo de primer orden mejorar la seguridad para peatones y ciclistas, garantizando una infraestructura tanto para ciclistas (ciclovías) como para peatones (veredas, senderos, áreas peatonales) con adecuado diseño, calidad constructiva, integralidad en los recorridos, acentuación de la prioridad de cruce en sendas peatonales e integración con los demás modos de transporte.

Para equilibrar el papel del peatón y la bicicleta en la ciudad es necesario equilibrar su presencia en la planificación y la normativa urbanística, desarrollando un conjunto de medidas y políticas que tienen un correlato directo en el diseño y gestión del viario público tendiente a recuperar el valor social y ambiental de la calle. Para todo esto, el PIM prevé un conjunto de medidas y actuaciones que tiendan a modificar el paradigma de la movilidad en la ciudad de Rosario, entre ellos:

### 2.1 Actuaciones para ciclistas

- Plan de ciclovía
- Campaña de formación, promoción
- Sistema de transporte público de bicicletas

### 2.2 Actuaciones para peatones

- Accesibilidad peatonal
- Zonas de prioridad peatonal

## Aportes de la ciudadanía a la estrategia

### ¿Qué le pedimos al transporte no motorizado?

*Desarrollo del Transporte no motorizado acompañado de mejoras en el transporte público masivo.*

*Con fuertes medidas de difusión y educación para la salud y el cuidado del ambiente.*

*Sistema integrado a otros modos, reglamentado y seguro. Integral, accesible económicamente y con una infraestructura acorde que garantice un ordenamiento en la circulación.*



### ¿Porqué SI desarrollar el transporte no motorizado?

- Por economía, para promocionar un medio de transporte que beneficie la salud y al medio ambiente.
- Por ahorro económico, manteniendo la independencia en la movilidad personal.
- Porque da mayor movilidad al transporte público, peatones y ciclistas.
- Porque disminuye la congestión vehicular motorizada.
- Porque disminuye la emisión de gases contaminantes y la

contaminación sonora generada por los autos.

- Porque mejora el tránsito peatonal y la habitabilidad del centro.
- Por disminución de los accidentes de tránsito.
- Porque sería interesante poder utilizar velas, lanchas, embarcaciones.

- Hay muchas facilidades para las compras de motos en el mercado, no así para adquirir bicicletas



### ¿Porqué Si desarrollar el transporte no motorizado?

- Porque entorpece el acceso rápido al centro.
- Por las grandes distancias y la falta de estacionamientos adecuados para las bicicletas.
- Por la falta de normativas para el funcionamiento del transporte no motorizado.
- Porque la bicicleta es el medio de transporte más débil.
- Por la exposición más directa a la inseguridad.
- Porque amo ser una persona sedentaria.
- Porque es muy dificultoso su aceptación por parte de la sociedad.



### Tengo dudas, falta información sobre el desarrollo del transporte no motorizado

- La ciudad no otorga incentivos para ese tipo de transporte.
- ¿Hay infraestructura adecuada?
- El problema de la inseguridad lo hace demasiado peligroso.
- Implementarlo supone contar con una sociedad más respetuosa del peatón.
- Necesidad de un cambio cultural que permita un mayor apego y respeto a las normas.

## 2.1 Actuaciones para ciclistas

---

### Plan de ciclovías

#### **Breve descripción y principales características del proyecto**

Con el objeto de incrementar la cantidad de kilómetros, conformar una red y recualificar la infraestructura existente se plantea un Plan de Ciclovías. La red deberá estar integrada a las mejoras que se implementen en el sistema de transporte público y a los nuevos esquemas de movilidad y de espacios públicos de la ciudad y su área metropolitana.

La ciclovía a proponer para cada proyecto dependerá de las características geométricas de las vías, de la demanda, de la posibilidad de integración intermodal a la red del sistema, de los niveles de inversión necesarios, de la disponibilidad económico-financiera, de la toma de decisiones políticas, y/o de nuevas posibles normativas.

El Plan de ciclovía, comprende también: el atravesamiento del área central por ciclovías, la unificación de calzadas y la instalación de bicicleteros.



### Plan de ciclovías

- Incrementar progresivamente los kilómetros de ciclovías, promoviendo la continuidad de la red.
- Recualificar la infraestructura existente.
- Conformar una red integrada al sistema de transporte público y a los espacios públicos de la ciudad y la región.
- Incorporar ciclovías en arterias de entrada y salida al área central.
- Se prevé la unificación de calzadas en pos del aumento del uso de las bicicletas en espacios de accesibilidad restringida.
- Aumentar la cantidad de bicicleteros públicos seguros en zonas de alta demanda.
- Fomentar la colocación de bicicleteros en edificios privados.
- Colocación de bicicleteros para alquiler por hora en playas de estacionamiento y cocheras.
- Exigir la inclusión de ciclovías en las nuevas obras viales y en reparaciones de pavimentos existentes cuando resulten convenientes.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Adecuación de infraestructura.
- Señalización luminosa y no luminosa.
- Adecuación del arbolado existente.
- Señalización exclusiva para ciclistas.
- Facilidad de conexión con infraestructura adecuada (seguridad, señalización, comodidad, practicidad).
- Calles «exclusivas» para bicicletas, motos, autos, ómnibus, transporte de mercaderías.
- Desarrollar más circuitos en toda la ciudad que sean respetados por los automóviles.
- Más biciesendas en toda la ciudad.
- Bicicleteros en edificios y lugares públicos.
- Que se comprometan plazos de ejecución y mantenimiento en el corto plazo.
- Evitar la coexistencia de bicis y transporte motorizado en arterias principales (de mucho caudal de tráfico y velocidad).
- Contemplar otros medios no motorizados (rollers, skates).
- Ciclo vías en altura.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## Campañas de formación/promoción

### Breve descripción y principales características del proyecto

El PIM entiende que la concientización de la población y la apropiación por parte de la ciudadanía de las actuaciones tendientes a modificar el paradigma de la movilidad, es un aspecto sustantivo para su implementación. En este sentido, prevé una serie de acciones tendientes a la formación y promoción de los modos de movilidad, haciendo hincapié en el desarrollo del transporte no motorizado.

### Campañas de formación/promoción

- Promover la bicicleta como una opción efectiva y legítima de transporte.
- Fomentar la opción de transporte en bicicleta independientemente del nivel de recursos y asociarlo con un estilo de vida innovador y una actitud moderna y positiva de compromiso con la salud personal y con el medio ambiente.
- Promocionar el uso de la bicicleta en la comunidad estudiantil primaria, secundaria y universitaria.
- Difundir el uso de ciclovías de manera responsable y segura.
- Instruir en el uso de elementos de seguridad personal y vial.
- Calle Recreativa. Todos los domingos se desafecta a una arteria de la red vial del uso de transporte motorizado.
- Generar en los empresarios un compromiso para proveer a sus empleados lugares seguros para el guardado de bicicletas, casilleros, vestuarios.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Institucionalización del día de la bicicleta
- Promoción de la bicicleta para todas las edades
- Desafectar una zona delimitada todos los domingos (ej. Totalidad Parque Independencia)
- Aumentar la información sobre seguridad vial en las zonas escolares
- Ampliar la formación a quienes manejan modos motorizados
- Intensificar las campañas: hacer cumplir la ordenanza que establece que las playas de estacionamiento y/o cocheras deben permitir el guardado de bicicletas (hasta 5 por cada una)
- Concientización en seguridad
- Incidencia sobre la educación vial de los ciudadanos (poniendo en primer plano la prioridad del peatonal | usuario del transporte no motorizado)
- Enmarcarlo dentro de un programa sostenido en el tiempo
- La comercialización de las bicicletas debe ser con los elementos de seguridad incluidos
- Promoción e incentivo del transporte no motorizado
- Promoción fiscal a empresas
- Inducir a los empresarios que provean a los empleados que no cuentan con elementos de seguridad, de los mismos.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



### Sistema de transporte público de bicicletas

#### Breve descripción y principales características del proyecto

Se trata de un sistema que mediante la instalación de una red de estaciones de alquiler de rodados distribuidas en puntos estratégicos de la ciudad, permite a los ciudadanos usar una bicicleta durante un tiempo determinado y luego depositarla en otra de las estaciones de la red. Esta modalidad contempla dos usos complementarios: uno, con fines recreativos y/o turísticos, que priorizando el circuito ribereño, vincule los puntos turísticos más relevantes de la ciudad y otro, circunscrito al área central, como servicio de transporte público destinado a realizar trayectos cortos, complementando al sistema de Transporte Urbano de Pasajeros y alentando la intermodalidad.

Las estaciones de bicicletas se ubicarán en lugares estratégicos de trasbordo como inmediaciones de dependencias públicas, establecimientos educacionales de alta concurrencia, espacios públicos significativos u otros puntos estratégicos de la ciudad. Cada estación estará provista de una determinada cantidad de bicicletas que permanecerán ancladas.

Para que el sistema funcione de manera integral, cada usuario tendrá una tarjeta inteligente que es reconocida por un lector instalado en los postes de control de las estaciones. El poste centraliza las órdenes de operación del sistema y las transmite a cada punto de anclaje, de manera que libera o bloquea cada una de las bicicletas.

De esta manera, se habilitaría la opción para que un usuario pueda bajarse del TUP, tomar una bicicleta y dejarla en el estacionamiento del sistema público de alquiler de bicicletas más cercano a su destino. Naturalmente, el sistema precisa de la identificación de las bicicletas como medida de segu-

ridad, dándole entidad a cada bicicleta y generando una base de datos para dificultar el robo. Además, es necesario establecer un mecanismo de mantenimiento y restauración de bicicletas y, eventualmente, elaborar un programa para capacitar a trabajadores en este oficio.

#### Bicicletas Comunitarias Universitarias

Otro proyecto afín puede ser el de promocionar un sistema como el presentado en la Facultad de Medicina en 2009, denominado «Facultad sobre ruedas, Facultad saludable». La misma consiste en la provisión de bicicletas por parte de la Facultad a los alumnos, docentes y no docentes con el sólo requisito de abonar un monto determinado mensual para asociarse al uso del sistema. El socio, mediante el uso de un carnet retira la bicicleta por un tiempo establecido para su uso privado y debe devolverla.

Esta experiencia se implementó con el objetivo de facilitar la movilidad de estudiantes que, en muchos casos, provienen de otras localidades y generar un hábito saludable para desplazarse. Con esta propuesta se incentiva el uso de bicicletas en jóvenes que estén radicados en la ciudad y no cuenten con vehículo propio para trasladarse a su lugar de estudio.



### Sistema de transporte público de bicicletas

Instalación de una red de estaciones de alquiler de rodados distribuidas en puntos estratégicos (dependencias públicas, establecimientos escolares, etc.)

La modalidad prevé dos usos:

- turístico-recreativo: zona ribereña
- Servicio de transporte público para trayectos cortos: área central

Cada usuario tendrá una tarjeta inteligente

El sistema precisa de la identificación de las bicicletas como medida de seguridad

Promocionar sistemas comunitarios de bicicletas como los implementados por la Facultad de Medicina



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Jerarquización del usuario de bicicletas
- Educación vial escolar y medios de difusión
- Organizar en toda la ciudad, con campañas de concientización de cultura cívica.
- Indispensable un sistema de transporte público integral
- Sistema gratuito
- Si funciona debería ampliarse a otros puntos de la ciudad.
- Estricto control y sanciones
- Que se garantice la eficiencia y sea accesible, para asegurar que es una opción.
- Promover el desarrollo de la red de estaciones hacia todo espacio de uso público
- Bicicletas con diseño único
- Bici sendas que unan Rosario con las localidades aledañas (Gran Rosario)
- Se encuentra lejano a nuestras expectativas porque consideramos que es un proyecto a largo plazo y que antes deben resolverse otras cuestiones como la seguridad, la funcionalidad y la adecuación de la infraestructura existente.
- Evaluar la relación costo • beneficio
- Integrado a otros modos
- Espacios, recorridos definidos

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## 2.2 Actuaciones para peatones

### Accesibilidad peatonal

#### Breve descripción y principales características del proyecto

#### Accesibilidad peatonal

- Construcción de veredas en todos los barrios de la ciudad y/o mejorar su calidad adecuándolas a las normativas vigentes
- Eliminación de barreras arquitectónicas (cordones, obstáculos en veredas) con el objeto de disminuir la desigualdad en la movilidad de personas con capacidades disminuidas.
- Mejorar las condiciones de seguridad en las calles, incrementando la iluminación de zonas poco iluminadas.
- Segregar físicamente las veredas, protegiéndolas del tránsito vehicular cuando éste constituya un factor de peligrosidad o accidentalidad.
- Asegurar un ancho mínimo de veredas libre de obstáculos que garanticen la accesibilidad a toda la población, incluida la de movilidad restringida
- Cumplir gradualmente con la Norma IRAM 111102-2 2002 «Accesibilidad de las personas al medio físico.» Señalización para personas con discapacidad visual.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Incrementar control sobre obras en construcción para garantizar la accesibilidad peatonal
- Hacer efectivas las normativas vigentes sobre uso de veredas (estacionamiento de autos en veredas, bares, etc.)
- Control de la ocupación indebida de las veredas
- Mejorar la señalética
- Veredas en buenas condiciones sin elementos perturbadores (carteles, cajones, motos, verdulerías, mesas de bares, vendedores ambulantes)
- Interrupción visual en las ochavas
- Obras en construcción, disponer horarios nocturnos para hormigonear, otras Reparaciones EPE/ gas
- Peventualizar la mayor cantidad de calles
- Uso peatonal de calles en determinados días y horarios
- Peventual: rampas «bien colocadas» y con tamaños «lógicos y prácticos»

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Zonas de prioridad peatonal

### Breve descripción y principales características del proyecto

#### Zonas de prioridad peatonal

- Incorporación de infraestructura para peatones, equipamiento y mobiliario urbano en áreas comerciales, culturales, etc. (Área Central y nuevas centralidades)
- Implementación de caminos escolares para desplazamiento a pie y en bicicletas.
- Modificar el reparto de los ciclos semafóricos en los principales ejes, para incrementar el tiempo de paso de los peatones.
- Determinar sectores para implementar unificación de calzadas.
- Mantenimiento de paseos peatonales en parques y paseos públicos.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Enfatizar la prioridad del peatón en la senda peatonal
- Aumentar cantidad de agentes de tránsito para dirección
- Responsabilidad empresaria en el mantenimiento de los espacios peatonales
- Ampliar las zonas de prioridad peatonal (más peatonales, por ejemplo San Luis)
- Educar a los peatones y conductores sobre el respeto de las zonas peatonales
- Semáforos para ciclistas

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



### Banco de nuevas iniciativas para desarrollar el transporte no motorizado

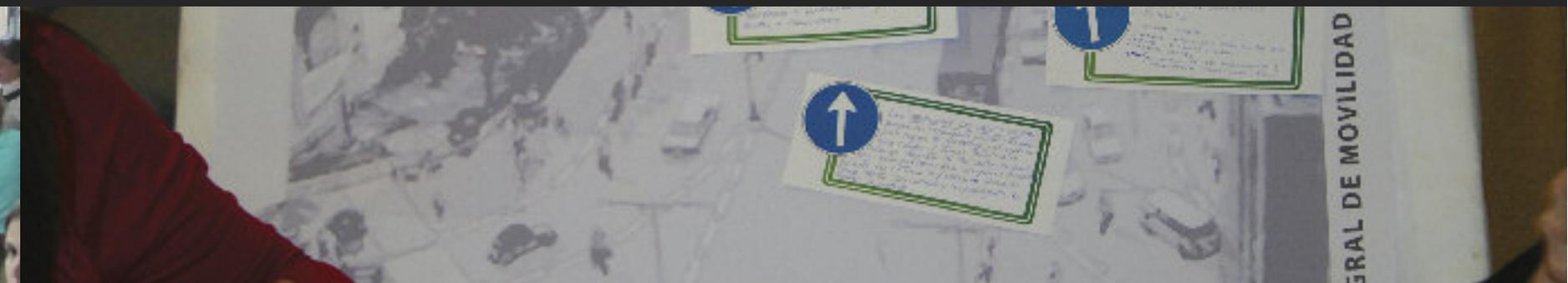
- Construir ciclo vías en las avenidas y bulevares de Rosario, de manera de generar un sistema integrado y continuo de bicisendas.
- Incorporación de Bicis de bambu
- Creación de registro de bicicletas
- Previo a la inscripción al registro realizar un curso de educación vial
- Promover y reglamentar el uso de elementos de seguridad
- Reglamentar el uso de bicicletas motorizadas
- Necesidad de un Ente Regulador del transporte no motorizado
- Vehículos seguros y a precios accesibles
- Premios fiscales para usuarios frecuentes de transporte no motorizado.
- Otorgar créditos de fácil obtención para la compra de bicicletas.
- Promocionar la instalación de fábricas o armadores de bicicletas y rodados menores en los barrios de la ciudad, capacitando a través de talleres
- Promover desde la escuela primaria «el compromiso con el medio ambiente».
- Concientizar en el uso de bicicletas mediante talleres, escuelas.
- Programas radiales y televisivos de prevención.





- REGLAMENTADO
- INTEGRADO A OTROS MODOS
- SEGURO





## **EMP 3 - Disuadir el transporte motorizado individual**

**Aportes ciudadanos**



# 1. Movilidad de las personas

## EMP 3 - Disuadir el transporte motorizado individual

---

### **Disuadir el transporte motorizado individual. Aportes de la ciudadanía.**

**L**os vehículos particulares son el eje sobre el cual se han desenvuelto las políticas sobre infraestructuras viales hasta hace pocos años. A mayor utilización del auto, más sobredimensionadas resultan las infraestructuras que este vehículo necesita, tanto para circular como para estacionar, presionando los siempre escasos metros cuadrados de espacio público disponible.

Los principales costos sociales que conlleva el paradigma actual de utilización de vehículos privados se relacionan con la congestión y la pertinente pérdida del tiempo de los usuarios, niveles de ruido y contaminación del aire que repercuten en la salud de la población, aumento de la cantidad de accidentes y mayor expansión de la ciudad, produciendo

baja densidad y desarrollo suburbano.

Es sabido que la racionalidad en el uso del automóvil es escasa. El combinar instrumentos disuasivos de la propiedad individual con instrumentos convencionales de gestión del aparcamiento y la circulación, puede otorgar una mayor racionalidad al uso del vehículo.

Las actuaciones para restringir el estacionamiento y la circulación transforman el espacio vial. Asimismo, la disuasión del uso del automóvil reduce la presencia de vehículos en las calles mejorando explícitamente la apropiación del espacio público para un número más extendido de ciudadanos y mayor diversidad de actividades.

Para disuadir el uso de transporte motorizado individual, el PIM cuenta con 3 posibles líneas de acción o campos de intervención, los cuales comprenden una variedad de actuaciones que pueden implementarse de manera comple-

mentaria y en simultáneo:

### 3.1 Cargas e incentivos económicos

### 3.2 Innovaciones regulatorias

### 3.3 Intervenciones físicas

## Aportes de la ciudadanía a la estrategia

### ¿Como debería ser el transporte motorizado individual?

La reducción del uso del transporte motorizado individual es beneficiosa porque:

- *disminuye la contaminación y los accidentes*
- *permite el mayor aprovechamiento de los espacios*
- *genera una ciudad más amigable*

Requiere de una red eficiente de transporte público accesible que tiene que ser:

- *seguro, responsable, no contaminante y restringido*



### ¿Porqué SI disuadir el transporte motorizado individual?

#### FACTORES AMBIENTALES

- Porque puede ayudar a reducir la emisión de gases contaminantes.
- Porque bajaría niveles de contaminación y contaminación sonora.

#### FACTORES URBANOS

- Porque descongestiona el tránsito.
- Porque reduce el espacio físico que ocupa el estacionamiento de cada automóvil, y aprovechar el espacio público en zonas comerciales o centrales.
- Porque facilitaría el estacionamiento en casos extremos y en casos de carga y descarga.
- Porque facilita una mejor acción en la gestión del transporte público.
- Porque así se estimularían otras vías de transporte.

#### FACTORES SOCIALES

- Porque las ciudades son más seguras con menos autos.
- Porque es un medio de transporte excluyente. Llega solamente quien tiene auto, el resto no.
- Porque resulta imposible vivir con tantos autos.
- Porque privilegia modos de circulación más amables para niños, personas mayores y gente con discapacidad.
- Para disminuir la cantidad de accidentes.
- Porque el centro sería más ágil



### ¿Porqué NO disuadir el transporte motorizado individual?

- Porque no están dadas las condiciones de infraestructura.
- Por la falta de eficiencia del transporte público.
- Porque el uso del transporte privado brinda mejor aprovechamiento del tiempo, mayor seguridad, comodidad y accesibilidad.

## Plan Integral de Movilidad Rosario | Componente participativo

- Porque afectaría al sector automotriz, que en general es un sector importante en la industria nacional.
- Por la libertad de elección individual y preferencia.



### Tengo dudas, falta información sobre la disuasión del transporte motorizado individual

- Falta de accesibilidad, en el sentido de que existen muchos lugares con escasa cobertura.
- ¿No se sobrecargara mucho el transporte público?
- ¿Esto significará una mejora sustancial en el transporte público?
- Falta de información para avalar esta estrategia respecto a la nueva alternativa.
- ¿Cómo disuadir el uso de transporte individual cuando el uso del auto es central en la cultura moderna?
- ¿Habría menos contaminación visual?





### 3.1 Cargas e incentivos económicos

---

#### Características del proyecto

##### Cargas e incentivos económicos

- Impuestos sobre patentes vehiculares.
- Ventajas fiscales para el uso de coches compartidos
- Impuestos sobre combustibles
- Peajes urbanos
- Tarifas de estacionamientos
- Tasas sobre terrenos baldíos
- Tasas especiales para estacionamiento en espacios privados



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Crear impuestos municipales que permitan bajar los costos del transporte público y las tarifas
- La revisión sería bajar la tasa según contaminación potencial del vehículo (a motores más grandes)
- Exenciones a vehículos «ecológicos»
- Incentivo a combustibles renovables
- Descuentos en el valor de entradas de eventos públicos masivos para quienes asistan en bicicleta
- Normativa para estacionamiento de bicicletas en eventos públicos masivos
- Beneficios para quienes asistan al trabajo en bicicleta
- Multas e infracciones en transporte privado que incidan en el precio del seguro automotor
- Tarifas diferenciales en playas de estacionamiento para aquellos automovilistas que realicen el trasbordo a los servicios públicos
- Aumentar estacionamiento medido y su área de influencia
- Difícil concreción en la práctica
- Falta información para decidir
- Escasa claridad en las propuestas enunciadas

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## 3.2 Innovaciones regulatorias

---

### Características del proyecto

#### Innovaciones regulatorias

- Fomento de mecanismos de «auto compartido»
- Restricciones de circulación
- Determinación de zonas calmas
- Incorporación de tecnología para controles
- Definición de días y horarios de restricción de vehículos
- Ampliación de la zona de estacionamiento medido en el área central
- Incorporación de nuevas áreas de estacionamiento medido (nuevas centralidades)
- Nuevo reglamento de edificación respecto a estacionamientos



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Restricciones de circulación en microcentro y tránsito pesado
- Acuerdos solamente parciales.
- En principio se apoyan las innovaciones propuestas
- Falta información en especial sobre el reglamento de edificación respecto a estacionamiento
- Si se implementan todas simultáneamente si funcionaria como disuasorio
- Educación
- Mayor señalización de tránsito
- Controles
- Información, persuasión y sanción
- No a la tracción a sangre
- Mínima ocupación del espacio público tanto en movimiento como en estacionamiento

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### 3.3 Intervenciones físicas

---

#### Características del proyecto

##### Intervenciones físicas

- Implementación de carriles exclusivos para transporte público
- Reducción de plazas de estacionamiento sobre calzadas
- Implantación de equipamiento físico para reducir la capacidad de circulación de tránsito
- Zonas de unificación de calzadas
- Construcción de playas subterráneas
- Reordenamiento progresivo de estacionamientos en área central: Disuasorios al área central / Disuasorios al microcentro



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

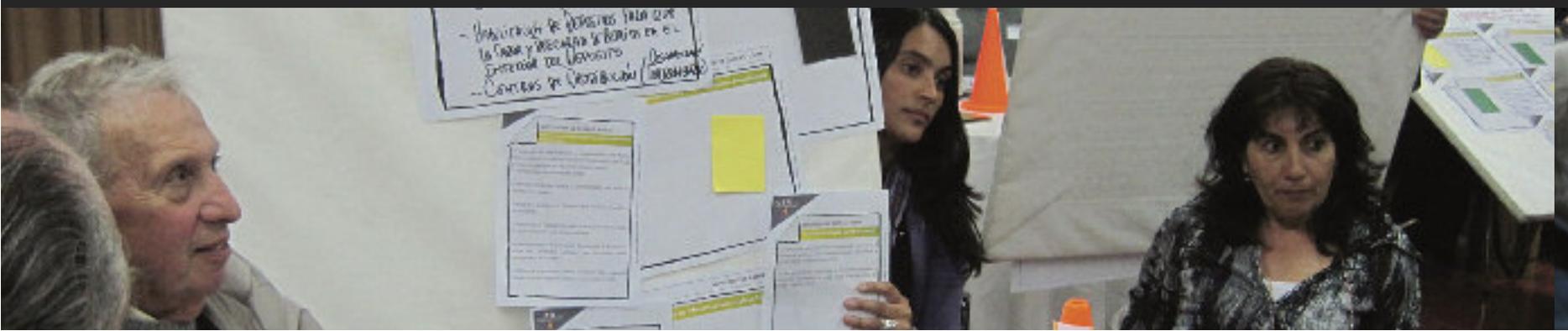
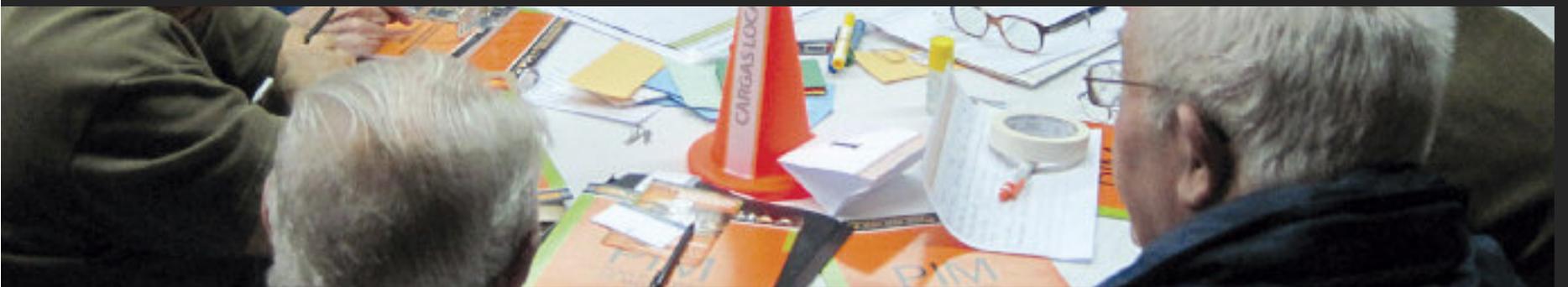
- Reordenamiento progresivo de estacionamiento en área central
- En general se aprecian muchas de las intervenciones como beneficios
- Queremos un transporte fluido, no creemos que haga falta reducir la capacidad de tránsito
- Curso de educación vial a automovilistas, ciclistas y peatones
- Carril para bicicletas, patinetas
- En las cuadras donde hay paradas de transporte público, no debería estar permitido estacionar
- Dársenas para autos.
- No a la tracción a sangre
- Mejorar la distribución social en las ciudades cambiando el concepto urbanístico
- Implementación de semáforos inteligentes para bicisendas
- Estacionamientos masivos fuera del área central
- Alentar el uso de vehículos no motorizados, creando carriles exclusivos y seguros
- Eliminar estacionamientos en zonas más transitadas
- Estacionamientos subterráneos fuera del área central.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### Banco de nuevas iniciativas para disuadir el transporte motorizado individual

- Fomentar el transporte eléctrico masivo.
- Disminución de carriles para autos particulares en la ciudad.
- Educar a los usuarios y conductores por medio de campañas de concientización y educación vial.
- Diseñar un TUP más eficiente, generando más y mejores alternativas de transporte, garantizando la seguridad en los enlaces y los tiempos de los recorridos, y controlando su uso y frecuencia.
- Implementar líneas por corredores que no lleguen al centro de manera de agilizar el movimiento desde los barrios periféricos al mismo.
- Cobrar un peaje de ingreso al centro a los autos privados.
- Información disponible y accesible para conocer los servicios y las maneras de utilizar el transporte público.
- Crear convenios con playas de estacionamiento y empresas de transporte.
- Poner troncales en las avenidas principales.
- Mejorar la calidad de la superficie de rodadura: bacheo eficiente.
- Descentralizar actividades para reducir la cantidad de viajes.
- Incentivar al peatón a recorrer mayores distancias.
- Separación vehicular: vehículos individuales, transporte público.
- Llevar las distancias entre paradas al menos a 4 cuadras, principalmente en zonas céntricas o de gran tránsito.
- Reglamentación de la movilidad no motorizada
- Normas, reglamentación, etc. para bicicletas, que incluya elementos de seguridad y prevea casos de accidentes, responsabilidad civil
- Todos estos proyectos no hablan del transporte por tracción animal, que actualmente tenemos en la ciudad y que hay que prohibir
- Incorporar los vehículos a pedal para 4 personas como los utilizados en centros turísticos (ej. Miramar)
- Para los rollers y patinetas: establecer normas de seguridad para su circulación en especial horarios nocturnos
- Contemplar el clima en el uso de la bicicleta como forma de prevención o seguridad y algún tipo de verificación técnica para las mismas
- Tener un transporte público que cubra recorridos, sea frecuente y confortable
- Restricción vehicular por patente.
- Control técnico sobre los vehículos. Vehículos con habilitación técnica
- No ingreso de vehículos particulares al microcentro
- Permitir el ingreso al microcentro únicamente de servicios públicos. Que a su vez deberán tener un costo accesible y un buen servicio.
- Propender al uso con más de un ocupante
- Concientización y educación vial para dar prioridad a peatonales y no motorizados
- Respeto por las leyes referidas a conducción y estado de vehículos
- Contar con todos los elementos de seguridad
- Mejorar el transporte público
- Aumentar el control vehicular, la educación vial y las sanciones







## **EMC 4- Optimizar el transporte de cargas y las infraestructuras**

**Aportes ciudadanos**



## 2. Movilidad de cargas

### EMC 4 - Optimizar el transporte de cargas y las infraestructuras

---

#### Optimizar el transporte de cargas y las infraestructuras

#### 4.1 Movilidad de cargas: LOCAL

##### CUALIDADES

##### ¿Qué le pedimos a la movilidad de cargas: LOCAL?

- ágil, segura y económica
- no alterar la circulación interna de la plaza local
- compatible con la vida en la ciudad.
- condiciones integrales de seguridad y horarios especiales de traslados,
- actuando con disciplina y respeto por las normas de tránsito locales

##### PROYECTOS

##### ¿Qué proponemos para la movilidad de cargas: LOCAL

En el ámbito local resulta necesario disminuir la interferencia del transporte de cargas en la fluidez del tránsito. Para ello se propone la determinación de recorridos especiales para el transporte de cargas y la desconsolidación de cargas en áreas periféricas para dar lugar al reparto de mercaderías en áreas urbanizadas con vehículos de menor tamaño. Además resulta necesario mejorar la información referida a la reglamentación para circular por la ciudad del transporte de cargas.

El PIM propone los siguientes proyectos para ordenar y regular la movilidad de cargas a nivel local:

## Movilidad de las cargas - EMC 4

---

- Adecuación de las infraestructuras viales y ferroviarias
- Optimización de la infraestructura y servicios portuarios. Puerto Rosario.
- Servicio de cargas aeroportuarias
- Red de recorridos específicos para el transporte de cargas y zonas de actividades logísticas
- Transporte de cargas intraurbano

### 4.2 Movilidad de cargas: REGIONAL

#### CUALIDADES

##### ¿Qué le pedimos a la movilidad de cargas: REGIONAL?

- Sistema integrado, intermodal con mayor eficiencia en el reparto modal
- coordinado entre los modos (FFCC, camión, portuario, aeroportuario, etc.)
- planificado estratégicamente con participación plurisectorial
- eficiente en el uso de los recursos
- con infraestructura para el desarrollo logístico
- con servicio social
- respetuoso de las normas vigentes
- ágil, puntual, versátil, seguro y de bajo impacto ambiental
- que comprenda el uso racional del suelo.
- que recupere y mantenga los trazados ferroviarios.

#### PROYECTOS

##### ¿Qué proponemos para la movilidad de cargas: LOCAL

- Plan Circunvalar completo (largo plazo)
- Obras ferroviarias y viales de acceso a terminales portuarias (mediano - corto plazo)
- Consolidación autopistas a Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba (mediano - corto plazo)
- Consolidación de las autovías a Sunchales y Rufino
- Av. Segunda Ronda



## 4.1 Movilidad de cargas: LOCAL

### Adecuación de las infraestructuras viales y ferroviarias

### Características del proyecto

#### Adecuación de las infraestructuras viales y ferroviarias

Las operaciones estratégicas definidas en el Plan Urbano (para el corto y mediano plazo) a desarrollar son:

**En el eje de circunvalación:**

- Colectoras, 3º y 4º carril, en ejecución

**En los accesos:**

- adecuación del par Av. Eva Perón (en sentido hacia el este) -Av. Mendoza (oeste) como sistema de acceso oeste
- construcción de la Colectora de la Autopista, para que funcione como una extensión de Avenida Camino de Los Granaderos hasta el límite norte del Municipio;
- remodelación de la Av. Joaquín Granel en su conexión con la Ruta Provincial N° 34, con una autovía de dos calzadas, en ejecución;
- culminación de la Avenida Albert Sabin;
- recualificación de Av. Ayacucho y de Av. San Martín; incorporando el corredor de Transporte Norte • Sur
- ensanche de Avenida Ovidio Lagos, tramo Av. Circunvalación - A. Saladillo;
- la recualificación completa de Av. Presidente Perón y el acondicionamiento para cargas de la carpeta de ro-

damiento, tramo Troncal Ferroviaria - límite de Municipio;

**En los Bulevares de ronda:**

Ejecución de la doble calzada de Bulevar 27 de Febrero entre Felipe Moré y Av. de Circunvalación.

**En los nuevos enlaces:**

El reordenamiento progresivo de la vialidad lateral sobre la Ex troncal ferroviaria y sobre el eje Este-Oeste.

**En los tendidos ferroviarios:**

- Construcción de Curvas y Empalme de Cabin 8
- Liberación de los asentamientos irregulares en torno a Cabin 8, con la resolución del hábitat de los habitantes desalojados.
- Acceso a puerto con trocha angosta
- Ampliación y modificación de Patio Parada, con desplazamiento de Av. Alberdi



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Sobre los tendidos ferroviarios: se está de acuerdo con todos los ítems mencionados y fundamentalmente el acceso con la bi-trocha al puerto, manteniendo por supuesto la trocha angosta.
- Atrincherar vías férreas para mejorar y ampliar cruces ferroviarias.
- No estamos de acuerdo en la adecuación del par Av. E. Perón - Av. Mendoza
- No estamos de acuerdo porque se debería analizar un Plan Nacional Ferroviario y un Plan Habitacional para los residentes.
- Replanteo del sistema ferroviario nacional, no tocar terrenos y trazas hasta que no se implemente un plan estudiado a través de una empresa de cargas y pasajeros nacional y estatal al servicio de todos.
- No desafectar instalaciones existentes hasta tanto no se cuenten con las alternativas nuevas a construir; sobre todo en materia ferroviaria.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Optimización de la infraestructura y servicios portuarios. Puerto Rosario

### Características del proyecto

#### Optimización de la infraestructura y servicios portuarios. Puerto Rosario.

El proyecto de ordenamiento y modernización del Puerto Rosario plantea la optimización de la infraestructura y servicios portuarios mediante los siguientes ejes de trabajo:

- Diversificar e incrementar las cargas.
- Priorizar las cargas limpias y contenerizadas por sobre el movimiento a granel.
- Mejorar y mantener la infraestructura existente (muelles e instalaciones).
- Modernizar el equipamiento para el manipuleo de las cargas.
- Desarrollar la zona de reserva portuaria.
- Desarrollar zonas de actividades direccionales o de servicios (zonas de actividades -logísticas) que funcionen como complemento del puerto.
- Mejora de las infraestructuras de transporte: acceso a puerto a través de trocha angosta y mejoras en los ingresos viales



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Integrar el puerto al paisaje urbano
- Priorizar acceso ferroviario
- Establecer un nuevo plan rector del Puerto Rosario

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Servicio de cargas aeroportuarias

### Características del proyecto

#### Optimización de la infraestructura y servicios portuarios. Puerto Rosario.

- Promover la producción de productos de alto valor agregado regional, tanto de la cadena alimenticia como industrial y tecnológica.
- Desarrollar estructura logística y comercial conducente al transporte aéreo nacional e internacional para aprovechar la potencialidad de esta infraestructura.
- Reestructuración como Zona de Actividades Logísticas y Centro de Transferencia de cargas aéreas del actual sector de cargas y depósito fiscal.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Redireccionar cargas de Buenos Aires al aeropuerto local.
- Integración ferroviaria al área aeroportuaria.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Red de recorridos específicos para el transporte de cargas y zonas de actividades logísticas

### Características del proyecto

#### Red de recorridos específicos para el transporte de cargas y zonas de actividades logísticas

- Consolidación de las Zonas de Actividades Logísticas propuestas por el PRODESI (Programa de Desarrollo de Suelo Industrial).
- Determinación de recorridos especiales para el transporte de cargas
- Promoción de la desconsolidación de cargas en el cordón perimetral de la ciudad (en particular, en torno a la avenida de Circunvalación y los tramos perimetrales de los ejes Uruburu, 27 de febrero, J.J. Paso, Wilde, O.Lagos, y Pte. Perón) para dar lugar al reparto de mercaderías en áreas urbanizadas con vehículos de menor tamaño.
- Mejorar la información referida a la reglamentación para circular por la ciudad del transporte de cargas



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Deberían publicarse las aéreas y horarios para el conocimiento de los vecinos.
- Rever el perímetro de desconsolidación (ampliar)
- Considerar el papel del tren como sistema de llegada de las cargas para luego desconsolidar.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

### Transporte de cargas intraurbano

#### Características del proyecto

##### Transporte de cargas intraurbano

- Reforzar el control de la Dirección General de Tránsito sobre los horarios y reglas para carga y descarga de mercaderías, en particular del área central y los corredores de transporte público.
- Promover acuerdos con los transportistas de mercaderías para realizar entregas con vehículos más pequeños y agrupar las mercaderías en un mínimo diario de entregas destinadas al centro de la ciudad.
- En la zona afectada al Sistema de Estacionamiento Medido y Pago como en las calles que el estacionamiento se encuentre prohibido (dentro del área central), las operaciones de carga y descarga estarán permitidas de 0:00 a 07:00 hs. para vehículos de gran porte (ejemplo: camiones con acoplado, semirremolques, etc.) debidamente autorizados y de 0,00 a 09,00 hs para vehículos de carga de hasta 11.000 kg.
- Disuadir taxativamente toda habilitación nueva que implique vehículos de gran porte por fuera de las zonas perimetradas para el uso industrial o logístico
- Minimizar el impacto de la carga y descarga en los sectores más densamente ocupados de la ciudad, extendiendo las reglas establecidas para el área central hacia el Primer Anillo Perimetral (Río Paraná, Av. Francia y Av. 27 de Febrero, delimitados por el nuevo Código Urbano). Esto liberaría de actividades inadecuadas que entorpecen la circulación en horarios pico para un fragmento de altos indicadores de movilidad propio de la ciudad contemporánea.
- Divulgar y señalizar la red de transporte de carga; indicando horarios, pesos máximos, itinerarios permitidos, etc.
- Controlar el transporte de carga, según horarios (evitar la carga/descarga en los horarios pico), pesos máximos, itinerarios (liberar los corredores de transporte público).
- Exigir que todo uso que implique carga y descarga resuelva la operatoria sin afectar el espacio público



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Informar
- Capacitar
- Controlar
- Penalizar
- Extender el radio a toda la ciudad
- Proponemos no permitir el acceso de transportes de gran porte (semi-remolque con acoplado) al microcentro (1er anillo perimetral)
- Sistematizar y tecnicar los controles (chip o monitoreo GPS)
- Establecer horarios exclusivos para cargas especiales (residuos patológicos, tóxicos, in-amables)
- Eliminación de la tracción a sangre animal y la recolección de residuos clandestina

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



### Banco de nuevas iniciativas para la movilidad de cargas: LOCAL

- Habilitación de depósitos para que la carga y descarga se realice en el interior del depósito
- Centros de distribución (desarrollar/incrementar)
  - Concientizar a los choferes de carga y descarga a no arrojar los desechos del reparto de mercadería.
- Hacer controles de alcoholemia
- Aprovechamiento del desarrollo de las redes de carga para su utilización en transporte de pasajeros (ej. faz ferroviaria)
- Acceso a puerto multipropósito con carga de contenedores preferentemente por ferrocarril
- Presencia de un Ente regulador que asigne cupos de transporte de cereal
- Condiciones integrales de seguridad (VTV, competencia del chofer, etc.)
- Establecer horarios especiales de movimiento
- Habilitación de centros de distribución
- Establecer las dimensiones de las unidades, combustible, gas y nivel de ruidos a 75 decibeles
- Delimitar la ciudad e indicar los horarios permitidos
- Coordinación (en volúmenes y horarios)
- Sistematización y tecnificación en los controles
- Eliminación de la tracción animal

## Movilidad de las cargas - EMC 4





## 4.2 Movilidad de cargas: REGIONAL

### Plan Circunvalar completo (largo plazo)

#### Características del proyecto

##### Plan Circunvalar completo

- Adecuación de la red ferro-vial y sus accesos a las terminales industriales y portuarias de la región
- Obra ferroviaria con dos vías de trocha ancha y una de trocha angosta de 87,5km de longitud
- Anillo de circunvalación conformado por las RP N° 16 desde la RP N° 21, y la RN N° A-012 en toda su longitud hasta la RN N° 11 (comprende la duplicación de la calzada en toda su extensión, con cruces a distintos niveles con las rutas nacionales y provinciales y con ferrocarriles)
- Limitar el acceso ferroviario intraurbano a pasajeros o trenes de carga para atención a clientes
- Implementación de 5 patios de maniobra ubicados en zonas rurales (Aldao, Timbúes, Ricardone, Roldán, La Carolina)
- Implementación de políticas activas de resguardo protección de tierras liberadas y definición de nuevos usos urbanos
- Ramal Norte
- Acceso Sur Puerto Rosario de trocha angosta
- Expropiaciones para la traza del PCR.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Política nacional de promoción del transporte fluvial y FFCC

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## Obras viales y ferroviarias de acceso a terminales portuarias (mediano - corto plazo)

### Características del proyecto

#### Obras viales y ferroviarias de acceso a terminales portuarias (mediano - corto plazo)

##### Obras Ferroviarias extra-urbanas:

- Acceso Sur a Puerto Rosario con trocha angosta.
- Acceso a terminales en la zona sur del Área Metropolitana.
- Nuevo Patio de Maniobras en Aldao.

##### Obras ferroviarias intra-urbanas:

- Doble vía Cabin 8-San Lorenzo (en ejecución).
- Ampliación Playa San Lorenzo, sin ampliación superficie.
- Ampliación y modificación de Patio Parada, con desplazamiento de Av. Alberdi.

Además, mediante gestión a cargo de la ADIFSE (Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado) se deberán desarrollar otra serie de obras complementarias al PCR:

- Variante San Lorenzo-Cerana.
- Construcción de Curvas y Empalme de Cabin 8.
- Liberación de los asentamientos irregulares en

torno a Cabin 8, con la resolución del hábitat de los habitantes desalojados.

- Levantamiento de instalaciones en Patio Cadenas y Balanza Nueva.
- Variante Ruta nº 33 en Pérez y su vinculación con Av. Uriburu.

##### Red de accesos a terminales portuarias:

- Nuevas rutas de accesos viales y/o puentes a las terminales portuarias.
- Pavimentación de caminos existentes, que posibilitarán una mejor conectividad entre las localidades del Área Metropolitana.
- Doble traza en la RN A-012, tramo RN nº11 y autopista AP nº01.
- Duplicación de calzada existente RP nº21, tramo V.G.Gálvez - Arroyo Seco.
- Doble traza RN nº11, tramo San Lorenzo - RP nº 91.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Acelerar la gestión para la concreción de las obras.

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Consolidación de las autopistas a Bs. As., Santa Fe y Córdoba (mediano - corto plazo)

### Características del proyecto

#### Consolidación de las autopistas a Bs. As., Santa Fe y Córdoba (mediano - corto plazo)

- Construcción de la tercera trocha en la AU a Buenos Aires, en el tramo que une Rosario con San Nicolás con una longitud total 57 km. Incorporación de una trocha adicional por sentido de circulación, lo que aumentará la capacidad de tránsito.
- Construcción de colectoras en la Autopista Santa Fe.
- Rosario. Longitud total 156 km. El proyecto consiste en la incorporación de colectoras paralelas a las calzadas de rodamiento de la autopista que permitan accesibilidad a los caminos rurales y rutas secundarias.
- Finalización autopista Rosario-Córdoba, que tendrá un impacto en la disminución de los costos operativos del transporte de carga y pasajeros.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Acelerar la gestión para la concreción de las obras.
- No entendemos prioritario el tramo San Nicolás- Rosario por autopista, sino el mejoramiento de la ruta 21 en el mismo tramo para fomentar la actividad entre las poblaciones y usuarios más frecuentes y reducir accidentes, facilitando los desplazamientos cotidianos
- Asegurar mantenimiento (señalización)
- Un buen sistema ferroviario es más eficiente y se acerca más a las consignas que autopistas y rutas

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Consolidación de las autovías a Sunchales y Rufino

### Características del proyecto

#### Consolidación de las autovías a Sunchales y Rufino

- La transformación del tramo Rosario-Sunchales (255km) de la RN 34 permitirá mejorar la conectividad entre las distintas localidades, brindando una mayor seguridad a los flujos de transporte de cargas y de personas
- La transformación en autovía del corredor a Rufino, que posee una extensión de 259km, mediante la construcción de una nueva calzada paralela a la existente permitirá mejorar su capacidad y los niveles de seguridad, ambos comprometidos en la actualidad a partir del gran volumen de tránsito estacional y la alta proporción de vehículos pesados. El proyecto contemplará control parcial de accesos y sectores de traza nueva evitando el actual atravesamiento por las zonas urbanas consolidadas en las localidades de Pérez, Zavalla, Pujato, Casilda, Sanford, Chabás y Villada



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Acelerar la gestión para la concreción de las obras.
- Estudio alternativas RP 14
- Acelerar la gestión de AO 17
- Un buen sistema ferroviario es más eficiente y se aproxima más a los consignas que los autopistas y rutas

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



## Avenida Segunda Ronda

### Características del proyecto

#### Avenida Segunda Ronda

- Nueva ruta (tipo autovía, con intercambiadores a distintos niveles) que vincule la cabecera del Puente Rosario-Victoria con la Autopista Rosario-Santa Fe, la ruta nacional N° 34 a Santiago del Estero, la ruta nacional N° 9, la autopista Rosario-Córdoba, la ruta nacional N° 33 y su extensión al sur de la zona urbanizada de la localidad de Pérez, extensión estimada en 32km.
- Nueva accesibilidad al puerto de Rosario mediante su conexión con la Av. Uriburu.
- Derivación del tránsito, especialmente de cargas
- Evitar que este tipo de flujo circule por el interior de algunas localidades, como en el caso del municipio de Pérez
- Rápida conexión con la A012
- Nuevo acceso para el tránsito de carga tanto hacia el Aeropuerto como hacia el puerto de Rosario.
- Articulación de borde hacia el oeste de la ciudad, incluyendo proyectos económicos y ambientales.



## Valoración del proyecto por parte de la ciudadanía

### Aportes y enriquecimiento del proyecto, por parte de la ciudadanía

- Un buen sistema ferroviario es más eficiente y se acerca a las consignas que las autopistas y rutas

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa



### Banco de nuevas iniciativas para la movilidad de cargas: REGIONAL

- El transporte de carga debe ser intermodal y coordinado entre los modos (FFCC, camión, portuario, aeroportuario, etc.) para todo tipo de cargas, contemplando las necesidades de los usuarios con una visión a largo plazo, versátil, ecológico, seguro y eficiente en sus operaciones.
- Completar la segunda ronda ( RN 33 hasta Autopista Bs As)
- Favorecer FFCC y transporte de barcazas. Dado el potencial fluvial en la provincia de Sta. Fe



## 1. Movilidad de las personas

### Estrategia Movilidad de las personas 1 (EMP 1)

#### Promover el transporte público masivo. Cualidades

- masivo, inclusivo, con tarifas accesibles, buena frecuencia y puntualidad
- basado en el uso de energías limpias para el cuidado del medio ambiente, desalentando el uso del vehículo particular.
- con el compromiso de la ciudadanía y como desafío de gestión

#### 1.1 Transporte público masivo local. Cualidades

- Inclusivo
- Confortable
- Sustentable

##### Valoración

- Corredor ferroviario
- Corredor sobre calles y avenidas
- Corredor fluvial
- Estaciones de transferencia

#### 1.2 Transporte público masivo regional. Cualidades

- Intermodal e integrado
- Liviano y rápido
- Informatizado
- Que preserve el medio ambiente

##### Valoración

- Corredores ferroviarios
- Corredor sobre calles, avenidas y rutas
- Corredor fluvial
- Estaciones centrales

#### 1.3 Soportes a los modos de transporte. Cualidades

- Sinérgicos
- Confiables
- Eficientes

##### Valoración

- Tecnologías aplicadas a la movilidad
- Educación y seguridad vial
- Aspectos ambientales y energéticos
- Planificación urbana y marco legal

### Estrategia Movilidad de las personas 2 (EMP 2)

#### Desarrollar el transporte no motorizado. Cualidades

- complementar con mejoras es en transporte público masivo.
- Sistema integrado a otros modos, reglamentado y seguro. Integral, accesible económicamente y con una infraestructura que garantice un ordenamiento en la circulación.

#### 2.1 Actuaciones para ciclistas

##### Valoración

- Plan de ciclovía
- Campaña de formación-promoción
- Sistema de transporte público de bicicletas

#### 2.2 Actuaciones para peatones

##### Valoración

- Accesibilidad peatonal
- Zonas de prioridad peatonal

- Cumple las expectativas
- Se acerca en gran medida a las expectativas
- Se encuentra lejano a las expectativas
- No cumple las expectativas
- No hay consenso en la mesa

## Movilidad de las cargas - EMC 4

### Estrategia Movilidad de las personas 3 (EMP 3)

#### Disuadir el transporte motorizado individual

- disminución de la contaminación y los accidentes
- mayor aprovechamiento de los espacios
- genera una ciudad más amigable
- requiere una red eficiente de transporte público accesible que debe ser: *seguro, responsable, no contaminante y restringido.*

#### 3.1 Cargas e incentivos económicos

##### Valoración

- Impuestos sobre patentes vehiculares
- Ventajas físicas para el uso de coches compartidos
- Impuestos sobre los combustibles
- Peajes urbanos
- Tarifas de estacionamientos
- Tasas sobre terrenos baldíos
- Tasas especiales para estacionamiento en espacios privados

#### 3.2 Innovaciones regulatorias

##### Valoración

- Fomento de mecanismos de «auto compartido»
- Restricciones de circulación
- Determinación de zonas calmas
- Incorporación de tecnología para controles
- Definición de días y horarios de restricción de vehículos
- Ampliación de la zona de estacionamiento medido en el área central
- Incorporación de Nuevas áreas de estacionamiento medido
- Nuevo reglamento de edificación respecto a estacionamientos

#### 3.3 Intervenciones físicas

##### Valoración

- Implementación de carriles exclusivos para transporte público
- Reducción de plazas de estacionamiento sobre calzadas
- Implantación de equipamiento para reducir la circulación de tránsito
- Zonas de unificación de calzadas
- Construcción de playas subterráneas
- Reordenamiento progresivo de estacionamientos en área central: Disuasorios al área central / Disuasorios al microcentro.

## 2. Movilidad de las cargas

### Estrategia Movilidad de las cargas 4 (EMC 4)

#### Optimizar el transporte de cargas y las infraestructuras

#### 4.1 Movilidad de cargas local. Cualidades

- Ágil, seguro y económico
- Tendiente a no alterar la circulación interna de la plaza local
- Compatible con la vida en la ciudad  
Además debería contar con:
- Condiciones integrales de seguridad y horarios especiales de traslados,
- actuando con disciplina y respeto por las normas de tránsito locales

##### Valoración

- Adecuación de las infra. viales y ferroviarias
- Optimización de la infra. y serv. portuarios
- Servicios de cargas aeroportuarias
- Red de recorridos esp. y zonas de act. log.
- Transporte de cargas interurbano

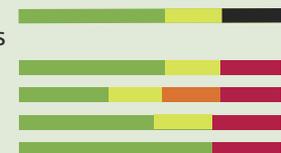


#### 4.2 Movilidad de cargas regional. Cualidades

- sistema integrado, intermodal con mayor eficiencia en el reparto modal
- coordinado entre los modos (FFCC, camión. portuario, aero portuario, etc)
- planificado estratégicamente con participación plurisectorial
- eficiente en el uso de los recursos
- con infraestructura para el desarrollo logístico
- con servicio local
- respetuoso de las normas vigentes
- ágil, puntual, versátil, seguro y de bajo impacto ambiental
- que comprenda el uso racional del suelo
- que recupere y mantenga los trazados ferroviarios

##### Valoración

- Plan Circunvalar completo
- Obras ferroviarias y viales de acceso a terminales portuarias
- Consolidación Autopistas a Bs. As, Sta Fe y Córdoba
- Consolidación Autovías a Sunchoales y Rufino
- Av. Seguda Ronda





# Conclusiones

## Conclusiones a modo de IGC

---

**A**rticular conclusiones del Componente Participativo del PIM habilita a considerar dos dimensiones de resultados igualmente potentes y valiosos: **el proceso desarrollado y el producto obtenido**

### El proceso participativo

A continuación se señalan algunos descriptores que indican el desarrollo de un proceso participativo altamente positivo:

#### Objetivos del proceso

Los objetivos que se plantearon fueron claros y precisos. En cada espacio de convocatoria los participantes tuvieron la explicitación de por qué y para qué se los convocaba y cuál

era el resultado esperado de los encuentros. Los resultados parciales fueron obtenidos según lo planeado al igual que el resultado final del proceso.

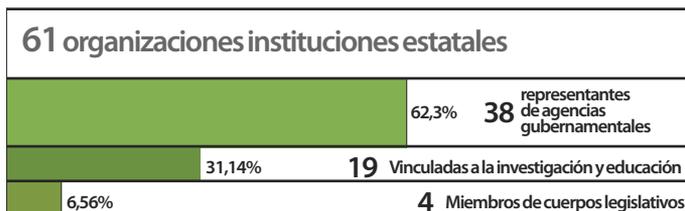
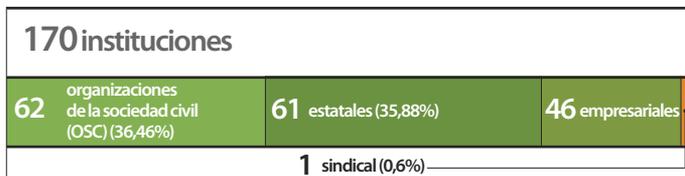
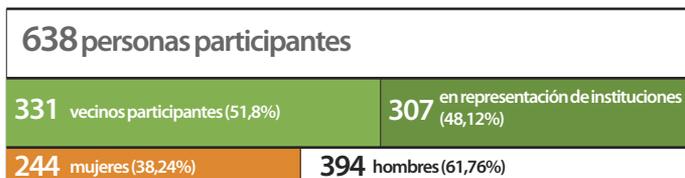
#### Los tiempos del proceso

En la presentación de ciclo, se presentó el cronograma de talleres que fue respetado estrictamente.

#### ¿Quiénes participaron?

La convocatoria a cargo del ENTE de Transporte, incluyó invitaciones tanto individuales como institucionales, con el siguiente saldo:

## Conclusiones



## 1 organización sindical

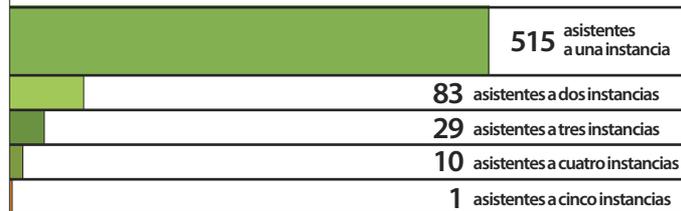
miembros de la Unión Ferroviaria Rosario

## Identificación de actores y grupos sociales relevantes y los que siempre estuvieron ¿Estuvieron los que debían estar?

Como se desprende de la caracterización realizada, se puede observar un número importante de participantes y una interesante variedad de actores a lo largo de los talleres, que a través de sus vivencias e intereses, contribuyeron a moldear el producto final.

No obstante, es significativo el dato acerca de la recurrencia de los participantes a los espacios participativos. Si bien en las cinco instancias la cantidad de personas fue siempre importante (en relación a las expectativas de los responsables y a la convocatoria), es notable la dificultad que existe para sostener los mismos grupos a lo largo del proceso. En este caso en particular podríamos ensayar una argumentación que tiene que ver que los temas que se discutieron en cada taller fueron bien diferentes, entendiéndose, entonces que los interesados también responden a públicos diferentes.

## 638 asistentes a las instancias participativas



### Grado de apertura del proceso

Todas las sesiones fueron abiertas. Si bien se hicieron invitaciones personalizadas, (vía e mail y telefónicamente) hubo campañas por los medios masivos y propaganda grafica en edificios públicos de la ciudad. Toda institución o ciudadano interesado pudo participar de los talleres.

### Grado de participación

El carácter de la participación fue consultivo-deliberativo, lo cual se explicitó a lo largo de todo el proceso.

### Devolución de los resultados

Los productos de cada taller fueron sistematizados y enviados a los participantes en un tiempo máximo de 15 días; esta modalidad fue muy valorada por los participantes. Además estos productos fueron remitidos a toda la base de datos de actores convocados, de tal manera que aquellos que no participaron directamente pudieron seguir el proceso desde los resultados.

### El producto obtenido

Aportes, enriquecimientos y valoración CIUDADANA de las estrategias, programas y proyectos de movilidad, presentados por el Ente de Transporte Rosario que confluyeron en el diseño y adhesión al Pacto de Movilidad que marcará el sentido y los lineamientos del PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD DE ROSARIO

### Estrategias

Las estrategias planteadas por el PIM tuvieron un altísimo nivel de adhesión de los participantes:

- Promover el transporte público masivo de cargas y personas
- Disuadir el uso del transporte privado individual
- Desarrollar el transporte no motorizado
- Articular e integrar las infraestructuras y equipamientos del transporte de carga

Los resultados de los talleres señalaron con claridad y contundencia que esas estrategias marcan la dirección que los ciudadanos de Rosario reconocen como óptima para las políticas públicas de movilidad de Rosario.

Sin dudas la que concentró unanimidad fue la estrategia «PROMOVER EL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE CARGAS Y PERSONAS». Se evidenció entre los participantes la necesidad de un transporte público:

**Eficiente:** por frecuencia y conectividad

**Limpio:** ambientalmente sustentable

**Seguro:** se reducen accidentes

**Accesible:** por el valor de las tarifas y para las personas usualmente excluidas (niños, ancianos, discapacitados)

**Confortable:** como incentivo de uso

No obstante se plantearon algunas dudas al reconocer que también es necesario generar cambios culturales para incentivar el uso de transporte público y la imperiosa reconversión y adecuación de las infraestructuras para soportar su crecimiento.

La estrategia DISUADIR EL USO DEL TRANSPORTE PRI-

## Conclusiones

---

VADO INDIVIDUAL también recibió mayoría de adhesiones. La idea que sostuvo fuertemente la aceptación de esta estrategia fue *la búsqueda de una ciudad más amigable*: menor cantidad de ruido, ambiente más saludable, mejor relación con peatones y ciclistas.

Dos observaciones resultan destacadas:

- es imprescindible para llevar adelante esta estrategia mejorar sustantivamente el transporte público
- culturalmente el automóvil es mucho más que un medio de movilidad, representa status y ascenso social. Lo que torna más difícil el cumplimiento de la estrategia.

**Desarrollas el transporte no motorizado** es una estrategia que se valoró positivamente y articulada al desarrollo de las otras dos. Los participantes apostaron por una ciudad más amigable, ambientalmente limpia y más saludable; expresaron además la necesidad de inversiones en infraestructura adecuada y el diseño de normativa que acompañe el proceso.

Además manifestaron preocupación acerca de la seguridad de los ciclistas por la mayor exposición frente a los robos y la debilidad frente a otros medios de movilidad.

**Optimizar el transporte de cargas y las infraestructuras**, en este sentido, fue muy potente la opinión de los participantes en cuanto a la necesidad de hacer los mayores esfuerzos en la gestión de mejora, consolidación y completamiento de grandes infraestructuras que promuevan la agilidad del desplazamiento de las cargas y facilite el desarrollo económico de la Región y que esta situación no altere la dinámica de la ciudad.

Se resaltó el carácter intermodal, coordinado, para todo

tipo de cargas, con una visión a largo plazo, ecológico, seguro y eficiente.

Fue muy significativa la insistencia de los participantes en resaltar las bondades y potencialidad del ferrocarril en este tipo de transporte y en desarrollar el transporte en barcas por el frente fluvial del río Paraná.

## Proyectos

En líneas generales tuvieron una alta aceptación destacándose fundamentalmente todos aquellos vinculados a la necesidad de promover, alentar y revitalizar el uso del ferrocarril.

## MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

### Transporte público local (TPL)

Todos los proyectos tuvieron una amplia valoración positiva por parte de los participantes. El más valorado positivamente fue el proyecto de Corredores Ferroviarios que además no tuvo apreciaciones negativas. Por su parte el proyecto de Corredores sobre calles y avenidas también fue extensamente aceptado y tuvo una sola marca que mostraba lejanía de expectativas, al igual que las Estaciones de transferencia. En tanto el corredor fluvial, si bien se encuentra en las generales del TPL, recibió algunas observaciones vinculadas a la escasa viabilidad a corto plazo; aunque se lo estima altamente como recurso turístico.

### Transporte público regional (TPR)

La valoración de estos proyectos también fue muy positiva. Tanto el Proyecto *Corredores Ferroviarios (ferrocarriles y tranvías)*, como *Corredores sobre calles, avenidas y rutas (tranvías, trolebuses y buses)* y el *Corredor Fluvial* tuvieron muy pocas valoraciones negativas. En tanto el proyecto *Estaciones Centrales* sufrió valoraciones negativas, surgida de una escasa explicación del proyecto que llevó a malos entendidos en los participantes.

### Soporte a los modos de transporte

Mayoritariamente todos fueron valorados positivamente especialmente el proyecto sobre *Tecnologías aplicadas* que no tuvo objeciones. El de *Planificación Urbana y Aspectos ambientales* tuvo alguna consideración negativa y fue medianamente aceptado el proyecto de *Educación y seguridad vial*.

### Transporte privado individual

En este tipo de movilidad se dió una situación singular; aunque en términos generales hubo aceptación, el proyecto *Cargas e incentivos económicos* fue valorado totalmente negativo. Es decir no se perciben como satisfactorias todas aquellas medidas que signifiquen restricciones individuales de uso o cargas económicas para la utilización del automóvil particular. En cambio se valoraron positivamente todos aquellos que involucran inversiones y acciones públicas (*Intervenciones Físicas*).

### Transporte no motorizado

En este caso todos los proyectos tuvieron gran aceptación: tanto *Plan de Ciclovías*, *Transporte Público de Bicicletas*, *Campañas de Formación*, *Accesibilidad Peatonal* no tuvieron valo-

raciones negativas. En tanto *Zona de Prioridad peatonal* tuvo una sola señal de carácter negativa

## MOVILIDAD DE CARGAS

### Transporte de carga local (TL)

Los proyectos, fueron ampliamente valorados en forma positiva; sobre todo aquellos que significan adecuar y promover las grandes Infraestructuras como Puerto, Aeropuerto, zonas de actividades logísticas. Hubo unanimidad en el proyecto de *Transporte de Cargas Intra urbana*, y se evidencian algunas objeciones al proyecto *Adecuación de las infraestructuras viales y ferroviarias*. Esta objeción es de carácter metodológico ya que se argumentó la necesidad de diferenciar ambas infraestructuras.

### Transporte de carga local (TL)

La valoración de los proyectos estuvo muy repartida. En general se mostró aceptación pero la mayoría de los proyectos se colocó una marca de oposición; la misma se argumentó como la necesidad de desalentar toda forma de movilidad por rutas y autopistas y alentar y promover el uso del ferrocarril.

En ambos casos, se puso en evidencia la escasa autonomía local en la toma de decisión para la gestión de la mayoría de estos proyectos por lo que se insistió fuertemente en consolidar y afianzar las relaciones interjurisdiccionales para que el desarrollo de los proyectos tenga la direccionalidad que los actores locales valoran positivamente.





## Participaron de los talleres de debate y consenso

---

Acquaviva, Luciano  
Adda, Gustavo  
Aguirre, Gabriel  
Ahumada, Héctor  
Aita, Osvaldo  
Alos, Rubén  
Altieri, Claudio  
Alvarez, Damián  
Alvarez, Dolores  
Alvarez, Isidro  
Alvarez, Leonides  
Alvarez, Monica  
Anapolsky, Sebastián  
Antenore, Mariano  
Aquino, Walter  
Arancibia, Aníbal

Aranda, Gonzalo  
Arias, Celia  
Azzaro, Pedro  
Balloni, Pablo  
Baragiola, Marcelo  
Baroso, Alejandro Pablo  
Barosso, Ana  
Barraza, Eduardo  
Barrera, Mercedes  
Barriento, Juan  
Basadonna, Juan  
Beck, Marcos  
Beltrán, Adalberto  
Benítez, Carolina  
Bernasconi, José  
Bertoni, Fernando

Bexatte, Marcela  
Biasone, Bruno  
Biscotti, Marcela  
Bitar, Jorge  
Blanca  
Blanco, Beatriz  
Boggiano, Alejandro  
Boggiano, Guido  
Bolañiuck, Juan José  
Bongiorno, Daniel  
Buljubasic, Sergio  
Cabezudo, Martín  
Calabuzo, Luis  
Calluso, Luciano  
Campora, Susana  
Cantarello, Javier

Carrillo, Ángeles  
Carvana, Ángela  
Casali, Carlos  
Castillo, Fabián  
Castro, Graciela  
Catini, Juan Carlos  
Catuogno, Lucas  
Cedro, Lía Rosa  
Cesca, Mario  
Chialvo, Gustavo  
Cipiti, Sergio  
Colavechia, Ximena  
Colella, Patricia  
Comacchio, Luciano  
Contesti, Ángel  
Corchs, Andrés  
Córdoba, Oscar  
Corsi, Daniel  
Corte, Hilda  
Cortes, Osvaldo  
Costantini, Tomás  
Couselo, Beatriz  
Cruz, Víctor  
Cucco, Leandro  
Cuello, Andrea  
Cuerdo, Alina  
Davalle, Pablo  
Del Valle, Juan  
Delicia, Silvia  
Delmonte, Mara  
Di Giacomo, Osvaldo  
Di Nucci, Silvina  
Díaz, Lisandro

Díaz, Marcelo  
Diez, Norberto  
Dinolfo, Miguel  
Donadio, Emilio  
Dottore, Andrés  
Echevarría, Ignacio  
Egidi, Paola  
Elbusto, Celina  
Ercole, Adriana  
Escobar, Alicia  
Escobar, Hugo  
Estupinan, Nestor  
Fabro, Henry  
Fe, Silvia  
Feltre, Raul  
Fernández, Rodrigo  
Fernández Torres, A.  
Ferreira, Mirta  
Fertitta, Leonardo  
Fiameni, Pablo;  
Fiocchi, Benito  
Fiorillo, Francisco  
Firnesto Aita, Florencia  
Flores, Andrés Alberto  
Floriani, Héctor  
Forcada, Delia  
Ford, Alberto  
Fornarini, Eduardo  
Francipane, Silvia  
Frick, Beatriz  
Frogaeri, Paolo  
Galiano, José María  
Galindez, Matías

Gallione, Marcelo  
Galmarini, Carlos  
Gangemi, Mónica  
Garag, Liliana  
Garate, Graciela  
Garavano, Alejandra  
Garbatzky, Mario  
García, Carlos  
García, Carlos  
García, Jimena  
García, Lucas;  
Garimberti, Raquel  
Garog, Liliana  
Garrote, Ma. Jimena  
Gazzera, Claudio H.  
Genovar, Oscar  
Gergolet, Silvia  
Giorgis, Yanina  
Girini, Ernesto  
Giuliano, Gabriela  
Gómez, Jorge  
Gómez Kenny, Ricardo  
Gonnet, Silvina  
González, Daniel  
González, Sara  
Guaragna, Ma. Marta  
Guariglia, Alicia  
Guastadisegni, Diego  
Helguera, Carlos  
Herrera, Vanesa  
Inserra, Ma. Jimena  
Isola, Juan Manuel  
Ivancovich, Elda

Jokanovich, Eva  
Junco, Juan;  
Kramer, E.  
Lagier, María  
Lardía, Alejandro  
Ledesma, Sabrina  
Licanda, Abel  
Lobo, Laura  
López, Bernardo  
López, Luciano  
López, Patricia  
Loureiro, Luis Ernesto  
Machuca, Florencia  
Madrid, Juan  
Madrid, Karina  
Maggi, Rolando  
Magnarelli, Ricardo  
Maguna, Celina  
Maisonave, Emilio  
Marinozzi, Pablo  
Marozzi, María  
Massa, Rogelio  
Massello, Luis  
Mastrangelo, Daniela  
Masuelli, Nicolás  
Mazzei, Javier  
Mensi, Rodolfo  
Meonis, Ma. Olga  
Merdi, Juan Carlos  
Merondo, Blanca Lidia  
Mijich, Maria Cecilia  
Mina, Maria Soledad  
Miniella, Cristian

Molina, Carlos  
Molina, Graciela  
Monge, Mariana  
Montanbano, Roberto  
Monzon, Daniel  
Moreno, Carlos José  
Moscato, Juan Ing.  
Navarro, Bibiana  
Nazar, Mara;  
Negri, Raúl  
Orayen, Daniel  
Orcellet, Ma Laura  
Ordoñez, Jorgelina  
Oviedo, Silvia  
Paizal, Severino  
Palombo, Guillermo  
Pantarotto, Gabriela  
Paoloni, Andrea  
Parker, Guillermo  
Parker, Guillermo  
Parussini, Alejandra  
Pavoni, Adrián Raúl  
Peccia, Roberto  
Peirano, Gustavo  
Pellegrini, Carlos María  
Pereyra, Leda  
Pérez Giavarini, Roberto  
Petrini, Rubén  
Petrucci, Ma. Isabel  
Petsiotis, Roberto  
Picco, Alicia  
Pico, Paola  
Pictamozo, Pedro

Piriz, Eleonora  
Pontel, María  
Potsiotis, Roberto  
Povatos, Miguel  
Poyatos, Miguel  
Pribilovia, Juan  
Prililovic, Juan  
Ramirez, Liliana  
Ramos, Beatriz  
Raposo, Isabel  
Remolins, Jaime  
Retamozo, Ángel  
Retamozo, Ofelia  
Rettatore, María Eugenia  
Ribis, Ana María  
Rispo, Andrea  
Rittatore, María Eugenia  
Rivero, Noelia  
Rodríguez, Alberto Nicanor  
Rodríguez, Graciela  
Rodríguez Otero, Jorgelina  
Rodríguez Solano, Manuel  
Rojas, Andrés  
Rojas, María  
Rolante, Stella  
Rolt, Cristian  
Romano, Alejandra  
Rosacedro  
Rosvela, Romina  
Royas, Alejandra  
Sadone, Florencia  
Salinas, Victoria  
Sánchez, Oscar

Sanchidrian, Jorge  
Santamaria, Miguel  
Savoretti, Luciano  
Scaiola, Juan Pablo  
Scenna, Nicolás  
Schmittlen, Ma. Del Carmen  
Seffino, Raúl  
Seghezzo, Pablo  
Sesé, Alfredo Oscar  
Sherbi, Emir  
Silva, Jose  
Silva, Valter Elvio  
Sosa, Ana María  
Sosa, Carlos  
Steiman, Laura  
Stochero, Oscar  
Susana  
Sylvestre, Francisco  
Taccetta, Jose Hugo  
Tazzioli, Santiago  
Tenaglia, Pablo  
Tiscornia, Bettina  
Tittarelli, Paula  
Tolari, Bruno  
Torres, Marcela  
Toscano, Carmen  
Tournier, José Luis  
Trangoni, Ana Inés  
Trebino, Susana  
Ukic, María Paola  
Vacca, Natalia  
Vacca, Rodolfo  
Valderrama, Ana

Valenzuela, Sandra  
Valledos, Anselmo  
Vancovich, Elda  
Vander Meulou, Romina  
Vannucci, Carlos  
Vázquez, José María  
Vázquez, Martín  
Vega, Marcelo  
Vera, Margarita  
Verzeñassi, Damián  
Vianna, Horacio;  
Vilarodona, Carlos  
Villalba, Horacio  
Villalobo, Horacio  
Villalobos, Julio  
Villalobos, Octavio  
Virga, Patricia  
Visconti, Mariano  
Vitale, Cayetano  
Vozzi, Lucas  
Yodice, Adrián  
Yujnovsky, Alberto  
Yujnovsky, Paola  
Yuli, Mónica  
Zanda, Hector  
Zapata, Ignacio  
Zapato, Damián  
Zularica, Natalia







