

Seminario web Estrategias de recuperación socioeconómica post-covid 19:
Desarrollo urbano y territorial para la cohesión social

Movilidad Urbana y Recuperación Verde en Latinoamérica:

¿Qué medidas de emergencia en materia de
movilidad han adoptado distintos gobiernos?
¿Qué podemos aprender de estas experiencias?

Julio Briones

Universidad Católica de Chile

27 de Mayo de 2021

Contenido

- Introducción
- Método y fuentes de información
- Casos analizados
- Medidas de emergencia adoptadas

Introducción

- Durante 2018 se comenzaron a desarrollar políticas nacionales y planes de movilidad urbana sostenible en varios países y ciudades de Latinoamérica.
- Durante 2020, en medio del desarrollo de estas políticas y planes, la pandemia impacta al mundo, afectando fuertemente la movilidad.
- Esta crisis plantea desafíos para la movilidad sostenible.
 - incremento en el uso del auto o de motocicletas
 - fuerte disminución del uso de los servicios de transporte público
- Esta crisis también ofrece oportunidades. Los gobiernos han adoptado medidas para evitar contagios en sistemas de transporte y para recuperar la movilidad.
 - financiamiento adicional y ajustes de programas de operación de transporte público,
 - habilitación de ciclo vías de emergencia y pistas sólo bus,
 - peatonalización de calles y ampliación de veredas,
 - promoción del teletrabajo y escalonamiento en horas de entrada al trabajo.
- ¿Qué podemos aprender de esta crisis? ¿Qué medidas de movilidad que están adoptando los gobiernos sería deseable que se mantuvieran? ¿Cuáles medidas pueden considerarse buenas prácticas y ser aplicadas en otros contextos?

Método y fuentes de información

Método	Fuentes de información
Tarea 1: Análisis de las políticas y planes de movilidad urbana sustentable en desarrollo.	15 entrevistas semiestructuradas con autoridades de transporte y planificadores. Preguntas sobre NUMP/SUMP, impactos, medidas adoptadas y buenas prácticas. También aplicación de formularios de preguntas. Recopilación y análisis de datos sobre: <ul style="list-style-type: none">• cambios en movilidad en distintos modos• casos diarios de COVID-19• Indicadores de políticas de salud y económicas adoptadas.
Tarea 2: Análisis de impactos del COVID-19 sobre la movilidad.	
Tarea 3: Análisis de medidas de emergencia en materia de movilidad.	
Tarea 4: Desarrollo de una definición de "recuperación verde" para América Latina y criterios de evaluación	
Tarea 5: Evaluación multicriterio y compendio de buenas prácticas.	

Grupo 1.
NUMP/SUMP en
desarrollo.
Tratamiento en
profundidad

Grupo 2.
País y ciudades
con contactos.
Tratamiento en
profundidad

Grupo 3.
NUMP/SUMP en
desarrollo.
Tratamiento
general.



Las medidas de emergencia adoptadas

Paquete de medidas	Medidas
Gestión de demanda	<ul style="list-style-type: none">• Teletrabajo• Regulación de horarios• Restricción vehicular• Restricción de estacionamiento• Reducción de velocidad máxima
Movilidad Activa	<ul style="list-style-type: none">• Ciclovías de emergencia• Peatonalización de calles y ampliación de veredas.
Transporte Público	<ul style="list-style-type: none">• Apoyo financiero a empresas de TP• Modificación de programas de operación• Habilitación de pistas sólo bus

Paquete de medidas	Medidas	Chile	Uruguay	Costa Rica	Antofagasta	Guadalajara	Ambato	CDMX	Buenos Aires	Bogotá	Córdoba	Arequipa	La Habana
Gestión de demanda	Teletrabajo	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud	sí, pero medida de salud
	Regulación hora entrada al trabajo	recomendación	no	no	no	sí	no	sí, agenda gremios	sí, atribuciones	sí, PMS trazabilidad	no (sin info)	no	no, en estudio
	Restricción vehicular	se mantiene igual	no	se extiende.	sí, en centro.	no	sí, pero medida de salud	no	se levanta	no	sí, nueva medida. Se mantendrá.	se levanta, pero luego se repone	sí
	Restricción de estacionamiento	aumenta	se levanta, pero luego se repone	no, se mantiene lo que había	se mantiene igual	se mantiene igual (banq. libres)	no	aumenta	se levanta	aumenta	se levanta, pero luego se repone	se mantiene igual	se mantiene igual
	Reducción de velocidad máxima	no	no	no	no	no	no	no	no	sí	sí, en una calle con dispositivos	no	no, en estudio
Movilidad activa	Ciclovías emergentes	sí	no	no, sólo proyectos	no	sí, 8K	no, sólo proyectos	sí, 40K	sí, 17K	sí, 120K	sí, 8,5K	no, pero proyecto de 30K	no, en estudio
	Peatonalización calles/aumento veredas	sí	sí, sólo fines de semana	no, sólo proyectos	sí, 5 cuadras	no	no, sólo proyectos	sí, saldo positivo	sí	sí	sí, creación de súper manzanas	sí, carril compartido	sí. Cierre calles por casos covid
Transp. público	Apoyo financiero adicional a empresas	Stgo: sí, regiones: más o menos	sí, mantiene subsidios prepandem	sí, ayudas con deudas y pago de canones	sí, pero insuficiente	no	no	ahorro costos y bono combust.	sí, mantiene subsidios prepandem.	sí, mantiene pagos (déficit fiscal)	no	no aceptado por empresas	sí
	Operación	reducción frec. con y sin sobreof.	reducción frec. Con sobreof.	reducción frecuencia	reducción frecuencia	reducción frec. y nuevos servicios	reducción frecuencia	reducción frec. con y sin sobreof.	reducción frecuencia	no	sí, cambios en paradas y trazados	no	sí. Cambios servicios por casos covid
	Habilitación pistas sólo bus	sí, 100K	no	no	no	no	no	sí	no	no	no, pero hay proyecto	no	no

Teletrabajo

- Medida adoptada por varias empresas y agencias públicas frente a restricciones a la movilidad y cierre de actividades.
- En algunas ciudades es menos relevante. Ej: Ambato.
- Experimento a gran escala. Sí funciona. Genera ahorros para las empresas.
- Alternativa para eliminar viajes o para viajes en auto.

Regulación de hora de entrada a distintos lugares de trabajo

- Medida para desconcentrar viajes en transporte público en horario punta.
- **Distintas estrategias:**
 - Ciudad de México: agenda de trabajo con gremios
 - Buenos Aires: atribuciones para regular horarios de apertura de comercio
 - Bogotá: plan de retorno seguro a actividades presenciales
- Problemas:
 - **Difícil controlar el cumplimiento de la medida.**
 - Sin mediciones sobre su eficacia.
- Abril 2021: Se ha terminado diluyendo.

Reducción de velocidad máxima

- Medida para proteger a usuarios de ciclovías de emergencia.
- Distintas estrategias:
 - Bogotá: toda la ciudad
 - Buenos Aires: sólo en ejes donde se habilitan ciclovías de emergencia
- **Justificación:**
 - ya existe otra pandemia, la de los accidentes de tránsito

Ciclovías de emergencia

- Medida adoptada en varias de las ciudades analizadas para ofrecer alternativa segura para viajes.
- Aspectos interesantes de Bogotá:
 - Cultura ciclista
 - Logística de ciclo recreo vías de Domingo
 - “Carta blanca” de la Alcaldesa para probar
 - Stock de ideas de proyectos
 - Prueba/error.
- Aspectos interesantes de Buenos Aires:
 - Ciclovías en vías troncales (antes sólo en vías secundarias)
- Casos donde no se habilitan ciclovías de emergencia:
 - Antofagasta: mala experiencia anterior
 - San José: reducción de presupuesto del Ministerio de un 44%.

Peatonalización de calles y ampliación de veredas

- Ciudad de México: peatonalización del centro histórico
 - Motivo: evitar aglomeraciones
 - Aplicación de medida depende fuertemente de control policial.
 - Al comienzo, el comercio del centro apoya la medida, pero luego se opone.
 - Se pone término a la aplicación de la medida.
- Ciudad de México: “Ciudad al aire libre”
 - Motivo: permitir que restaurantes y comercio pudieran atender en la calle. Se destinan espacios de estacionamiento en la vía pública para este fin.
 - Luego de un tibio comienzo, la autorización para ubicar mesas en la vía pública, en los espacios de estacionamiento, “le salva la vida a los restaurantes”.
 - Los dueños de restaurantes “le ponen cariño” a la instalación de mesas en la vía pública, agregando maceteros con plantas, contribuyendo a mejorar la estética de las calles.
 - La autoridad de la ciudad establece esta medida como permanente. Se le denomina “Ciudad al aire libre”.

Habilitación de pistas sólo bus

- Caso destacado: Santiago con 109 kilómetros.
- Parte importante de éstos en comunas de altos ingresos donde antes de la pandemia habría sido imposible aplicar esta medida.
- Ministerio responde a cuestionamientos de las autoridades municipales demostrando con datos los beneficios de la medida para aumentar la velocidad de los buses, disminuir con esto las tasas de ocupación de los buses, y con ello las posibilidades de contagio.
- Existía un plan de pistas sólo bus (stock de ideas de proyecto) al cual echar mano.
- Había expertise sobre cómo habilitar pistas sólo bus.
- No se incluyen cámaras de fiscalización en esta etapa, pero sí están consideradas para la segunda etapa.
- Llama la atención que son pocas las ciudades que aplicaron esta medida, mientras que varias optaron por ciclovías de emergencia.