Relatoría Taller 3

Conectividad y Movilidad Sustentable (tema 7)

Elaboración: Santiago Ventós

Introducción

En el marco del proyecto "Montevideo del Mañana" de la Intendencia de Montevideo realizado en cooperación con la Facultad de Ciencias Sociales (FCS), el presente resumen detalla los principales componentes y aportes surgidos a partir del Taller 3 del Tema "Conectividad y Movilidad Sustentable", realizado el día 9 de octubre, desde las 9:00hs hasta las 13hs en Sala de Conferencias (L5) de la Facultad de Ciencias Sociales.

La consigna de este tercer y último taller era responder a las siguientes interrogantes: ¿Qué nos ayudará a llegar? ¿Qué tendríamos que hacer?. Para este taller, los invitados/as llegaron con la narrativa de los escenarios no deseados y el escenario meta elaborados por parte del equipo FCS a partir del Taller II . Los objetivos del taller eran los siguientes:

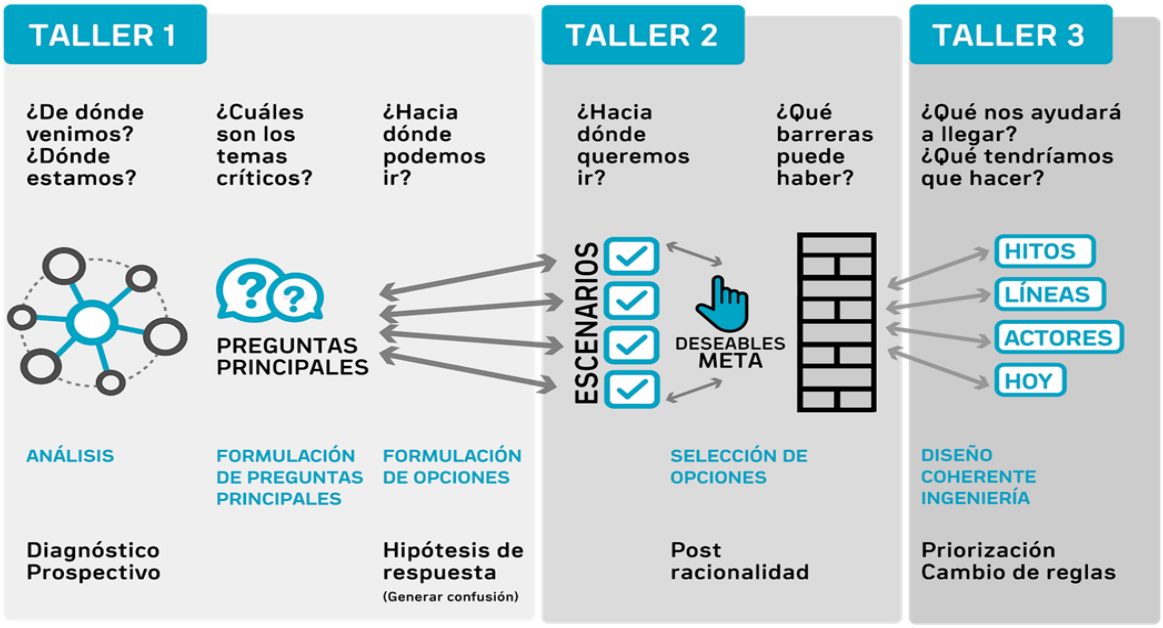
- Estilizar el escenario meta.
- Identificar colectivamente estrategias (el cómo) para superar las barreras y desafíos identificados en el segundo taller para el logro de los escenarios deseados.
- Identificar y acordar colectivamente las principales líneas de una estrategia para el logro del o los escenarios deseados, y de ser posible acordar principales metas o hitos.

Los resultados esperados de este tercer taller prospectivo eran:

- Que los participantes vean cómo quedaron los escenarios finales y sus narrativas, y realicen aportes para una posterior mejora de los mismos por parte del equipo técnico.
- Que los participantes analicen los escenarios meta y las propuestas estratégicas para alcanzarlos.
- Que diseñen las iniciativas estratégicas.

A continuación, se incluye un esquema elaborado por Cecilia Alemany que resume brevemente la finalidad de los talleres 1, 2 y 3, así como también, cuál es el resultado esperado a partir de lo trabajado

en los mismos y como se enmarca dentro del proceso llevado adelante por el equipo de “Montevideo del Mañana”.



El taller 3 se dividió en tres sesiones, la 1era sesión consistió en la bienvenida y presentación del proceso prospectivo, agenda y objetivos del taller por parte de Roberto Elizalde y Lucía Pittaluga. La 2da sesión consistió en la presentación general de los escenarios meta de los 7 temas abordados en el Montevideo del Mañana, por parte de Luis Bertola, y la presentación de escenarios meta temáticos correspondientes a la Conectividad y Movilidad Sustentable y las propuestas estratégicas por parte de Santiago Aristoy. Luego se abrió una ronda de debate y aportes generales por parte de los participantes. La 3era Sesión correspondió a la dinámica de diseño colectivo de las iniciativas estratégicas para trabajo en cada mesa.

Sesión 2: Presentación de escenarios meta temáticos, escenario meta Tema 1 y sus lineamientos estratégicos

La sesión 2 comenzó con la presentación por parte del equipo coordinador de los ejes que estructuran los escenarios en los 7 temas del Montevideo del Mañana, para luego evidenciar el escenario actual en cada tema y contar brevemente acerca del escenario meta en los mismos.

Posteriormente, el experto temático presentó los escenarios prospectivos no deseados y el deseado (meta) resultados del taller 2, así como las iniciativas estratégicas para la consecución de dicho escenario meta. La presentación de los escenarios se basó en el desarrollo del escenario meta, sus frenos e impulsos, así como posibles lineamientos estratégicos a llevarse a cabo para la realización del mismo.

A modo de representación, se pondrán a continuación los escenarios presentados por cada expositor.

Finalmente, se realizó un plenario en donde los expertos/as pudieron expresar sus críticas, comentarios y aportes al escenario meta del tema 4 detallado anteriormente y sus iniciativas estratégicas.

ESCENARIOS ACTUALES (2018)

ESCENARIOS META

El objetivo del taller 3 fue trabajar sobre el escenario meta y sus lineamientos estratégicos para alcanzarlo.

Se definió que es necesario alcanzar un escenario disruptivo en el que se producen cambios radicales en la gestión del transporte metropolitano, a través de la generación de arreglos institucionales que involucran a los gobiernos departamentales y el gobierno nacional. Se desarrolla una nueva infraestructura adecuada y pensada para el uso intermodal del sistema de transporte metropolitano. De especial relevancia son las obras de infraestructura vinculadas a la movilidad activa: se consolida una red de ciclovías de alcance departamental y se establecen circuitos peatonales que priorizan esta modalidad de transporte por sobre los vehículos particulares. Se consolida una masiva introducción de vehículos eléctricos para usos productivos, logísticos, transporte de pasajeros y particulares. Todos estos procesos

redundan en una consolidación del cambio de la matriz energética, de la mejora del medio ambiente y sobre los comportamientos y demandas de movilidad de la población.

Los lineamientos estratégicos propuestos por el equipo de FCS surgen de los frenos e impulsos que se identificaron en el Taller 2 de los escenarios deseables y no deseables. Lineamientos e iniciativas estratégicas:

Lineamiento estratégico 1 : MOVILIDAD ACTIVA

LE1 1.Circuito interconectado de Ciclovías

LE1 2. Circuitos peatonales

LE1 3. Campañas sobre movilidad activa en colectivos específicos.

> (Towards a sustainable and efficient urban mobility system in Uruguay, GEF Trust Fund. Ministerio de Industria, energia y mineria (2017))

LE 4. Favorecer la Intermodalidad a nivel departamental-metropolitano.

Lineamiento estratégico 2: INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

LE2 1. Transporte masivo colectivo sostenible, en ciertos recorridos estratégicos: Centro-Pinar; Centro-Pando; Centro-Cerro; Centro-Colón-Las Piedras.

LE2 2. Red de carga de vehículos eléctricos

LE2 3. Transición del transporte público colectivo hacia la electromovilidad (Estrategia de Resiliencia, IM)

LE2 4. Impulso al uso de vehículos eléctricos individuales (Estrategia de Resiliencia, IM)

Lineamiento estratégico 3: GOBERNANZA y GESTIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

LE3 1. Creación de autoridad metropolitana con capacidad de acción en políticas sobre Movilidad

LE3 2. Estrategia para el transporte público colectivo a escala metropolitana (Estrategia de Resiliencia, IM)

LE3 3. Uso de Big Data en la Planificación y gestión del sistema de movilidad (Estrategia de Resiliencia, IM)

LE3 4. Políticas de trabajo con enfoque de género en el sector movilidad.

> (Towards a sustainable and efficient urban mobility system in Uruguay, GEF Trust Fund. Ministerio de Industria, energia y mineria (2017)).

Lineamiento estratégico 4: ORDENAMIENTO TERRITORIAL

L4 1. Sistema de instrumentos de gestión del suelo (Estrategia de Resiliencia, IM)

L4 2. Recuperación de fincas abandonadas (Estrategia de Resiliencia, IM)

L4 3. Revalorización de centralidades urbanas (Estrategia de Resiliencia, IM)

En adelante se detallarán los comentarios generados en la puesta en común por parte de los participantes, el trabajo realizado por mesa en torno a cada iniciativa y su composición, y por último, en la creación de una línea del tiempo compuesta por las líneas de acción, hitos y resultados esperados para alcanzar cada iniciativa.

Puesta en común

A continuación, se presentan los comentarios principales realizados por los/as participantes durante la instancia de plenario:

- Me llama la atención que en el escenario disruptivo todas las líneas salen del centro, no hay transversal. Cuando es una crítica permanente que la gente dice que si viene al centro no puede ir a otro lado.

- Los transportes masivos son los grandes generadores de viajes estos son troncales.

- Me inquieta que los impulsores es la calidad del servicio del transporte urbano, veo muchas cosas de prohibir el auto particular y muchas cosas de incentivar el transporte público. La calidad del transporte no es buena. Hay que trabajar en que te “tiente” subir al transporte público.

- Estamos pensando en el 2050, la movilidad que vamos a tener va a ser totalmente distintas, yo no sé eso como lo estamos modelando. Es totalmente distinto, y tal vez no venga nadie al banco de la ciudad vieja a trabajar.

- Creo que tenemos que responder cuál es el departamento que queremos, respecto a las centralidades.

- Creo que todavía que no se asume claramente el rol estructurante que tiene la movilidad en la ciudad. Es más requerimiento de lo que debe pasar en la ciudad. Al hacer la movilidad estamos haciendo ciudad. Es la mayor dotación de espacio público es la movilidad, estamos construyendo espacio público. Me parece que hay que salir un poco y pensar que es lo estratégico de cambiar, capaz estamos reforzando el sistema actual.

- Cuando nosotros pensando el sistema en función de movilidad, tiene que pensar el sistema hacia donde van a estar fluyendo los viajes, hacia donde hace actividades. Por ello tenemos que pensar donde van a estar esos atractores en el futuro. Podemos pensar hacia donde queremos potenciar la movilidad. Pero es claro que los viajes hay porque hay actividad.

- Respecto a la intermodalidad, es fundamental pensarlo como sistema.
- Hoy en día tenemos una cobertura por parada a 400 metros el 94% de la población de Montevideo.
- Si todos los autos pasan a ser eléctricos el dia de hoy, el impacto que tienen sobre el espacio público. Las estaciones de servicio pasan a ser lugares de recarga.
- La movilidad en los cursos de agua está ausente, no sé, ir al cerro. No está contemplado que los cursos de agua son también para la movilidad, el disfrute. Pensando en el futuro el tema de la gestión integral del agua, hace a la calidad de vida, del ambiente pero también hace a la movilidad.
- Me pregunto, en esa imagen de escenario disruptivo, como se posiciona Montevideo con la región y el mundo. Qué es lo que llamará la atención de la conectividad y la movilidad de Montevideo en el mundo. Qué es lo innovador, que va a ser lo distinto de la movilidad en Montevideo.
- Es importante destacar que hay muchas personas detrás de los ómnibus, que son seres humanos. Hay viajes que son 3 horas sin parar, con la complejidad que el tipo va parando.
- La calidad del transporte de Montevideo mejoro muchisimo, y es claro de ello ya que los ómnibus interés sienten la baja de ingreso debido a la mejora del transporte capitalino.
- La única calidad relevante es la calidad percibida, obviamente que tiene un dato real y es una calidad relativa en términos con otros. Sobre el sistema de transporte de Montevideo, la calidad es media. Lo que sí hemos detectado que la gente está huyendo del transporte público, es una tendencia muy dura y es estructural. Surge la idea de que cada vez que pueda salir del transporte público voy a salir y como crecientemente lo puedo hacer, lo hago.
- El boleto de 1 hora fue un cambio radical en el sistema de transporte y no se utilizó comunicacionalmente para potenciarlo. Ya que la gente tiene la idea que el sistema le está pidiendo constantemente, pero en esta caso fue al revés.
- Montevideo del mañana no es Montevideo, es el área Metropolitana.

SESIÓN 3: Revisión de iniciativas estratégicas

Posterior a la puesta en común se trabajó sobre dos manteles que tenían por objetivo revisar una iniciativa estratégica por mesa, el diseño del mantel fue el siguiente:

En adelante, se presentará cada mesa con la elaboración previa del taller por el equipo de FCS y las correcciones realizadas en taller en la etapa 1, mostrando así la formulación final por parte de cada Mesa de cada iniciativa.

En la segunda etapa de trabajo con las iniciativas de cada tema, se propuso trabajar sobre una línea del tiempo, donde debían ubicarse líneas de acción y sus respectivos resultados esperados e hitos que los acompañen para alcanzarlos. El mantel sobre el cual se trabajó fue el siguiente:

En general, gran parte de las mesas reformularon los resultados esperados al largo plazo a partir de la definición de hitos y resultados en el mediano plazo.

Mesa 1

Facilitador: Santiago Ventós

Integrantes: Facundo Sosa, Javier Taks, Eduardo Bertiz, Roberto Elissalde, Martín Hansz, Fernando Errandonea

Iniciativa estratégica a trabajar: Inclusión de la Movilidad Activa en la movilidad urbana, rural y metropolitana.

Descripción brindada por el equipo FCS: Es posible articular diversos medios de transporte en el área metropolitana, con énfasis en las opciones de movilidad activa y de transporte colectivo.

PARTE 1: Diseño colectivo

Se abre el debate remarcando que es muy complejo el problema y que es necesario pensarlo en su globalidad. Se discute en torno a cómo abordar el tema y donde centrar la mirada, haciendo hincapié en que el aspecto relevante es la movilidad activa, en todos sus modos. Se discute que es difícil abarcar el

tema aisladamente y se hace referencia fundamentalmente a que primero sería necesario mejorar la infraestructura para esa movilidad, tanto las veredas como las ciclovías, antes que promover un uso activo de la ciudad cuando la ciudad cuida más sus calles que sus veredas. Se plantea que para motivar a la gente a trasladarse caminando o en bicicleta es porque el recorrido es placentero, porque durante el trayecto es confortable. Remarcando para ello que es necesario contar con veredas de calidad, que cuenten con vegetación para proteger del sol, que no haya obstáculos como hoy sucede en 18 de julio, que se den lugar de descanso y estar, cuestiones que mejoren el recorrido.

Se plante entender la infraestructura como movilidad activa, en ese sentido se van mencionado diversos temas alienados a dicha postura. El tener una verda, un ciclovia, pensar la vialidad como un espacio público y pensar que tienes que incluir todo tipo de medios de transporte. Se menciona que movilidad activa no es solamente pensar un sistema de ciclovías. Un integrante comenta la infraestructura creada de ciclovías entre la facultades y todas las fallas que tiene la misma, además de su poco uso. Otro integrante sostiene que en ese caso se quiso dar una señala a la opinión pública de que la ciudad tenía un lugar para la movilidad activa. En consonancia con ello, plantea si no hay que pensar una estrategia de acupuntura urbana, sostiene que hay experiencias de otros países en las cuales se genera una red para que los niños y niñas vayan a la escuela en bicicleta y de esa manera se empieza a cambiar la cultura de movilidad.

También se mencionó la falta de veredas, y es necesario hacer veredas o lugares para poder pasar con un carrito. O veredas amplias arboladas para que sea amigable caminar, etc. Se plantea la complicación de quien se hace cargo de las veredas, ya que son privadas de cada vecino, pero a su vez pasa toda la infraestructura por ahi, esta el arbolado, etc. todo eso tiene una interrelación que no está de todo coordinado. Se menciona la experiencia del plan vereda que está llevando a cabo la Intendencia, en el cual la Intendencia le cobra al particular el arreglo de la vereda, suponiendo que es más barato que cada uno la arregle particularmente.

Un integrante propone pensar qué objetivo podría tener Montevideo para el 2050 en aspectos de Movilidad y que fuera conocida por dicho logro, plantea que pensar que ciudad va a ser para andar en bicicletas es un objetivo que ya llegamos tarde, ya que otras ciudades están más avanzadas y lo tiene como meta. En cambio plante el pesar Montevideo como ciudad caminable, parece un objetivo más nuevo y distinto a los planteados hasta el momento en otras ciudades. Menciona que permitirá pensar otros aspectos de la mano, como por ejemplo densificar la ciudad, caminar en su zona rural (trillo, senderos, etc). Un integrante plante, el porqué la gente camina en Montevideo, en el cual supone que por necesidad o por placer. Entonces plantea como operar sobre el deseo de caminar, se plantea que el destino puede ser cualquier cosa pero lo atractivo es el recorrido, en la cual tenga que encontrar cosas novedosas. Un integrante plantea que en este momento se está pensando en crear un sistema de espacio públicos, por ejemplo, hay muchos cursos de agua que están asociado a parques, entonces empiezas a generar lecturas de la ciudad que no lo tenias. Aparecen nuevas conexiones que no existan y en las cuales son para movilidad activa, por ejemplo si el arroyo Malvín unir la Unión con la Rambla.

Se menciona que queda pendiente pensar hitos para la movilidad accesible.

Objetivos Estrategicos:

- Promover el caminar en Montevideo
- Integrar la movilidad activa en el sistema intermodal
- Desarrollar rutas “verdes” de recreación a pie en Montevideo.
- Desarrollar rutas activas en los parque lineales de los cursos de agua.

Resultados Esperados:

- Infraestructura vial pensada como espacio publico
- Sistema intermodal de transporte urbano
- Coordinar la gestión de veredas

PARTE 2: Línea del tiempo – hitos

- Infraestructura peatonal
    - 2019 - Planificar mejorar las verdes como espacio público: estado y arbolado, sin obstáculos y agradable.
    - 2020 - Peatonalizar nuevas zonas en Montevideo, ejemplo: Centro, Ciudad Vieja y Pocitos.
    - 2022 - Campaña de comunicación para estimular la movilidad activa
    - 2025 - Aumentar las zonas peatonales en espacios centrales.
    - 2030 - Recuperar espacios públicos donde hoy existen ferias estatales, ejemplo: Plaza frente a BHU, calles por 8 de octubre.
    - 2035 - Coordinar la gestión de veredas y cambiar normativa
- Promover el uso de bicicletas
    - 2020 - Infraestructura para la intermodalidad
    - 2022 - Plan de promoción de ir a la escuela en bicicleta, garantizar ciclovías, etc.

        - Campaña de comunicación para estimular la movilidad activa

Mesa 2

Facilitador: Ramiro Rodriguez

Integrantes: Claudio Vera, Mario de Saa, Ana Agostino, Martín Nessi, Paula Veiga y Gabriel Pereyra

Iniciativa estratégica a trabajar: Transporte masivo sostenible y universalmente accesible e intermodal

Descripción brindada por el equipo FCS: Poner al servicio de la ciudadanía líneas de transporte masivo sostenible en los principales corredores de la ciudad, ofreciendo una alternativa ecológica, rápida, eficiente, que logre ser atractiva para desestimular el uso del automóvil particular. Promover alternativas de transporte sostenibles con alto impacto sobre el cuidado del medio ambiente. Establecer una red de transporte masivo colectivo concebida como un esfuerzo metropolitano, con intensa coordinación con una red nacional ferroviaria que revitalice recorridos ya existentes.

PARTE 1: Diseño colectivo

Se discute en aspecto que deberían incorporarse para pensar el transporte masivo, por ejemplo pensar en la necesidad de la intermodalidad. En este sentido se sostiene la falta de referencias a la intermodalidad y como complemento necesario para el transporte masivo. A su vez se entiende que se entiende que se contempla pero que en dicha mesa solamente se va a trabajar sobre los carriles de movilidad masiva. También se deja en claro que el transporte masivo puede ser de distintas formas, trenes, ómnibus, etc.

Se plantea que hay que pensar el transporte público más allá del ómnibus, incorporar el tren, bicicletas, etc. Se menciona reiteradas veces la necesidad de que la movilidad sea flexible, entendiendo la necesidad de adaptarse a las exigencias y donde viva los vecinos. De esta forma se posibilita nuevas conexiones a medida que van cambiando los movimientos de las personas. En este sentido se plantea la necesidad de pensar no solamente en líneas troncales y pensar en conectar la ciudad por medio de anillos, que los mismos potencien nuevas conexiones en la ciudad.

Se comenta sobre el rol de la Intendencia en el transporte público, se mencionan diversos temáticas entendiendo que la Intendencia debería tomar decisiones en las empresas de transporte debido a que es financiadora de la misma. Otra mirada, cree la importancia de que la Intendencia ejerza su rol regulador a las empresas, buscando mejorar el servicio por medio del control. Se menciona al pasar la posibilidad de que el transporte público sean empresas públicas o que el transporte sea gratuito viendo las desventajas entendiendo la falta de incentivos. Se reafirma en varias oportunidades la falta de voluntad política ya que nunca existió para realizar cambios. Se recalca la necesidad de generar un acuerdo político para realizar los cambios ya que es necesario un consenso político y social para realizar un cambio de transporte metropolitano.

Objetivos Estrategicos:

- Generar corredores principales y transversales con estudios de demanda
- Crecimiento territorial planificado para dar oferta de transporte
- Viajes flexibles e intermodales (incluyendo movilidad activa)

Resultados Esperados:

- Posibles cambios en incentivos por el regulador a operadores
- Sostenible y universalmente accesible

Actores:

- Trabajadores del transporte
- Colectivos de usuarios de transporte público
- Colectivos de usuarios de movilidad activa
- Intendencia de Montevideo
- Intendencia de Canelones
- Intendencia de San José

PARTE 2: Línea del tiempo – hitos

Líneas de Acción:

- El estado debe garantizar el servicio de transporte con rentabilidad social
- Buena y redefinida relación reguladora - operador
- Optimizar el modelo de gestión
- Mejores prácticas, incluso para condiciones laborales y salud ocupacional

Hitos:

- 2020 - Gran acuerdo y decisión política para alcance metropolitano
- 2021 - Nueva autoridad metropolitana
- 2021 - Nueva relación reguladores y operadores
- 2021 - Generación de Consejos directivos consultivos
- 2021 a 24 - Planificación, evaluación técnica y económica, social y ambiental y proyectos ejecutivos.
- 2022 - Mejoras en capacidades técnicas y tecnológicas del sistema y la gente
- 2025 a 30 - Ejecución de proyectos ejecutivos intermodales

Mesa 3

Facilitador: Santiago Aristoy

Integrantes: Gonzalo Márquez, Ignacio Simon, Juan Vespa, Juan Carriquiry, Verónica Pastore, Miguel Rabosto, Martin Piñeyro y Richard Delgado.

Iniciativa estratégica a trabajar: Movilidad Eléctrica

Descripción brindada por el equipo FCS: El cambio consolidado de la matriz energética del país hacia un uso predominante de energías renovables genera una oportunidad única para impulsar la transformación de la matriz energética en el transporte. Para Montevideo, esta oportunidad adquiere el mayor potencial en torno al transporte público colectivo, por el uso intensivo de estas unidades, por la posibilidad de introducir la electromovilidad en forma masiva y por la capacidad de incidencia directa mediante la política pública departamental. Impulsar un cambio en la matriz energética del transporte individual.

PARTE 1: Diseño colectivo

Dicha mesa tenía para trabajar en la movilidad eléctrica pero tanto en el transporte masivo como en el particular, se decide solo para trabajar sobre la movilidad activa en el transporte masivo. Se plantea de todos modos trabajar sobre los proyectos de UTE y ANCAP sobre transporte particular. Un integrante plantea a la mesa si no va traer problemas a futuro que la movilidad va a ser eléctrica, es decir, si es la mejor solución. El resto de los integrantes plantean ciertos problemas que pueden surgir a futuro como puede ser el reciclaje de las baterías, los costos de las mismas y los vehículos actuales que son a

combustión. También sostienen que hay otras opciones además de la movilidad eléctrica como es el hidrógeno comprimido que además se puede complementar con la energía eléctrica.

Se acuerda trabajar sobre la transición del transporte público colectivo y las menciones que se quieran hacer sobre los vehículos particulares.

Se plantea la importancia para el 2050 llegar a emisiones cero en el área metropolitana. Qué energía vamos a utilizar, se comenta que eso va a depender de los precios, pero se afirma que el transporte público se adapta muy bien a la energía eléctrica y las baterías, ya que siempre en la noche va a parar 5 horas, por tanto puede cargar ahi. Con la tecnología que tenemos hoy se puede pasar la mitad de la flota de transporte público a energía eléctrica, en concordancia, se plantea que las proyecciones de Ancap plantea que sus escenarios de demanda, dan una baja importante para el 2030 debido al cambio de matriz en el transporte público.

Respecto a la infraestructura necesaria para la electricidad, en ese sentido se dice que UTE para el 2025 van a haber mil puntos en todo el país para conectarse.

Se menciona que se aprobó un subsidio para la incorporación de flotas eléctricas y se hace la aclaración de que el subsidio es más barato que el subsidio a gasoil, en función de la vida útil. En el próximo periodo de gobierno si esto sale bien, va a ir bajando el subsidio al diesel y subiendo al flota eléctrica. La incorporación de 100 ómnibus eléctricos es el 4% de la flota y está pensado solo para los urbanos, el punto es que trabajan 16 horas y en función de la velocidad se ve la autonomía. Estamos siempre hablando de ómnibus tradicionales, no estamos pensando en transporte masivo pensando en los corredores.

Un punto crítico es pensar las baterías eléctricas, ya que luego de su uso que utilidad se les puede dar, en ese sentido UTE ya está realizando un primera experiencia con las 4 baterías que llegaron a la vida útil de los primeros taxis eléctricos de hace 3 años.

Objetivos Estrategicos:

- Mejora de la calidad de vida
- Soberanía energética, fuentes nacionales.
- Descarbonización del sistema de transporte
- Toda la flota se pasa a electromovilidad.

Resultados esperados:

- Toda la flota pasa de fósiles a opciones eléctricas.

- Cero emisiones de transporte público del Área Metropolitana de Montevideo
- Menor poulsión
- Menor contaminación (material particulado)
- Menor contaminación sonora

Actores:

- Intendencias
- UTE
- ANCAP
- MIEM
- MTOP
- MEF
- Empresas de transporte
- MVOTMA
- MSP - salud
- OPP
- Agenda Metropolitana

PARTE 2: Línea del tiempo – hitos

- Favorecer recambio de flota (subsidios)
    - 2018 - Hoy hay aprobados subsidios para 100 omnibus.
    - 2022 - Comienza la ampliación del subsidio a todo el sistema.
- Necesidad de infraestructura eléctrica (lugar de recarga, reforzar línea)
    - 2020 - Plan de segundo uso para baterías que se re-cambian (taxis)
    - 2021 - Generar capacidad de recarga en las instalaciones de la compañías urbanas

    - 2022 - Establecer los estándares de carga “genérico”, observatorio que de seguimiento al proceso de transición y alerte / evite efectos abusos.
    - 2025 - Plan de disposición final de baterías y otros componentes: autos de combustible fósil (DINAMA debe participar)
    - 2025 - 1000 puntos de recarga de vehículos particulares
    - 2050 - Infraestructura permite utilizar de forma eficiente vehículos eléctricos
- Incentivar y efectivizar el traspaso por parte del gobierno a movilidad eléctrica
    - 2025 - Prohibición de importar vehículos de combustible fósil
    - 2040 - Prohibición de circular vehículos de combustible fósil
    - 2050 - No es posible utilizar medios a combustible fósil

Evaluación participantes:

Total respuestas: 6

Organización general: 4

Ambiente colectivo de trabajo: 4.3

Presentación iniciativas estratégicas: 3.3

Sesión revisión iniciativas estratégicas: 3.3

Sesión definición de hitos: 3.3

Facilitación general: 4.3

¿Considera que los aportes que realizó durante el proceso fueron recogidos por el equipo técnico? 3.6

Comentarios:
-Bueno el ciclo. El proceso sirve si tiene resultados, se se refleja en incentivos y en desincentivos a actividades.

-Pude observar una visión general de los participantes muy idealista y muy sesgada sobre muchos temas que no evalúa costos-beneficios y se plantean modelos de ciudad maravillosa pero no se consideran temas reales y concretos del diario vivir.Hay situaciones de compromiso en la realidad que no se han tenido en cuenta en los escenarios que han resultado muy optimistas y poco reales.

El proceso fue muy interesante y los resultados, como ya he comentado en el punto anterior, muy optimistas y a veces con falta de realidad o de considerar a algunos actores: el ciudadano común (por ejemplo el ciudadano común que posee un auto particular, al parecer tener un auto parece un delito y no se visualiza el agregado de valor en la vida de las personas que es esto para los individuos)

-Resulta imprescindible y enriquecedor realizar este tipo de encuentros a fin de hacer una puesta en común desde los distintos ámbitos.

-La importancia de conocer el documento final y poder intercambiar sobre su uso por parte de la IM
Los talleres fueron muy participativos y dinámicos, buen intercambio y clima de trabajo. Se recogieron los aportes en general. De todos modos tengo la impresión que quedaron planteadas propuestas y preocupaciones que también vale la pena recoger para seguir analizando.

ANEXO

Participantes

Institución	Nombre	Taller 1	Taller 2	Taller 3
CUTCSA	Álvaro Santiago	Participó	Participó	No participó
INALOG	Facundo Sosa	Participó	No participó	Participó
Coordinadora de Usuario de Transporte	Carlos Artigas	Participó	Participó	No participó
Intendencia de Montevideo	Justo Onandi	Participó	Participó	No participò
UTE	Eduardo Bergerie	No participó	Participó	No participó
PNUD	Magdalena Preve	No participó	Participó	No participó
COME - UNOT	Claudio Vera	Participó	Participó	Participó
FING - UdelaR	Mario Vignolo	Participó	Participó (Juan Carriquiry)	Participó (Juan Carriquiry)

Intendencia de Canelones	Marcelo Metediera	Participó	Participó	No participó
DINOT	Verónica Pastore	Participó	Participó	Participó
Transporte accesible	Fiorella Buzzeta	No participó	No participó	No participó
UdelaR	Javier Taks	No participó	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Pablo Inthamoussu	Participó	No participó	No participó
UNOT – PITCNT	Mario de Saa	Participó	Participó	Participó
UNIBICI	Adrián Santos	Participó	No participó	No participó
Defensoría de Vecinos y Vecinas	Ana Agostino	Participó	Participó	Participó
SEG Ingenieros	Fernando Schaich	Participó	No participó	No participó
BID	Elías Rubinstein	No participó	No participó	No participó
COETC	Fernando Fernandez	No participó	No participó	No participó
FADU - UdelaR	Eduardo Bertiz	Participó	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Sonia Pagalday	Participó	Participó	No participó
UNOT	Matias Perez	Participó	No participó	No participó
Intendencia de Montevideo	Gonzalo Marquez	Participó	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Roberto Elissalde	Participó	Participó	Participó
PNUD	Virginia Varela	No participó	Participó	No participó
UCOT	Pablo Guido	No participó	No participó	No participó

MTOP	Felipe Martin	No participó	No participó	No participó
CAF	Andrés Alcalá	Participó	Participó	No participó
Intergremial Transportes de Carga	Fernando Ronqui	Participó	No participó	No participó
COMESA	Gabriel Balado	Participó	No participó	No participó
Junta Departamental de Montevideo	Martín Nessi	Participó	Participó	Participó
MTOP	Luis Perdomo	Participó	No participó	No participó
Intendencia de San José	Marcos Reyes	No participó	No participó	No participó
Universidad Católica	Martín Hansz	No participó	Participó	Participó
Universidad Católica	Diego Hernández	No participó	Participó	No participó
Intendencia de Montevideo	Juan Vespa	Participó	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Carolina Romero	No participó	Participó	No participó
Intendencia de Montevideo	Richard Delgado	No participó	Participó	No participó
Especialista en Infraestructura Cicloviaria	Jereon Buis	No participó	Participó	No participó
MIEM	Martin Piñeyro	No participó	Participó	Participó
MIEM	Ignacio Simon	No participó	Participó	Participó
Intendencia de Montevideo	Fernando Errandonea	No participó	No participó	Participó
ANCAP	Miguel Rabosto	No participó	No participó	Participó