

Conclusiones del Encuentro Internacional sobre el Tránsito y el Transporte Urbano en las Grandes Ciudades Iberoamericanas.

1. La cooperación entre ciudades es una de las líneas más prometedoras para el futuro. Es preciso incrementarla y consolidar los canales, redes y medios para que avance y progrese. El esfuerzo de los Municipios Capitalinos no debe quedar aislado por lo que, tanto las demás administraciones territoriales de cada país como el sector privado, deben contribuir en la consolidación de una cultura de la cooperación entre ciudades.
2. La política de movilidad para las ciudades iberoamericanas no puede estar basada en un solo criterio : debe responder a una mezcla, a una combinación de los elementos disponibles y debe personalizarse para cada ciudad y circunstancias.
3. El planeamiento del desarrollo urbano no puede contemplarse separadamente del planeamiento del transporte. El proceso de planeamiento no debe ser excluyente sino que debe ser abierto y fundamentalmente participativo en la orientación, estructura y base de apoyo.

La función que se asigne a cada tipo de vía debe ser coherente con las características de su diseño así como con los usos del suelo accesibles desde la misma. Para ello no basta con actuar en las fases de planeamiento sino que también es preciso actuar en las fases de proyecto y de autorización de usos y actividades.

4. El transporte debe concebirse como uno de los principales elementos para el desarrollo social, político, cultural y económico de los pueblos ; por ende, debe dotársele de la infraestructura vial y urbana necesarias para hacer frente a la demanda de servicio, teniendo en cuenta que el transporte público debe constituir el principal modo de satisfacción de la demanda de movilidad y que, por tanto, debe hacerse el máximo esfuerzo para hacerlo atractivo y confortable ya que los aspectos cualitativos tienden a tener cada vez más importancia.

5. Es evidente que una parte importante del problema del transporte público colectivo es la organización institucional. La definición de una política de transporte debe desarrollarse a través de planes y proyectos complejos que comprometan a todas las agencias implicadas. Por ello, cualquiera que sea la división administrativa y la distribución de competencias entre las distintas administraciones, en las áreas metropolitanas es imprescindible promover la creación de un instrumento administrativo superior o, autoridad única de transportes con entidad jurídica propia y en el que estén representadas las citadas administraciones, que coordine la explotación de los diferentes operadores que actúan en la ciudad y canalice inversiones y financiamiento.

6. Un sistema de transportes debe ser totalmente sostenible. Con este fin deben tenerse ^{en cuenta} las características particulares de cada ciudad y la autoridad deberá velar por ofrecer a la población un servicio que responda a sus expectativas y necesidades de movilidad mediante la adopción de tecnologías y esquemas de financiamiento acordes con su situación económica.

7. Tomando en consideración el movimiento actual que asigna mayor participación al sector privado en la construcción, operaciones y mantenimiento de la vialidad así como en la operación y gestión del transporte, se impone la necesidad perentoria de sugerir a los gobiernos centrales y municipales que exploren nuevas modalidades de financiamiento que pongan énfasis en la participación del sector privado. Para garantizar esta participación es necesario construir el andamiaje jurídico y legal que sirva de apoyo a dicha participación y que contenga reglas para que el inversionista sienta garantizada su inversión y la correspondiente recuperación de la misma.

8. El espacio, y los demás recursos, deben compartirse entre los distintos modos de transporte prestando especial atención a los peatones y a los grupos sociales más vulnerables. Siendo la mayoría de los ciudadanos usuarios del transporte público, es necesario establecer políticas preferenciales para el mismo.

El uso adecuado y el mantenimiento de la infraestructura vial, así como del equipamiento urbano, se plantea como solución a los problemas de congestión vehicular. Medidas como el control del estacionamiento en la vía pública, la construcción y la regulación de estacionamientos públicos, vías express, rutas para cargas, carriles exclusivos o preferenciales, controles de tráfico y señalización adecuados, rescate de zonas peatonales, establecimiento de zonas de transferencia modal y determinadas restricciones a la circulación vehicular son algunas de las formas de racionalizar el uso de la red vial que se traducen en mejores condiciones de habitabilidad, y en ahorros de tiempos de traslado, en consumo de energía y en costos de operación y mantenimiento.

9. La adopción de sistemas con tecnología avanzada de regulación semafórica y señalización variable adaptables a las necesidades del tránsito en cada momento ofrece la posibilidad de obtener un mayor rendimiento de los sistemas viarios existentes. Este mayor rendimiento debe entenderse fundamentalmente como menor congestión, mayor seguridad vial y menores contaminación y consumo energético.

10. Es imperativo promover entre nuestras entidades y organizaciones el diseño e implementación de sistemas adecuados de gestión ambiental, orientados hacia la búsqueda de sostenibilidad para el transporte urbano de nuestras Municipalidades.

11. Es conveniente favorecer el desarrollo de programas educativos que, desde la infancia, incentiven la participación de las nuevas generaciones en todos los aspectos de la vida de la ciudad en general y en los que se refieren al uso de los transportes y las redes viarias en particular.