



Gobierno de Nicaragua, Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales (MARENA)  
Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF)  
Asistencia Preparatoria: NIC10-00046315

Promoción de un Sistema de Transporte Ambientalmente Sostenible en la Ciudad de Managua

## Taller Multisectorial con Co-Participantes Invitados

El taller se realizó en el Hotel Princesa en Managua el día martes, 14 de marzo de 2006. Fueron invitados unas 58 personas<sup>1</sup>. Asistieron 46.

El Sr. Jafet Enríquez, Representante Residente Adjunto del PNUD, Nicaragua, dio la bienvenida a los participantes indicando que el PNUD da mucha importancia a **METROVIA**, por considerarlo un proyecto innovador de importancia nacional.

Lucia Salazar, Directora Ejecutiva de **METROVIA**, con la participación del asesor legal, Sergio Argüello, describió el sistema de transporte sostenible que se propone lograr en el área metropolitana de Managua y destacó la importancia del proyecto GEF en la creación del sistema. Oliver Page, Asesor Técnico de PNUD/GEF para América Latina, explicó que el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (GEF) valora mucho proyectos como **METROVIA** porque permitan avanzar hacia objetivos ambientales por medio de satisfacer las necesidades sentidas de la población para el desarrollo (a diferencia del tipo de proyecto ambiental que se opone a los deseos naturales de desarrollo de la población). David Stadthagen, coordinador de **METROVIA**, profundizó los temas de las presentaciones previas, detallando el diseño del sistema de transporte público masivo con autobuses que constituye el propósito principal del programa.<sup>2</sup>

En una amplia discusión plenaria, se recogieron los comentarios y preguntas siguientes:

1. La capacitación de la gente para usar y operar el nuevo sistema es parte del proyecto?
2. Como se llegan a las estaciones y paradas en medio a las calles?
3. El uso de los pasos peatonales por la población depende de su seguridad.
4. Hay que estudiar la realidad socioeconómica para involucrar a los pobladores en el proceso de la planificación. Hay, por ejemplo, 12 rutas en Ciudad Sandino y los grupos barriales donde viven sus usuarios están organizados. Ellos tienen ideas e intereses que deben tomarse en cuenta.
5. Habrá parqueo para que la clase media tenga comodidad de estacionamiento y empiece a utilizar los buses?
6. Cuánto se va a gastar en la infraestructura?
7. Por qué se habla de subsidio del transporte colectivo y no se ve a construcción de calles como un subsidio del transporte en vehículos privados? Por qué no utilizar los impuestos de combustible para construir sistemas de transporte colectivo como esto?
8. Debe haber horarios escalonados en los sitios de trabajo para disminuir el tráfico en las horas pico y permitir que los buses de **METROVIA** tengan clientes a toda hora.

<sup>1</sup> Ver "Lista asistencia" anexa.

<sup>2</sup> Ver "Presentación de METROVIA" anexa para los elementos básicos de las presentaciones de Argüello, Salazar y Stadthagen.

9. Como es el análisis financiero? Se puede garantizar la rentabilidad?
10. Cómo se va a pagar a los buseros: por pasajero o por kilómetro?
11. Se debe hacer una licitación pública para operar las rutas. Hace falta buscar la equidad. Seguramente los buseros de Tipitapa querrán participar. Sería una lastima que la operación pasara a manos de extranjeros.
12. Hace falta construir estacionamientos cerca de las paradas y asegurar que tengan protección anti-robo. Solo así se podrá utilizar bicicletas o esperar que gente con vehículos usa el sistema.
13. Los robos con asaltos son altos en los barrios por la carretera norte. La Policía Nacional debe andar en bicicleta por las ciclovías, por lo menos hasta que haya bastante usuarios. Esto dará confianza a la gente hasta que el número de usuarios en sí crea una seguridad.
14. Las bahías al lado de la carreta podrán ser problemáticos. Hay gente que vive prácticamente de las paradas y hay vendedores en las vías, además de muchos bares y quioscos a lo largo de lo que serán las rutas troncales.
15. Cómo se va la montar bicicleta en la Cuesta del Plomo?
16. Cuanto es el derecho de vía en las ciclovías?
17. La Ley 431 establece la necesidad placas menores que pueden y deben exigir las alcaldías. En Tipitapa las hay y en Ciudad Sandino también, pero no todo el mundo cumple. En Managua no se exigen.
18. Puede y debe haber vigilancia electrónica en las estaciones.

Después de un refrigerio, María Isabel Parés, la arquitecta consultora de **METROVIA** describió el diseño de la red de ciclovías para el área metropolitana de Managua, explicando que está prevista la construcción de 49 kilómetros durante los 4 años del proyecto GEF, pero que la red completa, a construirse en 20 años, contempla 380 kilómetros<sup>3</sup>. Luego el consultor de comunicaciones de **METROVIA**, Fernando Cuenco, describió el plan de comunicación y capacitación.

Después de las presentaciones, se formaron tres grupos de trabajo donde se recogieron los comentarios y preguntas listados en las páginas siguientes.

---

<sup>3</sup> Ver la presentación “Ciclovías” anexa.

## Grupo BRT: Sistema de transporte público masivo con autobuses

Coordinador: David Stadthagen

### Integrantes:

Róger Pérez Elizondo, Marena

Manuel Castro, IDISA

Ivania Portocarrero, SNIP/SETEC

Róger Vega, SNIP/SETEC

Luis O. Salinas, Alcaldía de Tipitapa

Róger Pérez Marengo, PNUD

Eliseo Díaz Ortiz, Alcaldía de Ciudad Sandino

Eddy Jerez, CADUR

Martha Prado, SNIP/SETEC

José Ernesto Téllez, MTI/Planificación

José Brenes, Alcaldía de Ciudad Sandino

Manuel Zamora, CONSULTRANS

1. La inversión en infraestructura incluye todos sus elementos?
2. Que tipo de coordinación han tenido con las Alcaldías?
3. Se podría construir un subterráneo? Lo han contemplado? Cuanto costaría?
4. Consideraron en el diseño a personas con capacidades diferentes, incluyendo minusválidos?
5. Están considerados dentro de los 40 millones gastos de mantenimiento?
6. Cuanto cuesta el pasaje comparado con los precios y costos actuales?
7. Cuantos pasajeros por kilómetro?
8. Existirán tarifas diferenciadas?
9. Realizando un solo pago, podrían circular sobre todo el sistema?
10. Quien será el propietario de los buses? Habrá concesiones?
11. **METROVIA** sería estatal, privado o mixto?
12. Como sería el proceso de licitación?
13. Existe sobre oferta de buses. Qué medidas se tiene pensado para reducir el numero? Hay un plan de chatarrización?
14. Quien administrará el sistema?
15. Quien será el responsable del recaudo?
16. En que fase está el proyecto?
17. Han considerado la Ley de Deuda Pública y el aval de inversión pública?
18. Generará negocios con plusvalía? es rentable?
19. Han considerado o consultado a los gremios de transporte?
20. Quien será el ente regulador?
21. Habrá beneficios políticos? Por lo menos reducirá el costo político del transporte.
22. Quien administrará los fondos del proyecto?

## Grupo Ciclovías: Red de ciclovías para el área de Managua

Coordinadora: Maria Isabel Parés

### Integrantes:

Shannon O'Reilly, Federación de Ciclistas  
David Jiménez Galdámez, La Cadena, S.A.  
Ana Maria Paredes Hernández. VECESA  
Ramiro Gutiérrez Álvarez, experto emisiones  
Álvaro Flores, Ingeniero vial

Juan Manuel Dávila López, INDEC Managua  
Domingo Sevilla, Asoc. Pobladores, Ciudad Sandino  
Erickson J. Reyes Zamora, Experto mapeo ciclovías  
Ramiro Mejía, Consejo de Part.Ciudadana, Managua  
Ernesto Téllez, Director Planificación, MTI

1. Ciudad Sandino tiene expectativas rural + urbana. Las condiciones en la panamericana se prestan para eso. Hace falta campaña de educación vial, hacer presentaciones en las asociaciones de los pobladores. Respeto al ciclista.
2. El problema es llegar al ciclovía. En los barrios costeros hay que ir mano a mano de la policía con la ciclovía.
3. La seguridad para el ciclista no es buena.
4. Es esencial que haya seguridad en el sistema. La estación es semi cerrada.
5. La seguridad doble contemplarse en el costo del consecionario. Ciclistas deben andar en grupo.
6. Es cierto que los ciclistas se protejan cuando el sistema funciona. Pero hace falta mayor protección para arrancar el sistema.
7. Optimismo con respecto a la seguridad. Hay mas organización de los pobladores, con articulación con la policía. Conozco calidad de las bicicletas de Shannon. Posibilidad de adquisición bicicletas a plazo. Asociación o bancos.
8. La gente tiene miedo en las carreteras cerca de Managua. Hubo 3 muertos recientes pro la carretera a León. Las asociaciones de pobladores tienen buenas relaciones con la policía.
9. Se puede inducir el uso de cascos?
10. Educación vial es importante. Los papás compran cascos para sus niños pero los adultos no compran para ellos mismos.
11. Los asuntos de salud y hipertensión son importantes. En algunos lugares hay efectivamente un toque de queda. A las asociaciones nos gusta meternos: vamos a los barrios.
12. Si la policía hiciera obligatorio los cascos, salvarían vidas.
13. Hay otras medidas importantes como el uso de reflectores o cintas reflectivas de calidad. Podría haber una iniciativa de ley para el uso de cascos para grandes y chiquitos y para el uso de luces señalizadotes por las bicicletas.
14. Podrían incentivar a otras ciudades y establecer organizaciones para la construcción de ciclovías.
15. Se puede plantear el uso de ciclovías dentro de todos los proyectos viales: exigirlas en los proyectos mismos.
16. El MTI usaba patrones solamente para automóviles, pero ahora han cambiado los parámetros. Se está desarrollando un plan para la construcción de 300 kms en las zonas cercanas a las ciudades. Los próximos proyectos contemplan la seguridad, la semaforización y la seguridad y no solamente el costo por kilómetro.
17. La participación ciudadana en la licitación puede dar un seguimiento a ver si se cumplen las nuevas normas de seguridad, semaforización y ciclovías.

## **Grupo Comunicación: Plan de comunicación y capacitación**

Coordinador: Fernando Cuenco

### **Integrantes:**

Orestes Romero, COSEP

Yolanda Talavera, COSEP

Santos Amds, Red de Consumidores

Rosa María Rodríguez, Colegio de Ingenieros

Gustavo Ortega, INDEC

Freddy Picado, Oficina del Cambio Climático

### **Sobre la realización de talleres:**

1. ¿Cabe la posibilidad de que **METROVIA** financie en Universidades tesis basadas en transporte, ciclovías, etc?

### **Sobre Ciclovías:**

2. ¿Ciclovías supondrán tala de árboles?
3. Sería recomendable incluir dentro del reglamento sobre creación de Ciclovías un apartado sobre buenas prácticas

### **Sobre el Plan de Comunicación:**

4. Material didáctico orientado a 3 públicos:
  - Primaria
  - Universidades
  - Trabajadores
5. Desarrollo de una campaña para analizar la retroalimentación del usuario
6. Desarrollo de una campaña para crear expectativa al mismo tiempo que el cabildeo
7. Es un Plan de comunicación muy cargado donde también hace falta educación y capacitación exclusiva dentro de los buses.
8. Estudiar el uso de los medios de comunicación por parte de los transportistas, etc, tener cuidado con la politización de los medios
9. Cabildeo con los transportistas
10. Realización de Cronograma
  - ¿Cuándo es entrega final de propuesta?
  - ¿Cuál es el cronograma del Cabildeo?

### **Sobre el sistema:**

11. Se requiere un sistema transparente
12. Organismo regulador del transporte claro y firme
13. La falta de capital de las cooperativas (no acceden a financiación por su pasado de mala pagas) hará que las concesiones de las den a los empresarios privados que son los que tienen plata con lo que desaparecen las cooperativas.
14. Gobierno debe ser el primer propietario de esta cuestión del transporte
15. Los buses son individuales a pesar de que están las cooperativas
16. Temor a la creación de empresas monopolísticas
17. Seguridad del ciudadano: alto índice de raterismo que hay que tener en cuenta
18. Si se meten 170 buses nuevos ¿Estos cooperativistas accionistas serán capaces de soportar económicamente tal cantidad de buses?
19. Es necesario realizar auditorias una vez se privaticen los servicios públicos.