

Relatoría Segundo Taller

Tema 7: Conectividad y Movilidad Sustentable

Elaboración: Santiago Ventós



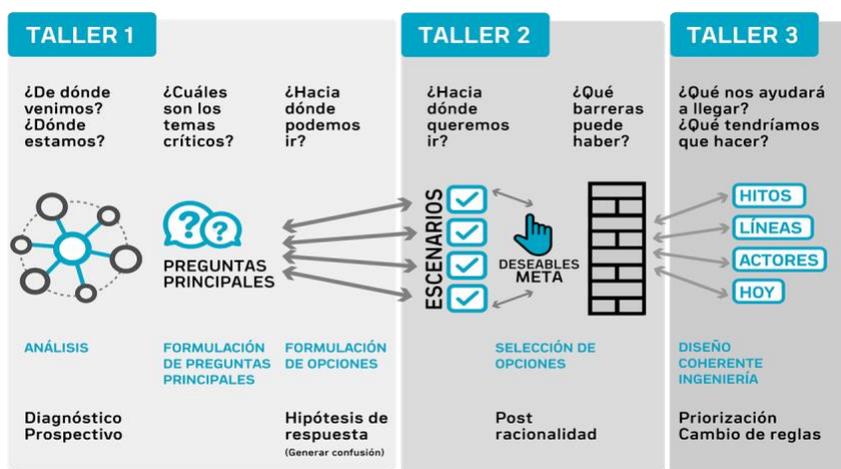
Introducción

El pasado martes 12 de setiembre, en la Sala de Conferencias L5 de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República, entre las 8:30 y las 13:00 horas, se desarrolló el Segundo Taller Prospectivo del tema *Conectividad y Movilidad Sustentable* en el marco del proceso “*Montevideo del Mañana*”. El mismo es organizado y convocado por la Intendencia de Montevideo (IM) en conjunto con la Facultad de Ciencias Sociales (FCS), buscado ser un encuentro amplio y participativo de expertos/as en la temática para pensar el Montevideo del futuro.

Los invitados en calidad de expertos/as llegan a este taller para brindar sus aportes en torno al siguiente marco general temático.

Se trata de un proceso participativo, en el marco del cual propone la construcción colectiva de estrategias a largo plazo para lo cual se desarrollarán durante el año 2018 una serie de actividades para lograr una Visión 2050 y un Plan de Desarrollo 2030. Dichas actividades se llevan a cabo a través de diferentes metodologías de consulta a la ciudadanía, entre los cuales se encuentra la consulta a expertos/as e involucrados en las temáticas. Para esta última actividad la IM trabaja en conjunto con la FCS/UdelAR, y desarrollando un conjunto de talleres prospectivos sucesivos, que difieren en sus objetivos y que buscan nutrir el trabajo y la construcción colectiva de la Visión y el Plan anteriormente descritos.

La siguiente es una ilustración que muestra la secuencia de dichos talleres:



Desarrollado por Cecilia Alemany
Equipo Montevideo del Mañana, FCS/UdelAR

La consigna de este segundo taller era responder a las siguientes interrogantes: ¿Hacia dónde queremos ir? ¿Qué barreras puede haber?. Para este taller, los invitados/as llegaron con la información de los

escenarios elaborados por parte del equipo FCS a partir de los insumos del Diagnóstico Prospectivo mejorado tras el Taller I. Los objetivos del taller eran los siguientes:

- Presentar y enriquecer los escenarios preliminares que resultaron del análisis de la matriz del primer taller así como las definiciones iniciales de escenarios globales, regionales y nacionales.
- Identificar colectivamente los escenarios deseables/meta entre los escenarios plausibles, la distancia entre el escenario actual/tendencial y las principales barreras para su logro.
- Acordar cuáles serían los escenarios no deseables y qué acciones podrían frenar esos escenarios no deseables.

Los resultados esperados de este segundo taller prospectivo eran:

- Que los participantes tomen contacto con los escenarios globales, regionales, y nacionales de Uruguay y realicen aportes para la elaboración posterior del equipo técnico.
- Que los participantes se identifiquen con los escenarios presentados, es decir que reconozcan sus aportes del primer taller, pero los encuentren mejorados, sistematizados y presentados de forma convincente y que aporten para su mejora.

El taller se compuso por 4 sesiones: la primera sesión constó de una bienvenida y presentación del proceso prospectivo, agenda y objetivos del taller, así como una ronda de introducción de los participantes; en la segunda se realizó la presentación de los escenarios preliminares del Tema 7, y de los globales, regionales y nacionales de Uruguay; para la tercera se desarrolló una revisión de escenarios, y, por último, la cuarta sesión fue acerca de los escenarios deseables, no deseables y sus barreras y motores, así como la identificación del escenario actual en el cual nos encontramos.

SESIONES 1 y 2

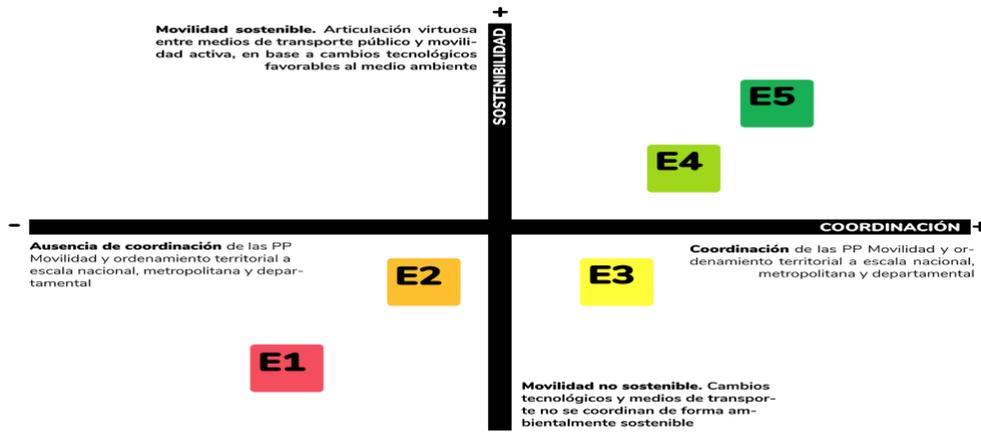
Facilitadora principal: Reto Bertoni

Presentación de Escenarios Globales, Regionales y Nacionales (Lucía Pittaluga)

Presentación de escenarios temáticos (Santiago Aristoy)

Los escenarios fueron ubicados en base a una matriz en donde se definieron dos ejes, siendo son los siguientes:

- **Movilidad Sostenible.** Articulación virtuosa entre medios de transporte público y movilidad activa, en base a cambios tecnológicos favorables al medio ambiente.
- **Coordinación.** de las PP Movilidad y ordenamiento territorial a escala Nacional, Metropolitana y Departamental.



Se explicó y presentó el proceso de creación de los escenarios a partir de los resultados del taller 1, en donde se trabajó en la construcción de la matriz morfológica. Creada a partir de las respuestas a las preguntas en base a las variables identificando respuestas con las siguientes escenarios: retroceso, todo sigue igual, avance tendencial, salto cualitativo y cambio radical. Con dicho material se construyeron los escenarios posibles, buscando mantener la coherencia, esto determinó los siguientes resultados como indica en ficha abajo.

Esta ficha muestra una ilustración de cómo se fueron armando los escenarios en función de casillas coherentes.

(x) VARIABLES	RETROCESO	TODO SIGUE IGUAL	AVANCE TENDENCIAL	SALTO CUALITATIVO	CAMBIO RADICAL 1	CAMBIO RADICAL 2
Política Pública Movilidad	Se da un repliegue de la regulación de las Intendencias esto genera una desregulación y liberalización del sistema de transporte público. Impactando principalmente en la pérdida de cobertura y calidad del servicio.	Debilidad de la Intendencia para ejercer rol regulador y el sector privado tiene más peso a la hora de la toma de decisiones. Hay una descoordinación metropolitana pese a una buena cobertura del sistema de transporte territorial y horaria no es homogénea. No existe consenso de los partidos políticos en una visión del sistema. Falta de incidencia y voluntad de apoyar la participación ciudadana en la elaboración de las políticas públicas.	Se da un fortalecimiento del rol regulador y mayor coordinación de las Intendencias. En particular se revisa la política de subsidios al sistema de transporte público.	Se logra una visión consensuada del transporte público con una participación ciudadana en el diseño y monitoreo de la gestión. Se revisa la política de subsidios al sistema de transporte público. Se generan zonas de exclusividad de transporte automatizado y aparecen nuevos medios de transportes, por ejemplo el metro.	Se crea un sistema público de transporte metropolitano, con la eliminación de la competencia en el transporte, entendiendo que es negativo. No existe más competencia en el sistema de transporte público y se crea una autoridad metropolitana.	
Alternativas de Transporte Público / Privado	Asumiendo que el ingreso per capita continúa mejorando moderadamente, la población opta por un creciente uso de transporte privado, ya sean motocicletas para personas de menor poder adquisitivo o automóviles privados de distinta gama. Esta tendencia profundiza la caída de la demanda por transporte público y agudiza la percepción negativa de los usuarios. A ello se sumaría una desarticulación de las políticas de uso del suelo y una expansión descontrolada de la mancha urbana.	La tendencia al uso de medios motorizados particulares de transporte, se contrasta parcialmente con inversiones de infraestructura y mejoras moderadas de la calidad del transporte público (mejoras servicios, frecuencias, puntualidad, complementariedad). Siguen apareciendo nuevas opciones (por ej. Uber) y cae moderadamente la demanda del transporte público. Mejora la fluidez y la oferta de estacionamientos.	Más opciones: Aplicación de tecnología, condicionados por requerimientos de calidad: Menos movilidad: cambia la forma de trabajo, estudio y compras. Ambiente sonoro, calidad, transporte eléctrico. Descentralización, nuevas centralidades, nuevas terminales.	Mejoran la ocupación y eficiencia por vehículo.	Aparecen vehículos autónomos modular	Nuevos medios de transporte en especial drones. Contar con medios de transporte de modo de riel masivo, por ejemplo tranvía, ferroviario.
Ocupación del territorio y uso del suelo.	No existe ordenamiento territorial y eso genera zonas grises, lugares que no están planificados y genera deterioro y vacíos en la ciudad. Eso genera que se pierden las ventajas competitivas y estrategias de la focalización y definición de determinadas zonas para tales usos.	Existe una desordenada ocupación del suelo, con una planificación desactualizada. Existen asentamientos, zonas logísticas en lugares no planificados y lugares vacíos en plena ciudad. También se mantienen zonas de producción agrícola.	La Intendencia tiene dificultades de fiscalización y aplicación de la normativa por más que hay un plan de ordenamiento territorial claro. Tienen lugar iniciativas y acciones privadas autónomas.	Hacer cumplir normativa con ayuda de la tecnología.	La Intendencia mejora la fiscalización por el mejor uso de la tecnología.	Se genera una nueva visión de ciudad con una importante participación de la ciudadanía. Generando diálogos entre todos los sectores tanto públicos y privados.

E1: ABSOLUTA DESCOORDINACIÓN Y MOVILIDAD INEFICIENTE

Regresión en la coordinación y uso intensivo del transporte automotriz privado con negativo impacto ambiental.

Desregulación. Liberalización. Pérdida de cobertura y calidad del transporte público.

Consolidación absoluta del uso del transporte motorizado privado. Esta tendencia profundiza la caída de la demanda por transporte público y agudiza la percepción negativa de los usuarios.

Congestionamiento vial. Aumento de los siniestros de tránsito (efecto sobre la salud).

A ello se sumaría una desarticulación de las políticas de uso del suelo y una expansión descontrolada de la mancha urbana, con impacto negativos sobre la movilidad y el ambiente. En

materia de Carga y descarga de mercancías, la misma se encuentra desregulada, produciéndose una invasión del espacio público.

En materia medioambiental, el aumento sostenido de las opciones de movilidad motorizadas individuales, impactan negativamente sobre la calidad medioambiental y de la calidad de vida.

E2: DÉBIL COORDINACIÓN. PREFERENCIA TRANSPORTE PARTICULAR

Débil coordinación metropolitana, carencias regulatorias y moderada regresión hacia uso particular motorizado de transporte.

Debilidad de los reguladores para ejercer su rol. Alta influencia del sector privado en la Gobernanza del sistema. Buena cobertura del STM. Se prefiere transporte motorizado privado por sobre opciones colectivas. Aumentan los requerimientos en infraestructura.

Planificación Metropolitana débil y desactualizada, con grandes desafíos: asentamientos, logística, producción.

Experiencias puntuales de integración del sistema de transporte Metropolitano, suponen pequeñas mejoras en la calidad el transporte público. La tecnología ayuda a este proceso de mejora.

Carga y descarga de mercancías registra una mejora moderada en la capacidad de regulación.

E3: MEJORAS COORDINACIÓN-REGULACIÓN. BAJO IMPACTO S/MOVILIDAD

Mejoras en la regulación sin mayor impacto sobre la formas de movilidad privada.

Mejora en la capacidad de los reguladores para ejercer su rol. Avances en la coordinación del sistema, con intervenciones puntuales-específicas.

Se mantiene el conflicto entre la movilidad de carga y de las personas. Existen vehículos más chicos destinados a la Logística Urbana.

Se generan nuevas normas para ampliar las medidas que destinadas a “desincentivar” el transporte motorizado individual pasivo.

Continúa el proceso de expansión de la mancha urbana, debido al elevado precio del suelo en zonas servidas.

Se consolida el envío de mercancías a domicilio, generando desafíos para la logística urbana.

E4: ROBUSTA COORDINACIÓN METROPOLITANA

Avances en la regulación y coordinación metropolitana, con impactos fuertes en la articulación del transporte público y privado.

Contribución de la movilidad a la transformación de la matriz energética.

Se logra una visión consensuada del transporte público. Se consolida un proceso incipiente de cambio cultural a favor de la movilidad sostenible (movilidad activa, transporte público masivo).

Se generan ámbitos de coordinación efectivo dentro del sistema de transporte metropolitano.

Se respeta la normativa de carga y de distribución y los reguladores son capaces de coordinar entre sí y hacer efectivo el cumplimiento de las normas.

E5: ESCENARIO DISRUPTIVO

Escenario disruptivo. Cambio radical de la gestión del transporte metropolitano, cambio de la matriz energética, cambios en las demandas de movilidad de la población.

Se desarrolla una nueva infraestructura adecuada, pensada para el uso intermodal del sistema de transporte metropolitano.

Se consolida una autoridad metropolitana que permite la gestión eficiente del sistema de transporte metropolitano, con su correspondiente correlato normativo.

Masiva introducción de vehículos eléctricos, para usos productivos, logísticos, transporte de pasajeros y particulares. Vehículos autónomos.

Se genera un rediseño del transporte público, tanto en sus líneas, horarios, frecuencias, prestadores. Se generan reglas de juego iguales en todo el territorio metropolitano. El transporte es concebido como un derecho y no como un negocio.

Consolidación de Montevideo como ciudad inteligente.

Puesta en común de los participantes:

- Acuerdo con que el cuadrante este vacío, el único escenario que podría poner algún punto en ese cuadrante sería porque la demanda de viaje declina, es decir, si bajara la necesidad de viajes, si eso no fuera así, tiene la posibilidad de que la movilidad se siga desarrollando en un espacio físico que es limitado, es decir, 2D, ahora si conquistas el 3D, es decir escapa a la restricción física, ahora si. No se quebranta que tenes un recurso finito, no es la forma de resolverlo el libre arbitrio de los agentes para resolverlo.
- Donde se coloca Uber? Hay una especie de calificación recíproca cruzada entre el que da y usa el servicio. Si en ese cuadrado blanco no va a una opción de este estilo.
- Ese cuadro es blanco y está bueno porque nos empuja a tener que articular. Tenemos experiencias como la de París, se genero ese caos que hizo que la gente se replanteará su conducta y volcarse al transporte público.
- El diagnóstico prospectivo, no se había agregado nada sobre las emisiones de gas de efecto invernadero, pero me parece traerlo explícito, porque cada escenario va a traer asociado un escenario de emisiones diferente y el país a tomado compromisos y en particular en el sector transporte.
- Reafirmar lo que dijo Gonzalo, la única alternativa que veo es volver a la China de Mao, un caos de bicicletas sustentables. Retomando lo de París, es el techo que te pone el caos, no puedo ir con mi auto pero voy por otro lado, eso no nos da un escenario vacío y limpio de no coordinación y sustentabilidad. Salvo que se reduzcan la movilidad de viajes y un cambio de la razón de los viajes.
- Vemos algunas tendencias, los jóvenes en Europa y Estados Unidos ven menos interés en tener un automóvil, también vemos más el uso del compartir. También vemos muchos jóvenes tienen independencia del lugar y podemos trabajar en cualquier lugar. El estilo de vida que ellos quieren, es todo va a estar siempre, no tiene auto se desplazan en bicicletas. Veo algunas vías principales y los carriles de autos son relativamente vacíos y cuando ves el carril de bicicletas hay más gente.
- Todo esto se condiciona por el uso del espacio público, el cual es finito y hay que ordenar el uso de dicho espacio. Se sabe que hay un límite y por eso es necesario la regulación. Si aparece algo nuevo se regula muy rápidamente por tanto sale del cuadrante.

- Sería bueno cruzar las razones de porque nos movemos, en qué instancias y en qué etapas de la vida y que necesitamos para movernos. Es ahí donde la multimodalidad debería resolver más allá del uso del territorio.
- Donde queda o estaría la equidad social de la movilidad como variable porque me parece que también lo estamos pensando.
- De alguna manera las transformaciones se dan porque la gente desafía lo establecido: subimos a la bicicleta aunque no haya carriles o empezas a compartir autos, y todos esos fenómenos son los que eventualmente puede generar a una movilidad sostenible que sí pueden llegar al caos. Pero sin ese desafío al orden establecido, para que eventualmente en un futuro pueda existir la regulación. También puede ser las empresas, las aplicaciones, pero la ciudadanía puede plantear otras alternativas más comunitaria.

SESIÓN 3

Mesa 1

- Escenario 1: ABSOLUTA DESCOORDINACIÓN Y MOVILIDAD INEFICIENTE
- Modera: Ramiro Rodriguez
- Participan: Carlos Artigas, Magdalena Preve, Juan Vespa, Martín Hansz
 - A. Definición del escenario:
 - Se recalca los problemas del uso del suelo, recalcando la falta de coordinación de las políticas públicas con ordenamiento territorial, ejemplo: asentamientos.
 - Se refleja que en el transporte público solo se mantienen las líneas rentables.
 - Se menciona la falta de coordinación entre las Intendencias y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
 - Se agregan ejemplos hipotéticos de retroceso: Uber de ómnibus, nuevos modos de deliverys, igual congestión con autos eléctricos.
 - Se menciona la falta de analizar los siguientes aspectos: personas con movilidad reducida, ciclovías, la movilidad peatonal y sus modos de transporte, interconexión e infraestructura. También analizar los costos sociales del transports: económicos, sociales, ambientales (emisiones de GEI) y salud.
 - Se agrega los cambios culturales en patrones de uso debido a la conciencia ambiental
 - B. Definición del macroentorno:
 - Nacional: Escenario Crecimiento sostenido con impulso a ramas intensivas en conocimiento (ECS-CON) "Ruptura con la historia".
 - Nacional: Escenario de Crecimiento Sostenido (ECS) "Ruptura con la Historia"
 - Nacional: Escenario de bajo crecimiento (EBC) "25 watts". Destacando que es el escenario altamente probable.
 - Regional: Escenario "Región en llamas" Se aclara que es un escenario demasiado pesimista.

Mesa 2

- Escenario 2: DÉBIL COORDINACIÓN. PREFERENCIA TRANSPORTE PARTICULAR

- Modera: Santiago Ventós
- Participan: Javier Taks, Juan Carriquiry, Verónica Pastore, Alvaro Santiago, Carolina Romero, Mario de Saa

A. Definición del escenario:

- Se dan aclaraciones conceptuales que explican mejor la realidad, se destacan los siguientes cambios: que la cobertura no es homogénea, cambiando por: La cobertura no es equitativa. Se modifica cuando se habla de Intendencia por Institucionalidad, haciendo referencia a que son varios actores del Estado que están involucrados en la movilidad. También se modifica el concepto de transporte privado aclarando que se hace referencia a transporte motorizado de empresas e individual.
- Se aclara que las innovaciones tecnológicas reproducen el modelo actual sino que lo transforman.
- Se saca el casillero: “Se da una oferta desordenada, en el que cada uno resuelve sin coordinación. Esto genera que los ómnibus que trabajan de noche van a pérdida y no son sustentables. Dicha situación pone en riesgo el transporte público, porque da un insostenible caos.
- Se destaca que existen dos visiones distintas de la movilidad en la cual se expresa la dicotomía del interés general vs. el interés privado particular y eso repercute en modelos de distintos de movilidad y de ciudad.
- Se mencionan los intentos por revertir la cultura de preferencia por el auto particular (vehículo motorizado)
- Se recalca la dificultad Institucional para regular el sistema. Se menciona que una mayor regulación del espacio público repercute en una mayor fluidez de la movilidad (restricciones en el uso, estacionamientos, etc)
- Se menciona que seguramente se acorten las distancias de la movilidad pero que nos vamos a seguir moviendo es seguro. La movilidad va a estar más asociada al deseo que a la obligación.
- Se destaca que Montevideo es líder en el proceso de movilidad para Uruguay y se destaca el Sistema de Transporte Metropolitano como un hito.

B. Definición del macroentorno:

- Nacional: Escenario de bajo crecimiento (EBC) “25 watts”
- Regional: Ningún escenario parece pertinente y se agregan los siguientes aspectos de un posible escenario: Mercosur debilitado. Se dan políticas proteccionistas y eso restringe el crecimiento y dificulta la comercialización entre países.
- Global: Escenario “El lente de gini: desigualdad y baja gobernabilidad”

Mesa 3

- Escenario 3: MEJORAS COORDINACIÓN-REGULACIÓN. BAJO IMPACTO S/MOVILIDAD
- Modera: Reto Bertoni
- Participan: Ana Agostino, Ignacio Simon, Marcelo Metediera, Diego Hernández, Richard Delgado, Gonzálo Márquez.

A. Definición del escenario:

- Se elimina la expresión: “seguimos en la lógica de parches”, siendo sustituido por: todavía no se avanza a un nuevo modelo, no hay condiciones para irrupción de una

- gestión innovadora en actual escenario (relación: estado - empresas - usuarios)
- Se agrega: que hay tendencias a desincentivar el uso del transporte privado motorizado.
- Se amplía las causas de porque una menor movilidad, haciendo referencia aspectos socioeconómicos-culturales, generacionales, dando distintos énfasis en la movilidad.
- Se corrige cuando hace referencia a la Intendencia, debiendo decir las intendencias ya que es fundamental pensar en clave metropolitana.
- Se agregan impactos positivos a la movilidad activa, en la salud y menor siniestralidad.
- Se hace referencia a la mejora del transporte público, y se le agregan las siguientes razones: mejora de la gobernanza del sistema, pautas sociales, calidad en la atención, compromiso de trabajadores y trabajadoras,

B. Definición del macroentorno:

- Nacional: Escenario de bajo crecimiento (EBC) “25 watts”
- Nacional: Escenario Crecimiento sostenido con impulso a ramas intensivas en conocimiento (ECS-CON) “Ruptura con la historia”. Se agrega el comentario: Incorporando fuertemente la mirada a la economía desde la sostenibilidad.
- Regional: vacío
- Global: Se mencionan las siguientes características: crecimiento económico, preocupación por medioambiente, mirada sustentable desde la economía.

Mesa 4

- Escenario 4: ROBUSTA COORDINACIÓN METROPOLITANA
- Modera: Florencia Alvarez
- Participan: Justo Onandi, Sonia Pagalday, Jereon Buis, Martín Piñeiro, Claudio Vera, Virginia Varela.

A. Definición del escenario:

- Se cambia el término transporte público por movilidad, entendiendo que están vinculados y que el transporte público es uno de los componentes de la movilidad.
- Se agrega: se estimula el uso de movilidad más sustentable como bicicletas, caminata, transporte público.
- Se quita la frase: “mejora la ocupación y eficiencia por vehículo” entendiendo que esta es una medida transitoria.
- Se le da una nueva redacción quitando la frase: “centralización de los medios de producción”, dejando en su lugar: coordinar el transporte de carga compatibilizando con los otros usos de la vía de la ciudad. Promoción y soporte gubernamental de distribución de carga en bicicletas.
- Se hace referencia a incorporar la movilidad en los planes de ordenamiento territorial y que los mismos atiendan la situación social, económica, buscando “aterrizar a la realidad”

B. Definición del macroentorno:

- Nacional: Escenario de Crecimiento Sostenido con impulso en ramas intensivas en conocimiento (ECS-CON) “Ruptura con la historia”
- Regional: Escenario “Mañana es hoy: Éxito Latinoamericano”
- Regional: Escenario “La tecnología como ideología: creyentes y escépticos”
- Global: Escenario “Fusión y Crecimiento” (China y Estados Unidos como aliados) Se le

agrega el cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030.

Mesa 5

- Escenario 5: ESCENARIO DISRUPTIVO
- Modera: Santiago Aristoy
- Participan: Roberto Elissalde, Eduardo Bertiz, Andrés Alcalá, Eduardo Bergerie, Martín Nessi.

A. Definición del escenario:

- Se incluye la mirada de que la competencia es sana y que la misma entre públicos y privados es mejor.
- Agregan nuevos modos de transporte masivo y no solo en tranvías.
- Destacan la importancia de la participación ciudadana en las decisiones.
- Se hace la aclaración de que se va a seguir generando movilidad pese a los cambios culturales y de ocio. En particular lo cultural, haciendo referencia a la preferencia por el vehículo particular.
- Se menciona la importancia de la tecnología, en particular: big data, para la gestión del sistema; también se menciona que se habilitan nuevas formas de control que sería importante usar.
- Agregar la importancia de asegurar accesibilidad.
- Se recalca que la logística va a seguir siendo importante y debe ser un factor a tomar en cuenta.
- Se agrega la importancia del espacio público, en desmedro de la infraestructura para la movilidad.

B. Definición del macroentorno:

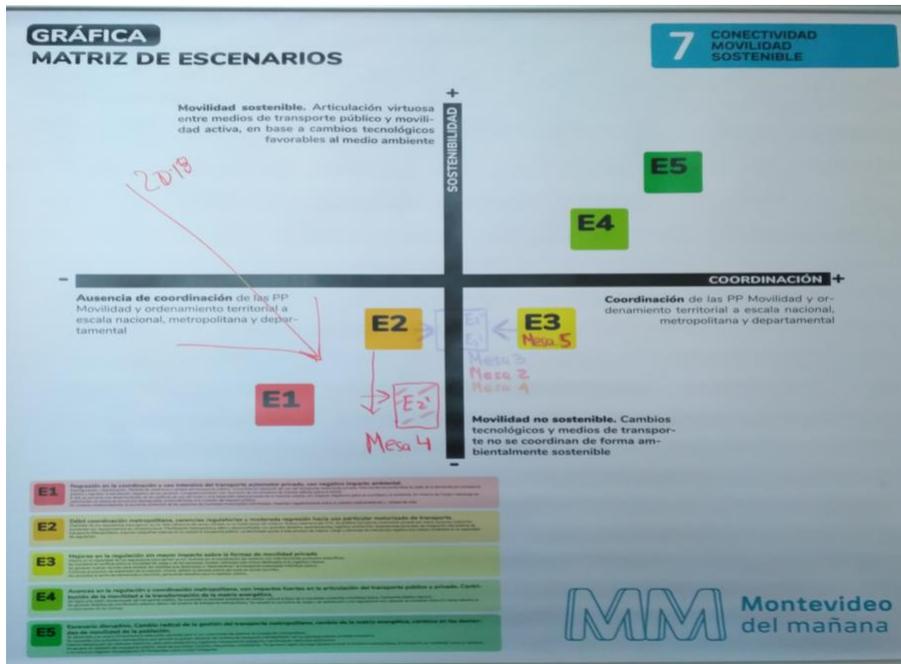
- Nacional: Escenario de Crecimiento Sostenido con impulso en ramas intensivas en conocimiento (ECS-CON) “Ruptura con la historia”
- Regional: Escenario “Mañana es hoy: Éxito Latinoamericano”
- Global: Escenario “Fusión y Crecimiento” (China y Estados Unidos como aliados) Con la aclaración de que China crece en todos los sentidos por encima de Estados Unidos.

SESIÓN 4

PRIMERA PARTE: ¿Dónde estamos hoy?

Se propuso que cada mesa seleccionará a su entender en qué Escenario se encontraba hoy, 2018, Montevideo.

Tal como muestra la imagen, se dio cierto consenso entre todas las mesas, se ubicaron entre el Escenario 2 y 3 o un poco inferior al 2, pero se destacaron aspectos similares en referencia a porqué se posicionaron ahí. Se mencionó que Montevideo hoy se encuentra en una situación de incipiente coordinación por eso el Escenario se posiciona en el punto 0 en el eje de abscisas. En cambio lo que respecta a la movilidad sostenible se coloca en la zona inferior del eje de ordenadas, dada la falta de consideración de aspectos ambientales.



SEGUNDA PARTE: Escenarios no deseables

Se propuso que cada mesa que identificaran los Escenarios no deseables y que seleccionen uno para trabajar los frenos para impedir dicho Escenario.

Los escenarios no deseables identificados fueron:

Escenario 1: ABSOLUTA DESCOORDINACIÓN Y MOVILIDAD INEFICIENTE

Escenario 2: DÉBIL COORDINACIÓN. PREFERENCIA TRANSPORTE PARTICULAR

Escenario 3: MEJORAS COORDINACIÓN-REGULACIÓN. BAJO IMPACTO S/MOVILIDAD

Escenario 5: ESCENARIO DISRUPTIVO, la mesa 2 lo agrega como no deseado entendiendo que el incorporar vehículos autónomos a la ciudad trae un pérdida del espacio público y del uso de las personas a la ciudad.

Los Escenarios no deseables seleccionados para identificar los frenos fueron el E1

Frenos identificados para el Escenario 1 (Mesa 1, 3 y 5)

- Generar capacidades técnicas para lograr una coordinación metropolitana.
- La conciencia ambiental y políticas públicas a favor de la sostenibilidad ambiental.
- Situación de crisis y que esto genere una reacción política y social.
- Mayor información: Estudios académicos sobre impactos y formación académica en movilidad.
- Operar sobre los factores culturales con participación, cambio cultural hacia un elección de movilidad activa.
- Concientización, sensibilización y capacitación en la educación, la sociedad civil y las empresas.
- Participación ciudadana.
- Regulación y fiscalización.
- Políticas públicas de movilidad enfocadas en la sustentabilidad y equidad.

- Movilidad como parte de la planificación urbana, multimodal centrada en las personas y no en los vehículos. Ordenamiento territorial, integración metropolitana, descentralización.
- Desestimular el uso de vehículos privados y promocionar el transporte público.
- Fortalecimiento institucional, gestión de transporte público.

Frenos identificados para el Escenario 2 (Mesa 2 y 4)

- Dificultad de coordinación, no hay continuidad en una institucionalidad metropolitana.
- Potenciar el cambio cultural, no mas beneficios a los autos, no estacionamientos y estimular el cambio cultural en particular a los jóvenes. Campaña educativa, apuntar a futuros potenciales usuarios de automóvil y participación pública para fortalecer el diálogo ciudadano.
- Controlar la mancha urbana, políticas de intensificación del uso del suelo urbano (vivienda y servicios)
- Eficiencia energética, minimizar la contaminación
- Regulación del transporte público. Los incentivos para redireccionar la movilidad no necesariamente tiene que ser económicos.

TERCERA PARTE: Escenarios deseables

Se propuso a cada mesa que identificaran los Escenarios deseables y que seleccionen uno para trabajar los frenos que impedirían alcanzar tal Escenario y los impulsos para lograrlo.

Los Escenarios deseables identificados fueron:

Escenario 4: ROBUSTA COORDINACIÓN METROPOLITANA

Escenario 5: ESCENARIO DISRUPTIVO

Frenos identificados para el Escenario 5 (Mesa 1, 3, 4 y 5)

- Recursos economicos: falta de beneficios fiscales.
- Falta de acuerdo: liderazgo políticos nacional y metropolitano.
- Interés sectoriales: Inercia, Status Quo, modelo de negocio.
- Resistencia al cambio: auto propio, imaginario de progreso, tendencia a ampliar la mancha urbana, modelo de desarrollo, estilo de vida, educación.
- Resistencias políticas e institucionales. Falta de audacia en las políticas públicas y organizaciones,
- Resistencias empresariales: automotoras, fabricantes, importadores, transportistas, sindicales. Lobby: evitar los intereses particulares y corporativos frente a los generales.
- Recesión económica: desocupación.
- Falta de coordinación: competencia publico - privado.
- Calidad de la oferta del servicio y falta de opinión de los usuarios.

Impulsos identificados para el Escenario 5

- Liderazgo politico: nueva infraestructura, modificación de gestion, conciencia social y ambiental. Que vean mas alla del ciclo electoral y sean más osados en sus propuestas.
- Cambio tecnológico: park & ride, metro, estaciones de intercambio, tren liviano para ciudad de la costa y 8 de octubre.
- Incentivos fiscales y financieros: impuestos, beneficios fiscales para fomento de

- transporte masivo de calidad, costos de estacionamiento.
- Participación ciudadana y voluntad ciudadana asociada a los cambios (patrones de consumo y preferencias) Interés de grupos sociales: cooperación entre ONG's (masa crítica)
- Incentivos usando tecnología, ejemplo: más a título del ciudadano, reducción de huella de carbono resulta en un descuento de contribución domiciliaria.
- Mejora de los espacios públicos: espacios seguros y cómodos para los peatones.
- Brindar más espacio vial para bicis y bus/tranvía.
- Normativa laboral: distintas horas de entrada y salida, lugar seguro para dejar bicicletas, diversificación de modalidades de trabajo.
- Inversion en i+D.
- Recursos de fondos verdes, cooperación internacional.

Frenos identificados para el Escenario 4 (Mesa 2)

- Cultural: mensajes contradictorios desde las Instituciones, comunicación y propaganda.
- Matriz energética: energía eléctrica que se un único proveedor (UTE).
- Tecnología: se puede transformar en un freno si no avanza.
- Desregulación metropolitana: nuevas políticas institucionales autónomas.
- Economía: poder e intereses empresarial, cuesta tomar medidas contra el automóvil.
- Políticas territoriales: dificultad en tomar decisiones sobre el territorio, ejemplo: carril solo bus.

Impulsos identificados para el Escenario 4

- Privados: nuevas propuestas desde los emprendedores y empresas, incentivados por la certificación ambiental.
- Aumento de organizaciones y movilizaciones: ciclistas, peatones y pasajeros motivados y coordinados.
- Institucional: Coordinación y autoridad, menos autos, más transporte público, menos transporte público e individual, mas multimodalidad.
- Cultural: mejorar la comunicación y publicidad, incentivar la moda ambiental y el uso de la bicicleta.
- Tecnología: nuevas soluciones de movilidad y menor costos de nuevas tecnologías.

Puntuación de principales aspectos del taller.

Total asistentes: 27

Total respuestas: 10 (37%)

Aspecto	Puntuación (del 1 a 5)
Organización	4.5
Ambiente de trabajo colectivo	4.4

Presentación escenarios	4.1
Aportar preocupaciones de forma adecuada	4.2
Asignación de tiempos de cada sesión	3.9
Promedio general	4.2
Revisión escenario adjudicado	3.9
Selección frenos e impulsos	4
Facilitación general	4.4

Comentarios generales

- Tratar de evitar la centralización de la palabra por parte de quienes integran la mesa de trabajo y solicitar a quienes la integran centrarse en las preguntas realizadas.
- Que queden explicitados cuáles serán los pasos siguientes
- Una sensación, más que reacción. Es importante pensar el futuro, pero no puedo desprenderme del hoy. Es sin duda muy parcial mi pensamiento pero cuando subo a un ómnibus en hora pico y veo lo mal que viajamos, generalmente cuando más cansados estamos de regreso a nuestras casas, o cuando por la mañana no te paran porque no entra un alfiler, y la situación del discapacitado, me cuesta mucho concentrarme en el futuro.

Participantes

Institución	Nombre	Taller 1	Taller 2
CUTCSA	Álvaro Santiago	Participó	Participó
INALOG	Facundo Sosa	Participó	No participó
Coordinadora de Usuario de Transporte	Carlos Artigas	Participó	Participó

Intendencia de Montevideo	Justo Onandi	Participó	Participó
UTE	Eduardo Bergerie	No participó	Participó
PNUD	Magdalena Preve	No participó	Participó
COME - UNOT	Claudio Vera	Participó	Participó
FING - UdelaR	Mario Vignolo	Participó	Participó (Juan Carriquiry)
Intendencia de Canelones	Marcelo Metediera	Participó	Participó
DINOT	Verónica Pastore	Participó	Participó
Transporte accesible	Fiorella Buzzeta	No participó	No participó
UdelaR	Javier Taks	No participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Pablo Inthamoussu	Participó	No participó
UNOT – PITCNT	Mario de Saa	Participó	Participó
UNIBICI	Adrián Santos	Participó	No participó
Defensoría de Vecinos y Vecinas	Ana Agostino	Participó	Participó
SEG Ingenieros	Fernando Schaich	Participó	No participó
BID	Elías Rubinstein	No participó	No participó
COETC	Fernando Fernandez	No participó	No participó
FADU - UdelaR	Eduardo Bertiz	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Sonia Pagalday	Participó	Participó
UNOT	Matias Perez	Participó	No participó

Intendencia de Montevideo	Gonzalo Marquez	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Roberto Elissalde	Participó	Participó
PNUD	Virginia Varela	No participó	Participó
UCOT	Pablo Guido	No participó	No participó
MTOP	Felipe Martin	No participó	No participó
CAF	Andrés Alcalá	Participó	Participó
Intergremial Transportes de Carga	Fernando Ronqui	Participó	No participó
COMESA	Gabriel Balado	Participó	No participó
Junta Departamental de Montevideo	Martín Nessi	Participó	Participó
MTOP	Luis Perdomo	Participó	No participó
Intendencia de San José	Marcos Reyes	No participó	No participó
Universidad Católica	Martín Hansz	No participó	Participó
Universidad Católica	Diego Hernández	No participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Juan Vespa	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Carolina Romero	No participó	Participó
	Richard Delgado	No participó	Participó
Especialista en Infraestructura Ciclovial	Jereon Buis	No participó	Participó
MIEM	Martín Piñeiro	No participó	Participó

MIEM	Ignacio Simon	No participó	Participó
------	---------------	--------------	-----------