

.PACTO DE MOVILIDAD

Fundamentos del Pacto de Movilidad.

Las ciudades en crecimiento se enfrentan a una progresiva complejidad constituida por los múltiples aspectos de la movilidad urbana. Ésta se configura a partir de los usos que los habitantes hacen de su ciudad y de los modos de desplazamiento por su espacio circulatorio. Es decir, en la ciudad puede reconocerse una pluralidad de usos y actores disputando el movimiento y el tránsito por un espacio público siempre acotado y, por ello, preciado.

El tema de la movilidad en ciudades de las características de Rosario comprende múltiples dimensiones y actores. La movilidad no se estructura a partir de un único origen, sino que acontece a través de una gran variedad de decisiones.

Nuestra ciudad y su región han ido desarrollando nuevos atractivos y han estado sujetas a transformaciones estructurales en la conformación de las grandes infraestructuras económicas, que le imprimen día a día una dinámica mayor, impactan en un tránsito crecientemente exigido, incrementan la circulación y los desplazamientos, especialmente en algunas zonas del área metropolitana vinculadas al transporte de cargas para la exportación de commodities y otras como el centro y microcentro de Rosario impactadas por el crecimiento económico que se traduce inmediatamente en el incremento del uso del automóvil individual.

El proceso de recuperación económica evidenciado en los últimos años y los crecientes niveles de actividad, impactan también sobre este aspecto de la vida de la ciudad. En la problemática actual de la movilidad tienen incidencia la alta utilización del automóvil particular y la creciente participación del transporte de carga, como los más relevantes.

Esta situación redundante en una gran exigencia de las instalaciones físicas y condiciones infraestructurales que presenta este espacio urbano, mostrando algunos indicios de saturación en ciertos períodos, puntos y/u horarios.

Los principales costos sociales que conlleva el paradigma contemporáneo de la movilidad se relacionan directamente con la congestión y la pertinente pérdida del tiempo de los usuarios, los niveles de ruido y contaminación del aire que repercuten en la salud de la población, el aumento de la cantidad de accidentes y una mayor expansión de la ciudad, produciendo nuevos desarrollos urbanos de baja densidad.

Rosario experimenta un crecimiento que muestra algunos indicios de dificultades en su movilidad. Este reconocimiento permite prever y anticiparse a la aparición de problemas mayores, a partir del desarrollo de intervenciones públicas que mantengan como norte orientador la preservación de la calidad de vida colectiva, en el marco de un desarrollo perdurable; económica, social y ambientalmente sustentable.

Si pensamos al transporte como un medio de generar equidad social, es importante entonces definir políticas de movilidad que permitan construir una ciudad más solidaria, con mejor accesibilidad para los ciudadanos y mejor calidad de vida para la sociedad en general.

Rosario tiene un largo camino realizado en materia de planificación estratégica, herramienta de gestión concertada que ha mostrado ser apropiada para un desarrollo eficaz y duradero, y que ratifica la vocación de una Rosario con profundo respeto por la diversidad y la convivencia.

Partiendo de la evidencia de la complejidad de la situación, y los antecedentes analizados en diversas ciudades del mundo, la Municipalidad de Rosario formuló en **Plan Integral de Movilidad -PIM-**, con el objetivo principal de contar con un documento de referencia en la gestión de la movilidad de Rosario y su extensión metropolitana.

El PIM es un documento que pretende respaldar conceptualmente los lineamientos proyectuales de un **Modelo de Movilidad deseado por todos**, enmarcados en un enfoque sustentable, gestionados con una actitud innovadora e integral. Propone una serie de líneas de actuación y proyectos específicos coordinados y consensuados entre actores de diversa índole, para mejorar los desplazamientos de las personas y las cargas en la ciudad y su área metropolitana.

Entendemos que la movilidad no constituye una cuestión exclusiva de las administraciones públicas sino que, además, involucra comportamientos y responsabilidades de múltiples actores, que, en definitiva, son todos aquellos que circulan y transitan por el espacio de uso común que ofrece la ciudad.

El desafío es alcanzar un cambio de conducta hacia métodos más eficientes de movilidad, que satisfagan las necesidades de desplazamientos de los habitantes actuales y futuros, lo que implica tanto la concreción de las estrategias propuestas como el compromiso social de todos los ciudadanos.

Resulta necesario desarrollar ese cambio de conducta de forma colectiva, destinado a la construcción de una ciudad diferente, en el marco del consenso, mediante mecanismos de participación ciudadana y contando con el aporte de especialistas que permitan la implementación de políticas técnicamente sólidas y legitimadas por la comunidad en general.

En este sentido, el PIM ha sido sometido a un proceso de revisión, donde diversos actores que intervienen en la producción y gestión de la movilidad de la ciudad, plasmaron su mirada y acordaron lineamientos estratégicos.

En orden de impulsar un mecanismo participativo para el abordaje de los proyectos enmarcados en el PIM, se han desarrollado una serie de talleres de debate y consenso, divididos en ejes temáticos estructurantes. La participación de la ciudadanía en general, de institutos técnicos locales y nacionales y organismos internacionales especializados en la problemática de la movilidad, permitió garantizar un abordaje integral, participativo y colectivo.

El resultado de este proceso fue aunar voluntades para la formulación de un Pacto de la Movilidad, que estableciera criterios comunes de la movilidad deseada para la ciudad. Esta manifestación conjunta de distintos actores sociales involucrados, hoy se erige como el punto de partida de un trabajo en común que deberá concretarse en planes de actuación específicos.

Pacto de Movilidad.

El Pacto de Movilidad se erige como la expresión de voluntad de todos los ciudadanos de Rosario para fijar criterios comunes sobre la movilidad deseada de la ciudad y de las acciones necesarias para alcanzarla. Es, en definitiva, un acuerdo conjunto entre todos los habitantes que participan de la movilidad y su gestión.

En este sentido, las personas que suscriben este Pacto de Movilidad, acuerdan que la movilidad de la ciudad debe basarse en principios de:

Sustentabilidad: es necesario promocionar la utilización de medios de transporte respetuosos del medio ambiente, permitiendo la viabilidad económica del modelo, la recuperación del espacio urbano y el respeto por nuestro entorno.

Accesibilidad: formulando una red de infraestructura capaz de integrar a todos los ciudadanos y los distintos puntos de la ciudad permitiendo de esta manera igualdades desde el punto de vista social y territorial.

Seguridad: garantizando la seguridad de las personas y la protección del espacio público en términos de seguridad vial.

Eficiencia: brindando desde un punto de vista operacional y energético una optimización de la distribución de la matriz modal, promoviendo la utilización de los modos que resulten más adecuados.

Calidad de vida: el modelo de movilidad debe instar a recuperar y aumentar dentro de un marco de justicia social, los espacios públicos y reducir el tiempo de los desplazamientos urbanos empleado para las actividades ciudadanas.

Dinamismo económico: la movilidad debe utilizarse como instrumento que permita que la ciudad se desarrolle como centro económico y polo de atracción turística.

Intermodalidad: se debe garantizar la integración óptima de los diferentes modos de transporte, con el objetivo de lograr usos más eficientes y responder a las necesidades de los ciudadanos.

Planificación urbana: la configuración de los usos del suelo y en particular del espacio público debe ser acorde a las necesidades del modelo de movilidad deseado, para lo cual el diseño de futuras actuaciones en el ejido urbano deben favorecer la coexistencia de desplazamientos, seguridad y accesibilidad, evitando los traslados innecesarios y fomentando mayores densidades.

Gestión de la Movilidad: la tecnología disponible debe ser aplicada a la movilidad para permitir la gestión del tráfico urbano, del sistema de flota del transporte público y de la infraestructura vial y para brindar información dinámica on line a los usuarios.

Concientización y Educación vial: los ciudadanos deben crear y preservar hábitos y actitudes responsables hacia el uso de las vías públicas y de los vehículos, reforzadas por campañas de comunicación permanentes.

En consecuencia, se consensúan tres estrategias centrales:

- ⇒ **La promoción al transporte público masivo**
- ⇒ **El desarrollo del transporte no motorizado**
- ⇒ **La disuasión del transporte motorizado individual.**

Objetivo General

Lograr un sistema de Movilidad urbano-regional integrado, eficiente y competitivo, optimizando la distribución modal en pasajeros y cargas e incorporando procesos y tecnologías que promuevan la sustentabilidad ambiental local y global.

Objetivos Específicos

1. Desarrollar un Sistema Integrado de Transporte, de calidad e inclusivo, que fomente el transporte ferroviario, tranviario y corredores exclusivos de transporte público y, en particular, el transporte eléctrico.
2. Favorecer la bicicleta como modo de transporte, a través de la promoción de su uso y el mantenimiento, ampliación y renovación de las infraestructuras.
3. Incluir al peatón como protagonista de la movilidad de la ciudad, ampliando la infraestructura urbana tendiente a mejorar la calidad y seguridad de los peatones.
4. Promover el uso equilibrado del transporte motorizado individual.
5. Organizar las operaciones de carga y descarga, generando una distribución urbana y regional de mercaderías y productos ágil y ordenada.
6. Proteger el medio ambiente, promoviendo el uso energías limpias/renovables.
7. Fortalecer la articulación entre la planificación urbana y la movilidad.
8. Promover el desarrollo de Tecnologías aplicadas a la movilidad.
9. Mejorar las actuaciones de información, concientización, educación y seguridad vial.
10. Fortalecer los mecanismos institucionales de gobernabilidad vinculados a la movilidad.

1. Desarrollar un Sistema Integrado de Transporte, de calidad e inclusivo, que fomente el transporte ferroviario, tranviario y corredores exclusivos de transporte público y, en particular, el transporte eléctrico.

Mejorar el servicio y la calidad del transporte urbano de pasajeros.

- ✓ Establecer medidas que permitan aumentar la velocidad comercial y la regularidad: priorización semafórica, giros preferentes.
- ✓ Racionalizar los recorridos en el Área Central implementando carriles exclusivos y/o preferenciales de transporte público.
- ✓ Implementar servicios expresos y diferenciales para captar distintos segmentos del mercado.
- ✓ Reemplazar y complementar los actuales medios de pago con nuevas tecnologías. Implementando un sistema tarifario integrado que posibilite el trasbordo entre líneas y modos.
- ✓ Incrementar la cantidad de refugios en las paradas del transporte público, con pantalla lumínica, puntos de información y postes informativos.
- ✓ Mejorar la frecuencia de paso de las unidades.
- ✓ Incorporar mayor cantidad de unidades especiales para personas con capacidades diferentes.
- ✓ Realizar encuestas sistematizadas para ajustar la oferta a la demanda y continuar con las encuestas permanentes de opinión sobre calidad del servicio.
- ✓ Desarrollar campañas de comunicación y sensibilización a favor del transporte público.

Consolidar corredores de transporte masivo sobre calles y avenidas.

- ✓ Implementar gradualmente carriles exclusivos de circulación de transporte público (buses, trolebuses, BRT, tranvías), otorgando mayor eficiencia y rapidez al sistema, que serán de distinta significación, en relación con los perfiles urbanos existentes. Se prioriza la implementación del Corredor Tranviario Norte-Sur.
- ✓ Implementar líneas alimentadoras en etapas sucesivas que se articularán con estaciones de transferencia dotadas de equipamientos para la intermodalidad (estacionamiento de bicicletas, autos), de diferente envergadura y jerarquía.
- ✓ Ampliar el sistema eléctrico de transporte urbano.
- ✓ Ampliar las líneas de rondas troncales desde el centro hacia la Av. de Circunvalación, generando transferencias con los corredores radiales.

Promover la implementación de servicios/corredores ferroviarios de pasajeros.

- ✓ Servicios regionales de pasajeros, recuperando la serie de estaciones ferroviarias históricas de la ciudad, su área metropolitana y su región.
- ✓ Servicios de larga distancia. Tren Buenos Aires- Rosario-Córdoba.

Promover el desarrollo de un sistema de transporte fluvial de pasajeros.

- ✓ Implementar servicios de transporte fluvial de pasajeros, a partir de reconocer la potencialidad que ofrece el río Paraná.
- ✓ Desarrollar estaciones fluviales integradas a servicios especiales de buses y con equipamiento para estacionamiento y guarda de bicicletas.

Promover la intermodalidad entre los distintos modos de transporte.

- ✓ Integración de redes y modos de transporte, entre el transporte masivo (buses, tranvías, trenes) y el resto de los modos de transporte (bicicleta, a pie, autos).
- ✓ Desarrollar una red intermodal de transporte de pasajeros para el Área Metropolitana de Rosario.
- ✓ Mejorar los servicios y operaciones de la Terminal de Ómnibus.
- ✓ Desarrollar una estación intermodal de pasajeros, como nudo de intercambio de los distintos modos de transporte mediante la incorporación de nuevos servicios de transporte tanto ferroviarios como viales y nuevas áreas de estacionamiento.
- ✓ Desalentar progresivamente el ingreso de servicios interurbanos al centro de la ciudad, en particular, a la Plaza Sarmiento.

2. Favorecer la bicicleta como modo de transporte, a través de la promoción de su uso y el mantenimiento, ampliación y renovación de las infraestructuras.

Implementar el Plan de ciclovías.

- ✓ Ampliar en forma progresiva las ciclovías existentes y garantizar su mantenimiento hasta constituir una red integrada en toda la ciudad, con sus respectivos equipamientos urbanos (bicicleteros, integración con las estaciones de transferencia, señalización, iluminación, arbolado)
- ✓ Favorecer la circulación ciclista mejorando los cruces de calles y la señalización correspondiente.
- ✓ Implementar estacionamientos de bicicletas seguros y protegidos. En una primera fase asociados a los puntos de mayor atracción de viajes, en edificios y lugares públicos.
- ✓ Instar a empresas e instituciones para que dispongan de estacionamientos para las bicicletas, así como de vestuarios y obliguen el uso de los elementos de seguridad personal y vial.
- ✓ Adecuación de infraestructuras y normativas para modos alternativos de movilidad, deporte y recreación (rollers, skates, longboard, waveboard, otros).
- ✓ Desarrollar en forma progresiva un sistema de bicicletas públicas.
- ✓ Exigir y controlar el cumplimiento de la ordenanza N° 4052/1986 que establece que las playas de estacionamiento para autos deben reservar espacios para el estacionamiento de bicicletas y que los edificios de organismos nacionales, provinciales y municipales, empresas del estado, hospitales, escuelas deben proveer un sitio para el estacionamiento gratuito y seguro de bicicletas.

Realizar campañas de concientización, formación y promoción del uso de las bicicletas.

- ✓ Implementar campañas de promoción del uso de la bicicleta que permitan reconocer a este modo de transporte como una alternativa para determinados viajes. Estas campañas deberán estar dirigidas a distintos sectores de la sociedad y deben contemplar actividades a desarrollarse en Centros Municipales de Distrito como también dentro del ámbito estudiantil en todos sus niveles, a través de programas específicos.
- ✓ Desarrollar programas que ofrezcan ventajas especiales para la compra de bicicletas y de los artículos de seguridad personal mediante líneas de crédito y promociones fiscales a empresas.
- ✓ Desarrollar programas dirigidos a empresas y/o a entes gubernamentales para patrocinar el uso de la bicicleta.
- ✓ Implementar campañas de formación, que instruyan a una conducción segura, fomentando eventos especiales que tengan el efecto de promover el uso de la bicicleta integrando elementos de seguridad personal y vial. Se deberá elaborar conjuntamente con distintos actores involucrados, un manual de buenos usos que contenga información general para el usuario.
- ✓ Fortalecer y ampliar el desarrollo del programa Calle Recreativa cambia el aire.
- ✓ Fortalecer las iniciativas de distintas Ongs. que promocionan el uso de la bicicleta.

3. Incluir al peatón como protagonista de la movilidad de la ciudad, ampliando la infraestructura urbana tendiente a mejorar la calidad y seguridad de los peatones.

Garantizar accesibilidad y seguridad peatonal

- ✓ Realizar el mantenimiento y renovación de veredas y de mobiliario urbano.
- ✓ Continuar el proceso de construcción de veredas en todos los barrios de la ciudad y/o mejorar su calidad en función de las normativas vigentes para asegurar una adecuada accesibilidad, priorizando una llegada segura al transporte público y a los edificios y espacios públicos (educación, salud, recreación).
- ✓ Cumplir gradualmente con la Norma IRAM 111102-2 2002 "Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para personas con discapacidad visual en espacios urbanos y en edificios con acceso de público. Señalización en solados y planos hápticos. Eliminación de barreras arquitectónicas (cordones, obstáculos en veredas) con el objeto de disminuir la desigualdad en la movilidad de personas con capacidades disminuidas. Estas actuaciones se asocian usualmente a espacios o edificios públicos, pero se pretende extender en el concepto hacia los elementos de una cadena de transporte (paradas de transporte, estaciones) y también hacia Sistemas de comunicación e información comunitaria (señalética pública y privada).
- ✓ Fomentar la implementación de los Caminos Escolares, generando itinerarios seguros donde colaboren los vecinos y comerciantes de la zona para su control, junto a la Policía y la GUM, fomentando los desplazamientos seguros en bicicleta y a pie de los niños a la escuela.

Dar prioridad al tránsito peatonal.

- ✓ Modificar el reparto de los ciclos semafóricos en los principales ejes, en el sentido de coordinar el paso de los peatones y de incrementar su tiempo de paso, para hacer más comfortable el recorrido a pie.
- ✓ Potenciar las operaciones de la Guardia Urbana para impedir las infracciones que afecten a la movilidad de los peatones.
- ✓ Segregación de tránsitos distintos, protegiendo las veredas del resto del tránsito mediante medidas arquitectónicas o de mobiliario urbano: colocación de vallas, maceteros, etc. en las vías en las que el conflicto entre el tránsito peatonal y vehicular constituya un factor de peligrosidad o accidentalidad.
- ✓ Mejorar las condiciones de seguridad en las calles, incrementando la iluminación de zonas poco iluminadas y accesos a zonas deportivas.
- ✓ Señalizar en tramos mixtos de uso peatonal y de bicicletas indicando la preferencia de uso con claridad.
- ✓ Asegurar la continuidad de los mecanismos de control respecto de invasiones por parte de los automóviles de los espacios peatonales públicos y reservados especiales.

Garantizar la calidad de los espacios peatonales

- ✓ Promover nuevos espacios de prioridad peatonal consolidando en el área central sectores con unificación de calzadas.

- ✓ Definir anchos mínimos de veredas que aseguren la accesibilidad a toda la población, incluida la de movilidad restringida y dimensionada en función del volumen de tránsito peatonal que soportan y se prevé soportarán.
- ✓ Segregar físicamente las veredas, protegiéndolas del tránsito vehicular cuando éste constituya un factor de peligrosidad o accidentalidad. La separación se puede realizar mediante medidas arquitectónicas o de mobiliario urbano como por ejemplo: colocación de vallas, maceteros, pretilas, etc.
- ✓ Intervenir en peatonal San Martín, desde tres perspectivas: histórica, estética y funcional; recuperando la imagen del casco antiguo de la ciudad y el espacio urbano.
- ✓ Controlar y exigir a todo aquel que actúe sobre la vereda por obras temporales para que mantenga un sector en condiciones aptas de circulación peatonal.
- ✓ Ampliar los espacios peatonales de calidad en el paseo ribereño.

4. Promover el uso equilibrado del transporte motorizado individual.

Desarrollar herramientas de organización del tránsito y de disuasión y/o restricción de su uso.

- ✓ Organizar la circulación del transporte motorizado individual dando prioridad al transporte público, en particular en el área central y en sectores de congestión vehicular.
- ✓ Reducir el número de plazas de estacionamiento sobre la calzada, en particular en las calles más estrechas y concurridas del área central.
- ✓ Ampliar la zona calma en el área central y determinar otras zonas en áreas de nueva centralidad de la ciudad.
- ✓ Ampliar la zona de estacionamiento medido en el área central e incorporar nuevas áreas en sectores de nueva centralidad y en áreas comprometidas con usos estacionales (el paseo ribereño) o temporales (Fiesta de las Colectividades, recitales, eventos deportivos, actos cívicos, otros).
- ✓ Implementar el estacionamiento fuera de las calzadas en los corredores de transporte masivo, cuando resulte necesario.
- ✓ Promover ventajas para el uso de coches compartidos, otorgando privilegios de estacionamiento y/o circulación.
- ✓ Evitar la proliferación de áreas de estacionamiento privado diseminadas en forma aleatoria en el ejido urbano.
- ✓ Fortalecer los controles de tránsito y desarrollar campañas de concientización de las normas de tránsito y de seguridad vial.
- ✓ Realizar convenios de colaboración entre empresas y el municipio para planificar el transporte colectivo privado de sus trabajadores.
- ✓ Promover la contratación de transporte colectivo para los empleados o resolver el estacionamiento en áreas internas a cada empresa.

Promover el uso de tecnologías

- ✓ Incorporación continua de tecnologías para realizar controles de tránsito (velocidad, cruces de semáforos en rojo, invasión de sendas peatonales, alcoholemia y/o otras sustancias, otros).
- ✓ Promover el uso de tecnologías limpias en la industria automotriz.

Realizar inversiones en infraestructura para lograr una circulación y estacionamiento controlado.

- ✓ Construir nuevos espacios de estacionamientos en puntos estratégicos de intercambio modal en coordinación con el desarrollo de los corredores masivos de transporte.
- ✓ Promover la construcción de cocheras masivas en sitios estratégicos, disuasorios del ingreso del automóvil individual al Área Central, resolviendo tanto en espacios públicos (plazas, parques) como privados el estacionamiento soterrado, sin afectar el espacio público.
- ✓ Exigir la inclusión de áreas para estacionamiento de autos, motos y bicicletas en las nuevas construcciones al interior del predio.
- ✓ Implementar carriles exclusivos y/o preferenciales de Transporte Público.
- ✓ Implantación de equipamiento físico (pretilos u otros elementos de restricción para vehículos de determinado tipo) que transforman la sección de una calle reduciendo su capacidad de absorber tránsito.

- ✓ Implementar zonas de unificación de calzadas.
- ✓ Exigir que todo emprendimiento que implique ingreso y egreso masivo de personas resuelva el estacionamiento sin afectar el espacio público.

5. Organizar las operaciones de carga y descarga, generando una distribución urbana y regional de mercaderías y productos ágil y ordenada.

Actuaciones de escala regional

- ✓ Impulsar una distribución modal más eficiente, promoviendo el incremento del transporte ferroviario.
- ✓ Gestionar, en forma consensuada entre los distintos niveles de gobierno (local, provincial y nacional) la concreción del Plan de Reordenamiento de los Accesos Ferroviarios y Viales a la Región Metropolitana de Rosario, lo que posibilitará la eliminación en forma parcial del transporte de cargas por el interior de la ciudad de Rosario y del Cordón Norte Metropolitano, dejando disponibles trazas existentes para su utilización en el transporte de pasajeros.
- ✓ Consolidar las autopistas a Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, y las autovías a Sunchales y Rufino; así también como la construcción de la Av. Segunda Ronda, en paralelo al fomento del desarrollo ferroviario tanto de cargas como de pasajeros.
- ✓ Optimizar la infraestructura y operatoria en el Puerto de Rosario, (diversificar e incrementar las cargas; priorizar las cargas limpias y container izadas 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).
- ✓ Promover el desarrollo de servicios de cargas aeroportuarias, para lo que es fundamental fomentar 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 y reestructurar como Zona de Actividades Logísticas y Centro de Transferencia de cargas aéreas del actual sector de cargas y depósito fiscal del Aeropuerto.

Actuaciones de escala local

- ✓ Adecuación de las infraestructuras viales y ferroviarias definidas en el Plan Urbano Rosario en el eje de la Av. de Circunvalación (colectoras, 3° y 4° carril actualmente en ejecución), en los accesos, en los boulevares de ronda, en los nuevos enlaces y en los tendidos ferroviarios (construcción de curvas y empalme en Cabin 8, acceso sur a puerto con trocha angosta)
- ✓ Consolidar una red de recorridos específicos para el transporte de cargas y zonas de actividades logísticas, en particular, aquellas propuestas por el PRODESI (Programa de Desarrollo de Suelo Industrial).
- ✓ Restringir el ingreso de vehículos pesados al área central y promover zonas para la desconsolidación de las cargas.
- ✓ Fortalecer las normas de regulación y control de las operaciones de carga y descarga, aplicando nuevas tecnologías y fortaleciendo la capacitación de recursos humanos.
- ✓ Mejorar la información referida a la reglamentación en relación al transporte de cargas para circular por la ciudad.

6. Proteger el medio ambiente, promoviendo el uso de energías limpias/renovables.

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.

- ✓ Promover el uso de carburantes menos contaminantes.
- ✓ 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.
- ✓ 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.

Mediciones de calidad del aire. Control de la contaminación atmosférica y acústica causada por el tránsito.

- ✓ Implementar un sistema de controles que permitan disminuir los niveles de óxidos de nitrógeno en las zonas de mayor densidad vehicular y las emisiones de humo y hollín provenientes de vehículos diesel.
- ✓ Implementar un sistema de control de ruidos que permita disminuirlos.
- ✓ Implementar sistemas de penalidades a vehículos ineficientes.
- ✓ Promover el uso de combustibles limpios en los sistemas de transporte masivo.
- ✓ Crear un inventario de emisiones, estableciendo 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.

Fortalecer los mecanismos de control

- ✓ Régimen de control y habilitación de vehículos

7. Fortalecer la articulación entre planificación urbana y movilidad.

Políticas de usos del suelo

- ✓ Alentar las urbanizaciones compactas y continuas, evitando la baja densidad tanto como la monofuncionalidad y las urbanizaciones alejadas de la trama urbana.
- ✓ Definir estrategias de desarrollo urbano que alienten una relación residencia-trabajo equilibrada que disminuya desplazamientos de movilidad obligada de larga distancia.
- ✓ Definir la relación entre los corredores de transporte masivos y los usos del suelo, promoviendo una mayor densificación y aprovechamiento integral del siempre escaso espacio público.
- ✓ Definir criterios de urbanización que garanticen la integración entre los distintos modos de transporte, dotando de adecuada accesibilidad a los servicios y equipamientos de enlace entre los ellos.
- ✓ Fortalecer el proceso de descentralización municipal, promoviendo políticas de proximidad que acercando diversidad de usos, servicios y equipamiento al vecino generen una disminución de los desplazamientos motorizados.

Promover el desarrollo de Infraestructura y equipamiento para una movilidad sustentable.

- ✓ Promover infraestructuras y equipamiento urbanos que creen condiciones favorables para los desplazamientos a pie y no motorizados.
- ✓ Articular infraestructuras peatonales, redes de ciclistas y transporte público con los espacios de uso público.
- ✓ Considerar el estacionamiento como un elemento clave para organizar la movilidad y los usos del suelo, promoviendo el desarrollo de áreas de estacionamiento en puntos estratégicos, exigiendo la resolución de áreas de estacionamiento al interior de los predios sin afectar el espacio públicos para emprendimientos especiales que demanden ingreso y egreso masivo de vehículos.
- ✓ Gestionar en sinergia la consolidación de los grandes usos logísticos e industriales con las respectivas infraestructuras de movilidad necesarias (Plan Circunvalar, obras viales y ferroviarias, zonas de actividades logísticas) para conducir correctamente los volúmenes de carga de distinto porte, generando los menores impactos posibles a la calidad de vida urbana.
- ✓ Prohibir la construcción y habilitación de nuevos establecimientos que demanden el ingreso de camiones de gran porte en el área central y el primer anillo perimetral.

Incorporar en el Plan Urbano Rosario los objetivos de este Pacto

8. Promover el desarrollo de Tecnologías aplicadas a la movilidad

Monitoreo de la Movilidad

- ✓ Fortalecer la gestión del Centro de Monitoreo del TUP, el que mediante un sistema de localización automática de vehículos permite optimizar la gestión y el control de los mismos, para brindarle al pasajero una mayor calidad en el servicio, mejorando la regularidad y fiabilidad en la prestación a través del cumplimiento de recorridos y frecuencias, información dinámica y seguridad.
- ✓ Incorporar tecnología al Centro de Control de Tránsito, aumentando la semaforización centralizada, desarrollando nuevas aplicaciones que permitirán monitorear en tiempo real el estado de los cruces aislados, enviar órdenes de cambios de planes de tráfico y recibir alarmas de estado de funcionamiento, incorporando un circuito cerrado de televisión (CCTV) con cámaras de video para supervisión del tránsito en tiempo real. Toda esta información centralizada permitirá la difusión del estado del tránsito en la ciudad por los medios de comunicación masivos y por la web en tiempo real.
- ✓ Crear el Centro de Monitoreo de la Movilidad. El centro consistirá básicamente en una plataforma central de recepción y control de datos, con un área de visualización general de los distintos modos y medios de transporte. 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. En etapas 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.).

Modelización

- ✓ Se continuará y acentuará el empleo de programas específicos abocados a la modelización de la movilidad en la ciudad de Rosario y su Área Metropolitana y se incorporarán programas de micro simulación de tránsito, los que resultan herramientas de gran valor para la planificación integral de la movilidad.

Información dinámica al usuario

- ✓ Fortalecer el sistema de mensajería de texto a través de celulares “¿Cuándo llega?” que consiste en brindar información dinámica al usuario mediante tecnología SMS respecto del tiempo de espera desde un refugio o poste que cuenta con un número identificador único hasta la llegada de la próxima unidad de TUP deseada. Esta información también esta disponible *on line* a través de la página web www.etr.gov.ar
- ✓ Aumentar en forma progresiva la cartelería con información dinámica en paradas especiales respecto de tiempos de espera, eventos extraordinarios, cambios de recorridos ante desvíos, destinos cubiertos por las líneas de esa parada, combinaciones posibles, etc.
- ✓ Incorporar mediante nuevos desarrollos tecnológicos otros servicios de información, tales como: información para personas con capacidades disminuidas, elección de caminos más cortos, definición de circuitos turísticos, etc.
- ✓ Implementar un Sistema Tarifario Integrado por medio de una tarjeta sin contacto, que posibilite el trasbordo entre líneas de TUP y/o entre otros modos que se implementaran (tranvías, trenes) y la integración con otros servicios públicos (estacionamiento medido, taxis, bicicletas públicas, otros).

9. Mejorar las actuaciones de información, concientización, educación y seguridad vial.

Promover la educación y seguridad vial

- ✓ Fortalecer el desarrollo de campañas de educación y seguridad vial, vinculando los objetivos de este pacto al Programa de Seguridad Vial de la Provincia de Santa Fe y a los Programas de capacitación y educación vial de la Municipalidad de Rosario (capacitación técnica para inspectores, talleres de sensibilización para padres, Parque Infantil de Educación Vial, Cuidapapis, Escuela Abierta de Educación Vial, otros)
- ✓ Implementar el servicio web E-Vial para ofrecer información vinculada a la problemática del tránsito, a las campañas de concientización y educación vial, capacitación, normativa vigente, etc.

Reforzar y ampliar los operativos de control

- ✓ Controles de 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.
- ✓ Mejorar y ampliar los controles de las infracciones de tránsito (exceso de velocidad, estacionamiento, semáforos en rojo, etc.) reforzando la gestión con la incorporación de tecnologías en mecanismos de control de infracciones y mediante programas de capacitación y control a los inspectores de tránsito.
- ✓ Controles especiales en relación a la circulación de motos, exigiendo su patentamiento, mejorando la preparación de los motociclistas para la conducción segura (uso del casco, velocidad, cantidad de pasajeros, etc).
- ✓ Adoptar medidas que reduzcan la gravedad de los accidentes y la rápida atención sanitaria.
- ✓ Reforzar las sanciones sobre los infractores que más perjudican a la circulación y el tránsito peatonal en la ciudad, como la doble fila, ocupación de paradas de transporte público y el estacionamiento en pasos de peatones y ciclistas.
- ✓ Revisar la tipología de las sanciones de las infracciones de circulación que afecten a la fluidez del tránsito y a la seguridad para considerarlas como graves en determinadas circunstancias.

Desarrollar nuevos mecanismos de gestión.

- ✓ Desarrollo de estadística comparada. El estudio de los accidentes y el comportamiento de los usuarios se considera información necesaria para el diseño de las actuaciones de educación y seguridad vial en la ciudad.
- ✓ Establecer vínculos con la Agencia de Seguridad Nacional con el objetivo de acordar acciones en común.
- ✓ Creación de un Registro único de infractores.
- ✓ Participar en el sistema de Licencia Nacional por puntos.

10. Fortalecer los mecanismos institucionales de gobernabilidad vinculados a la movilidad.

Desarrollar nuevos organismos de gestión.

- ✓ Crear el Ente de Planificación y Gestión de la Movilidad, que tendrá a su cargo la planificación y gestión de los programas, proyectos y acciones en el ámbito del Municipio de Rosario vinculados al desarrollo de una movilidad sustentable, en el marco de los objetivos de este Pacto.
- ✓ Crear el Consejo Consultivo del Plan Integral de Movilidad, que se constituirá en el instrumento de seguimiento y evaluación del Pacto y tendrá a su cargo la revisión de las políticas y actuaciones desarrolladas por el Ente de Planificación y Gestión de la Movilidad.
- ✓ Promover la creación de un Organismo de Planificación y Gestión de la Movilidad de alcance regional.