



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 de Gestión de Tránsito

Fecha: Miércoles, 22 febrero, 2006 **Hora:** 9:00 – 11:45 a.m. **Lugar:** Pro-Nicaragua

Agenda

- 1) Introducción.
- 2) Listado y repaso descriptivo de algunas prácticas de gestión de tránsito (o manejo de la movilidad).
- 3) Refrigerio y discusión informal.
- 4) Identificación de prácticas en marcha o propuestas (nombre, fecha y responsable).
- 5) Calificación de proyectos (individual):
 - deseable/no-deseable.
 - factible/no-factible (para próximos 4 años).
- 6) Consolidación de las calificaciones.
- 7) Discusión y selección de posibles proyectos pilotos para ser evaluados, diseñados e implementados durante el FSP, con aporte de fondos GEF.

Memoria

1. Se invitaron 14 personas de 9 instituciones a participar en el taller. Asistieron 11 personas, con representación de todas las instituciones invitadas. La lista de invitados se encuentra en la hoja de cálculo denominada “Participantes” en el libro de cálculo que constituye el Anexo 1.
2. Andrés Blackwell y Zacarías Corea presentaron la explicación introductoria un repaso descriptivo de algunas prácticas de gestión de tránsito, siguiendo las láminas que se encuentran en el Anexo 2.
3. Durante la presentación y el refrigerio hubo amplia discusión de las prácticas descritas y diversos comentarios acerca de su aplicación actual y/o potencial en Managua.
4. Cada participante llenó una hoja donde indicó para cada práctica considerada:
 - si ya está en marcha, en alguna medida, en Managua.
 - si ya está propuesta para aplicarse en Managua.
 - quién(es) son o serían los responsables de aplicarla.
 - la(s) fecha(s) de inicio de su aplicación.
 - si su aplicación en Managua es deseable o no.
 - si su aplicación en Managua es factible o no en los próximos cuatro años.
 - la prioridad que tiene, relativa a las otras prácticas consideradas.
5. Se realizó una consolidación rápida de las prioridades indicadas y se revisaron las mismas. Como resultado de la discusión, se llegó a un consenso preliminar acerca de las tres medidas más recomendables para ser consideradas como proyectos pilotos a incluir para la actividad de gestión tránsito en el FSP/GEF.

6. Después del taller, se realizó una compilación más completa de las hojas trabajadas por los participantes. Se envió esta compilación, contenida en el Anexo 1, conjuntamente con un borrador de la memoria del taller, a todos los participantes, con la explicación que se encuentra en el Anexo 3.
7. Los resultados de esta compilación y análisis confirman el consenso articulado en el taller mismo. Puede resumirse en la forma siguiente¹:
- a. Práctica prioritaria para su aplicación en Managua, pero no para el FSP/GEF.
 - *Aplicar las normas existentes con respecto al derecho de vía, eliminando vendedores, instalaciones comerciales, avisos, estacionamientos, etc. que han invadido el espacio público en las calles principales. Esta actividad solo requiere voluntad política y colaboración entre la Policía, las alcaldías, y el MTI. Debe iniciarse ya; no requiere ni estudios ni apoyo financiero del FSP/GEF.*
 - b. Prácticas prioritarias que serán incluidas en el FSP/GEF porque son parte del desarrollo de Metrovía.
 - *Eliminación de vehículos públicos contaminantes. El desarrollo del BRT por Metrovía supone la sustitución de autobuses viejos por vehículos nuevos y un programa de chatarrización. Falta aplicar las leyes ambientales para asegurar la renovación de los taxis.*
 - *Diseño y construcción de ciclovías.*
 - *Adecuaciones geométricas en intersecciones conflictivas. Esto es parte de la construcción del BRT en el corredor norte. Las alcaldías deben hacerlo en otras calles principales.*
 - *Limitar (concentrar) crecimiento urbano. La construcción del BRT en el corredor norte es en sí un paso importante en la estructuración de un sistema de “Centros de Ciudad” que promueve la Dirección de Planificación Estratégica de la ALMA.*

c. Prácticas que deben estudiarse como posibles proyectos pilotos de gestión de tránsito, apoyados directamente por el FSP/GEF.

- **Regulación de transporte de carga en espacio y tiempo.** *Esta es la más alta prioridad para un proyecto piloto en el FSP/GEF. Se requiere un estudio para identificar las calles donde prohibir el transporte pesado de carga y el horario para el transporte dentro de las calles principales. La aplicación de las medidas será responsabilidad de la Policía Nacional y las Alcaldías. (El MTI ya está regulando el peso de carga en las carreteras y el horario de entrada a la ciudad del transporte pesado.)*
- **Regular el estacionamiento.** *Se visualizan incentivos para el establecimiento de estacionamientos privados en tierras baldías y la aplicación de restricciones sobre el estacionamiento en las calles principales. Se iniciaría en las rutas del BRT y sus zonas aledañas, para luego expandirse progresivamente a otras partes de la ciudad.*
- **Integración e implementación del plan general de circulación vial.** *Los varios estudios ya realizados deben actualizarse e integrarse en un plan general. Se considera que el FSP/GEF también podría aportar a la implementación de elementos de bajo costo como la señalización.*

¹ Se puede ver una representación en colores de lo mismo en la hoja “Análisis de Prioridades” en Anexo 1.

- d. Actividades que ya están en marcha y no requieren un apoyo directo del FSP/GEF.
- *Adecuación de la red de semáforos. La ALMA ya tiene un programa en marcha con el apoyo de PNUD.*
 - *Programa intensivo de educación vial y ambiental. Hay un programa nacional en marcha que cuenta con el apoyo de fondos del PNUD, Japón, y España y un Consejo Nacional de Educación Vial. La policía tiene C\$3,000,000 presupuestado para 2006.*
- e. Actividad prioritaria pero demasiado costosa para el apoyo del FSP/GEF.
- *La falta de conectividad entre las rutas viales principales aumenta la duración de los viajes y la contaminación. Falta construir puentes vehiculares sobre varios cauces y instalar distribuidores viales. La ALMA tiene 10 puentes en lista para la búsqueda de financiamiento.*
- f. Actividades que deben realizarse de manera regular.
- *La actualización de las normas de desarrollo urbano para asegurar la creación de espacios públicos adecuados debe ser una actividad constante.*
 - *El MTI y las Alcaldías deben mantener una buena comunicación con el público en relación con todas las obras en ejecución.*
- g. Prácticas consideradas pero descartadas como inapropiadas para Managua en este momento.
- *Horarios variados de entrada-salida para escuelas y centros de trabajo.*
 - *Limitar circulación por número de placa.*
 - *Medidas financieras (cobro por estacionar, aumento del precio del combustible, peaje en rutas principales) para desincentivar el tráfico vehicular.*
 - *Instalación de carriles reversibles.*