



PLAN País

El presente documento es producto del esfuerzo de cientos de expertos venezolanos dentro y fuera del país, que, a través de mesas de trabajo, aportaron al Plan País sus conocimientos para la construcción de una visión de desarrollo común, discutida y validada ampliamente con las fuerzas vivas y la sociedad en general a lo largo del territorio nacional.

Las propuestas aquí expresadas se basan en el “Acuerdo político para rescatar a Venezuela de la crisis social y del colapso económico” publicado en diciembre de 2018 y actualizado en diciembre de 2019, con el aval de las principales fuerzas democráticas del país. Este documento es una continuación de dicho trabajo que profundiza en la búsqueda de soluciones a los graves problemas que afronta el país en todos los ámbitos, pero no representa un producto definitivo. Las ideas aquí presentadas pueden ser mejoradas, ampliadas y actualizadas frente a los nuevos escenarios que se presenten. Este trabajo se continuará profundizando para alcanzar un mayor nivel de detalle que incluya proyecciones financieras para un gobierno de emergencia nacional. El objetivo de esta publicación es divulgar los avances alcanzados hasta la fecha y fomentar un debate sano acerca de las políticas públicas a ser implementadas una vez rescatada la democracia en nuestro país.

- JULIO 2020 -



@PlanPaísVzla



Plan País Venezuela

www.planpaisvzla.com



Movilidad segura, eficiente y sostenible - obras para la vida y el progreso de todos

El área de Movilidad de Plan País es el resultado del trabajo en equipo de expertos venezolanos especializados en ingeniería civil, arquitectura, urbanismo, puertos y aeropuertos, gestión pública, ambiente, seguridad ciudadana y economía. Cuenta con el consenso político para hacer viable la ejecución de las acciones necesarias a fin de superar la crisis en materia de desplazamiento de personas y bienes en el territorio venezolano, una vez tenga lugar el cambio político.

Esta área forma parte del área de Infraestructura y abarca las estructuras físicas, los servicios vinculados y los medios de transporte de manera integral. Comprende los temas de vialidad y transporte carretero, transporte marítimo, transporte aéreo y sistemas masivos de transporte ferroviarios y metroviarios.

Un sistema de transporte carretero eficiente es imprescindible para facilitar a los ciudadanos el acceso a servicios públicos y oportunidades de empleo, constituyendo una herramienta para la inclusión social y mejorar la calidad de vida de la población.

Plan País tiene como objetivo constituir un sistema de transporte superficial y vial con acceso universal, de manera que nadie quede excluido de sus beneficios. Ese sistema se distinguirá por tres características fundamentales:

- a Eficiencia, pues los escasos recursos se emplearán bien y de forma transparente**
- b Seguridad, dado que el transporte no cobrará vidas**
- c Amigable con el entorno, por lo que incorporará criterios y herramientas para favorecer el control del cambio climático y la reducción de la contaminación**

Diagnóstico

Los traslados para la realización de actividades cotidianas se convierten en una odisea diaria y en ocasiones resultan imposibles. El tránsito en la vía pública está signado por un incremento en la siniestralidad vial. Según diversos informes, en Venezuela ocurren 10.791 decesos por año a causas de siniestros viales, con una tasa de 37,2 muertes por cada 100.000 habitantes.

Esto significa una pérdida de 6,6% del Producto Interno Bruto del país como consecuencia de los siniestros de tránsito¹.

Según el último informe de la Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud sobre la situación de la seguridad vial en las Américas, se estima que en Venezuela ocurren 10.791 decesos por año a causas de siniestros viales, con una tasa de 37,2 muertes por cada 100.000 habitantes.

¹ Organización Panamericana de la Salud, World Health Organization, Informe sobre el estado de la seguridad vial en las Américas, 2018

En buena medida estos siniestros son por causa de fallas de los vehículos, ante un parque automotor envejecido cuya edad promedio ronda los 20 años, con cerca de 1.670.000 vehículos paralizados por la escasez de repuestos y la imposibilidad de sufragar los costos de las reparaciones por los mermados ingresos de los propietarios de vehículos.

Otro aspecto relacionado con el incremento de la siniestralidad vial es la alta desinversión en conservación vial, particularmente en la red vial principal (autopistas, carreteras troncales y locales 30.800 km).

Es notable la reducción de la circulación del tránsito automotor hacia el primer semestre de 2019, que ronda un 22% en vías arteriales de significación. A esa disminución de la circulación se asocia una reducción de 91% de la producción nacional de vehículos automotores en los últimos 10 años, así como la merma cercana a un 90% en la cifra de unidades de transporte público superficial circulando. Además, la escasez de repuestos e insumos para reparaciones forma parte de estos problemas y se encuentra entre 40 y 98% dependiendo de la región del país. De igual forma, los altos costos de los pasajes en rutas urbanas y suburbanas comparativamente con el salario mínimo representan un grave problema para los ciudadanos.

Diversos reportes demuestran la baja productividad y competitividad en materia de transporte e infraestructura en Venezuela, que ocupa la posición 127 entre 137 países considerados².

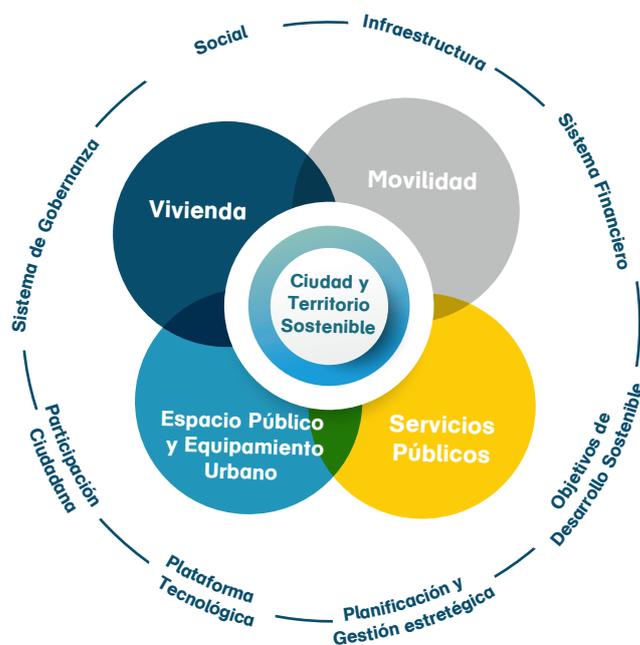
Visión y Desafíos

El área de Infraestructura de Plan País se sustenta en una visión de desarrollo que busca lograr sistemas de ciudades y territorio sostenibles, con base en los siguientes ejes estratégicos:

- a Planificación estratégica de ciudades y territorio.**
- b Cumplimiento con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.**
- c Uso de plataforma tecnológica con matriz de indicadores de gestión e infraestructura de datos espaciales.**

- d Participación ciudadana para su empoderamiento desde una visión colaborativa y formativa.**
- e Sistema de gobernanza orientado a la descentralización a favor de gobiernos subnacionales.**
- f Foco en la atención social.**
- g Atención a la vulnerabilidad de la infraestructura nacional.**
- h Asociaciones Público-Privadas (APP) y sistema financiero, dispuesto al financiamiento de la rehabilitación de la infraestructura nacional y la construcción de nuevas obras.**

Modelo de Desarrollo de Infraestructura de Venezuela para el Plan País



El tema de Vialidad y Transporte se enfoca en el Plan País desde la perspectiva del concepto de movilidad sostenible, entendido como la capacidad de reducir las necesidades de desplazamiento de personas y bienes a los límites físicos y ambientales del territorio, que privilegia el uso de los modos de transporte más eficientes, facilita el acceso a toda la ciudadanía a un precio asequible y favorece la prosperidad económica del territorio³.

² Foro Económico Mundial, Informe de Competitividad Global, 2017-2018

³ Movilidad Sostenible, De la teoría a la práctica David Guillamon y David Hoyos. MANU ROBLES-ARANGIZ INSTITUTUA.

Modelo de Desarrollo de Movilidad para Venezuela



El Plan País tiene como visión en materia de Vialidad y Transporte Carretero lograr que Venezuela cuente con un mejor sistema integral de logística y de movilidad sustentable, de calidad mundial y sincronizado con todos los modos de transporte. Dispondrá de talento humano y recursos tecnológicos e institucionales orientados hacia la excelencia. El sistema de logística y movilidad mejorará la calidad de vida de los ciudadanos y facilitará las diferentes actividades económicas de producción de bienes y servicios. La movilidad se vislumbra fluida, segura, sostenible, oportuna, confiable, eficiente, garantizando apropiada conectividad y fácil accesibilidad.

Plan País en relación con Vialidad y Transporte Carretero (abarcando modos motorizados y no motorizados), se traza como objetivo fundamental solucionar los problemas físicos y operacionales del transporte carretero y de la vialidad para mejorar las condiciones de movilidad en la nación, alcanzando niveles de sostenibilidad. Esto será logrado a través del cumplimiento de los siguientes objetivos específicos

- a** Reinstytucionalizar las instancias de gobierno a cargo de movilidad y logística.
- b** Coordinar acciones entre los actores del gobierno nacional, regional y local, en el marco de la planificación estratégica y con miras a la descentralización.
- c** Mantener el patrimonio de obras civiles existentes del sistema de transporte terrestre carretero.

- d** Ejecutar las obras de infraestructura del transporte terrestre carretero estrictamente necesarias.
- e** Propiciar la inversión eficiente de recursos en movilidad y accesibilidad.
- f** Gestionar el tránsito terrestre en forma eficiente.
- g** Garantizar los servicios de transporte terrestre en todos los modos y modalidades y mejorar las operaciones para todos los usuarios, en condiciones de seguridad y comodidad.
- h** Acoger las metas mundiales de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) mediante su incorporación a los procesos y proyectos de la gestión de la movilidad.

Acciones

Acciones de corto plazo:

- Inventario vial y diagnóstico de la trama principal de la red vial nacional, regional y local.
- Ejecución de un programa de acciones inmediatas en mantenimiento vial de la red nacional (autopistas, troncales, locales), incluyendo la vialidad agrícola, que contemple bacheo, demarcación, estabilización de taludes, reparación de defensas y limpieza de drenajes.
- Estructuración del plan de conservación y mantenimiento de la red vial nacional, con apoyo de los entes regionales, que prevea acciones de corto, mediano y largo plazo, así como presupuestos y fuentes de inversión.
- Consolidación de los datos estadísticos referentes a flota vehicular, de transporte de pasajeros, transporte de carga y siniestralidad vial, con fines de planificación con base en datos reales.
- Diagnóstico físico-operacional de vehículos, correspondientes a la data consolidada de flota de transporte carga y transporte público.
- Adecuación progresiva del servicio de transporte urbano superficial, que comprende el incremento de la flota operativa del transporte público, involucrando operadores privados en un nuevo modelo de negocios y estructuras operativas económicamente sustentables, así como bonificaciones de transporte para trabajadores y sectores vulnerables de la población.

- Adecuación progresiva del servicio de transporte de carga, abarcando el incremento de la flota operativa de transporte de carga.
- Inicio de gestiones para la actualización de la flota de transporte público y de carga.
- Implantación de un plan de fiscalización y control de tránsito en los principales corredores viales a nivel nacional, regional y local.
- Inicio de estudios de demanda de transporte público superficial.
- Revisión de activos destinados al cumplimiento de las funciones por parte de las instituciones con competencia directa en la movilidad terrestre.
- Promulgación del decreto de beneficios fiscales, para la importación de rubros esenciales por un lapso de seis meses (lista de repuestos y autopartes), para la reactivación de las unidades de transporte público de pasajeros y transporte de carga.
- Inicio de conversaciones con la banca privada para la implementación de un sistema de microcréditos a operadores de transporte público de pasajeros, para la reparación de unidades.
- Activación de vigilancia y control de las vías expresas y carreteras, con la finalidad de fiscalizar y controlar la circulación del tránsito en los principales corredores viales a nivel nacional, regional y local, incluyendo el control de cargas, así como sancionar los excesos de velocidad para disminuir la pérdida de vidas humanas.
- Promulgación de los decretos respectivos para la unificación de entes públicos cuyas competencias se encuentran solapadas o duplicadas.
- Promulgación de decretos de descentralización de la administración de autopistas y carreteras.
- Fortalecimiento institucional y financiero a los entes regionales en materia de movilidad.

Líneas de acción a mediano plazo:

- Actualización del sistema de transporte público superficial, mediante la adquisición de nuevas unidades y modernización de las operaciones, incorporando las nuevas tecnologías para fijación de tarifas y sistemas de cobro de pasaje, así como para la generación de información en tiempo real destinada al usuario.
- Implementación de un programa de recuperación de unidades de transporte de carga y de transporte público superficial.

- Reordenación de rutas de transporte público superficial.
- Reorganización del transporte público superficial, con especial énfasis en las principales ciudades del país, mejorando las condiciones
- Diseño de sistema de pago integrado, con el resto de los sistemas de transporte público terrestre e incorporando nuevas tecnologías.
- Ejecución de obras de rehabilitación de la red vial en tramos de críticos, acorde con el Plan de Conservación.
- Aplicación de medidas para el control de cargas en vías troncales del país.
- Diseño del Plan Maestro Integral para la Movilidad y Logística (PMIML).
- Inicio de estudios y proyectos del PMIML, que serán favorables a la implementación de Sistemas de Transporte Público Superficial tipo BTR (buses de tránsito rápido y la incorporación de infraestructura y facilidades para modos no motorizados como peatones y ciclistas).
- Inicio de los procesos de licitación y contratación, vía concesión, para la construcción de grandes obras de infraestructura de transporte en ejecución y paralizadas (previa definición de su idoneidad), en concordancia además con las disposiciones del PMIML.
- Adecuación del servicio de transporte urbano superficial, mediante convocatoria a una comisión interinstitucional con factores de la sociedad civil, operadores y empresa privada, para acordar el nuevo modelo consensuado de transporte.

Las acciones previstas en movilidad para la vialidad y el transporte carretero, propiciarán el crecimiento de la productividad y la competitividad de los ciudadanos al retomar la cotidianidad en el desarrollo de sus actividades.

Junto con la planificación territorial y el desarrollo urbano, surgirá la institucionalidad de manera consensuada, para asumir la responsabilidad y ejercer la autoridad en lo que a movilidad y accesibilidad atañe.

Plan País propone establecer un sistema de acción coordinado desde el Ejecutivo Nacional, con el concurso de otros entes responsables de sistemas como Metro, las gobernaciones y alcaldías, así como el Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV), universidades, asociaciones civiles, ONG, comunidades organizadas y ciudadanos en general.



@PlanPaisVzla



Plan País Venezuela

www.planpaisvzla.com