

Monterrey, Nuevo León, México, 15 de febrero 2012

# Colectivo por una Movilidad Sustentable

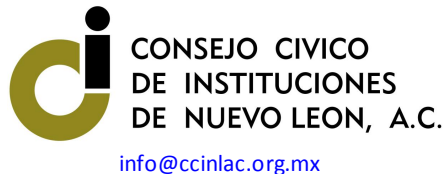
## NUEVO LEÓN

La sociedad civil de Nuevo León extiende un reconocimiento al Gobierno del Estado por iniciar con el apoyo a sistemas de movilidad urbana más sustentable y eficientes, específicamente por la construcción de la ECOVÍA, el primer carril exclusivo para autobuses urbanos (BRT). Estamos convencidos que, integrando la ECOVÍA con el sistema del METRO, restructurando el resto de las rutas del transporte público en el área metropolitana, y creando un sistema integral de movilidad urbana sustentable, se lograrán grandes beneficios para todos los ciudadanos, el medio ambiente, y la calidad de vida de los neoleoneses.

Considerando experiencias nacionales e internacionales, buenas y malas, en la planeación, construcción y operación de otros BRT, extendemos también una serie de recomendaciones y solicitudes, las cuales esperamos sean tomadas en cuenta por el Gobierno de Nuevo León, para que ECOVIA se convierta en el mejor sistema BRT de América Latina, como lo ha manifestado el Gobernador de Nuevo León y el Secretario de Desarrollo Sustentable.

### A continuación, extendemos las siguientes recomendaciones:

1. Considerar en el diseño del corredor los riesgos naturales y posibles zonas inundables (información existente en el Atlas de Riesgos Estatal), así como riesgos antropogénicos. Dar soluciones a estos riesgos desde la etapa del diseño, y luego con medidas de mitigación.
2. Generar confianza de la ciudadanía en el proyecto, mediante la publicación y completa transparencia de todos los procesos de licitación de las obras, empresas contratadas, utilización de recursos financieros propios, federales, internacionales y privados, diseños arquitectónicos, urbanos y técnicos, y concesiones o asociaciones público-privadas que suscriba el Gobierno con particulares para el fin de garantizar la operación de ECOVÍA. Esta información debe de estar publicada lo antes posible en una página internet dedicada exclusivamente a ECOVÍA, y actualizada en forma periódica y oportuna. Esta



[contacto@deliberacion.org](mailto:contacto@deliberacion.org)



[cedem.mty@itesm.mx](mailto:cedem.mty@itesm.mx)

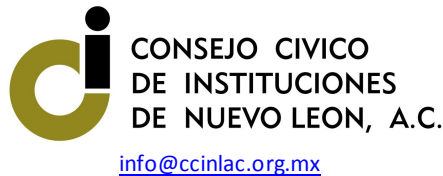


[voluntarios@reforestacionextrema.org](mailto:voluntarios@reforestacionextrema.org)



[gilbertopmj@yahoo.com.mx](mailto:gilbertopmj@yahoo.com.mx)

<p>página en un futuro, puede ampliar su información con el mapa de los recorridos y estaciones, rutas alimentadoras, tarifas, reglamentos y demás información de carácter general que sean de interés ciudadano. Una vez puesta en operación la ECOVIA, la operación también deberá de ser transparentada: gastos, subsidios, ganancias de los operadores, pago de préstamos realizados, toda esta información deberá de quedar claramente documentada y actualizada al menos en forma trimestral en la página internet.</p>
<p>3. Realizar una amplia campaña de comunicación del proyecto en todos los sectores sociales, pero especialmente con los vecinos de las zonas aledañas a la ECOVIA, ya que serían los principales usuarios de este corredor. Se deben de difundir las características del proyecto, sus ventajas, y los beneficios para la ciudad. Crear mensajes innovadores y atractivos al público que contribuyan a aumentar el “deseo” por ECOVIA. La campaña debe de durar al menos un año después del inicio de operaciones. Es esencial respaldarse en redes sociales, el internet, además de medios masivos de comunicación. Las buenas prácticas internacionales inclusive recomiendan la apertura de una oficina de información a la comunidad en la zona del proyecto abierta en forma permanente.</p>
<p>4. Involucrar a los ciudadanos de manera mucho más activa en la planeación y diseño del proyecto, desde la escala del barrio, hasta organismos, asociaciones y entidades interesados en el proyecto. Fomentar siempre una comunicación directa, abierta y colaborativa con los ciudadanos. También es importante fomentar la participación vecinal en el proyecto, ya que creará oportunidades de apertura de negocios en las cercanías de las estaciones.</p>
<p>5. Diseñar un sistema de operación del corredor ECOVIA de bajo costo, que garantice su sustentabilidad financiera futura, y permita replicarlo en otros corredores de la ciudad. Fomentar la participación del sector privado en ciertas actividades para rentabilizar las estaciones (baños operados por empresas, renta de espacios publicitarios, rentas de locales comerciales, sistemas de bicicletas compartidas), garantizado que puedan participar empresas de Nuevo León, y exigiendo a los prestadores de servicio y concesionarios la máxima calidad. Se deberá además tener sumo cuidado en la asignación de concesiones y contratos, evitando que el sector privado incumpla en sus obligaciones.</p>
<p>6. Seleccionar materiales durables, económicos, y ecológicos, que permitan que el corredor tenga mayor vida útil y requiera de mínimos mantenimientos. Evitar errores de diseño cometidos en otros países o ciudades.</p>



7. Seleccionar un modelo de autobuses de costo accesible, para permitir su adecuada reposición cuando se requiera. Los autobuses deberán de emitir la mínima cantidad de gases efecto invernadero posible. Su mantenimiento y piezas de refacción deberán de ser disponibles en el país fácilmente, y a precios razonables, y deberán de formarse mecánicos capaces de repararlos. Estos autobuses deben permitir el adecuado traslado de personas con discapacidad, carriolas de bebés, y bicicletas.
8. Integrar tecnologías tal como seguimiento de unidades por GPS, información en tiempo real a usuarios, entre otras, que permitan un mayor confort y seguridad de los usuarios de la ECOVIA. Enlazar esta información con otros sistemas existentes (Metro) especialmente en estaciones de transferencia).
9. Garantizar la accesibilidad universal a la ECOVÍA: esto implica una tarifa accesible a todos los segmentos económicos, además de condiciones físicas que permita el acceso de personas con capacidades diferentes. Esta accesibilidad no debe de existir solamente en las estaciones, sino que en los corredores peatonales que permitan el acceso a las estaciones (al menos en un radio de 500 metros a la redonda). También se debe garantizar la accesibilidad en las rutas alimentadoras de la ECOVÍA, siguiendo estos mismos criterios.
10. Implementar proyectos complementarios que mejoren la movilidad en toda la zona aledaña al corredor: recuperar las banquetas, crear infraestructura cicloinclusiva (utilizando los criterios técnicos del Manual Ciclociudades), integrar las rutas de transporte existentes en rutas alimentadoras, estacionamientos amplios en las terminales. Incluir adecuada señalética para toda la zona. Se deben de promover estos mismos criterios en las rutas alimentadoras.
11. Una parte del éxito de la ECOVIA depende de la capacidad que tenga para captar usuarios de su entorno inmediato, por ello es fundamental lograr una densificación del corredor ECOVIA por lo menos en un perímetro de 500 metros alrededor del corredor en toda su longitud. Crear, en coordinación con los municipios involucrados, polígonos de actuación en las inmediaciones del corredor para agilizar y facilitar la regeneración urbana, además de la modificación de los planes de desarrollo urbano, para permitir una mayor densidad. Diseñar y ejecutar un programa de densificación forestal del corredor y zonas aledañas, con base en criterios técnicos, con árboles nativos de mediano y gran formato y dotar a las banquetas en el mediano y largo plazo de los servicios ambientales necesarios para fomentar los desplazamientos peatonales y el embellecimiento de la zona.
12. Llevar a cabo las obras de construcción con la mayor consideración por la seguridad de los

 <b>SURMAC</b> <small>SOCIEDAD DE URBANISMO              REGION MONTERREY, A. C.</small> <a href="mailto:surmac.org@gmail.com">surmac.org@gmail.com</a>	 <b>CONSEJO CIVICO              DE INSTITUCIONES              DE NUEVO LEON, A.C.</b> <a href="mailto:info@ccinlac.org.mx">info@ccinlac.org.mx</a>	 <a href="mailto:hola@movac.mx">hola@movac.mx</a>	 <b>PUEBLO              BICICLETERO              .ORG</b> <a href="mailto:contacto@pueblobicicletero.org">contacto@pueblobicicletero.org</a>
 <b>deLIBERACIÓN</b> <a href="mailto:contacto@deliberacion.org">contacto@deliberacion.org</a>	 <b>CEDEM</b> <a href="mailto:cedem.mty@itesm.mx">cedem.mty@itesm.mx</a>	 <b>RE</b> <a href="mailto:voluntarios@reforestacionextrema.org">voluntarios@reforestacionextrema.org</a>	 <b>Vertebra</b> <small>NUEVO LEON</small> <a href="mailto:gilbertopmj@yahoo.com.mx">gilbertopmj@yahoo.com.mx</a>

<p>vecinos y de las personas y vehículos que circulen por las zonas en obra, informando oportunamente a los vecinos y automovilistas, garantizando que se regule apropiadamente el tráfico en la zona, evitando accidentes, desviando adecuadamente el flujo vehicular, y manteniendo a lo largo de las obras una adecuada y oportuna comunicación especialmente en medios masivos de comunicación, redes sociales, y la página internet especial de la ECOVÍA.</p>
<p>13. Integrar mediante una tarjeta ÚNICA y compartida, la tarifaria de la ECOVÍA, del Metro, y de las rutas alimentadoras.</p>
<p>14. Para la mejor operación del sistema de transporte en la metrópoli, conformar un organismo operador que encabece las operaciones del Metro y de la ECOVÍA, así como de futuras rutas de BRT.</p>
<p>15. Realizar anualmente una auditoria de la ECOVÍA, de la operación financiera, de la calidad del servicio, satisfacción de los usuarios, entre otros, la cual puede estar a cargo de una empresa o de una institución académica. Compartir los resultados de la auditoria con la ciudadanía, y buscar mejorar año con año los resultados obtenidos.</p>
<p>16. Garantizar la seguridad de los usuarios de ECOVIA mediante vigilancia de las estaciones, cámaras en unidades, y reglas de uso claras y explícitas, castigando a personas que las violen. La seguridad debe de garantizarse en los corredores peatonales de acceso a las estaciones de la ECOVÍA (radio de al menos 500 metros a la redonda). Involucrar a la secretaría de seguridad pública estatal y los municipios en la prevención de la inseguridad y vigilancia del corredor, así como a las empresas operadoras y los vecinos en un programa integral.</p>
<p>17. Modificar los reglamentos de tránsito municipales, para incluir sanciones severas y ejemplares a los automovilistas o demás usuarios que circulen en el carril de la ECOVÍA o lo invadan. Además deberán de incluir también derechos y obligaciones de discapacitados, peatones, ciclistas y usuarios del transporte colectivo. Esto es de gran relevancia desde el inicio de operaciones para sentar precedentes, y garantizar nula accidentalidad en la zona. Además de ir creando una mayor cultura vial.</p>

Muchas gracias.

Atentamente.

**Organizaciones que firman la declaración:**

 <p><b>SURMAC</b> SOCIEDAD DE URBANISMO REGION MONTERREY, A. C.</p> <p><a href="mailto:surmac.org@gmail.com">surmac.org@gmail.com</a></p>	 <p><b>CONSEJO CIVICO DE INSTITUCIONES DE NUEVO LEON, A.C.</b></p> <p><a href="mailto:info@ccinlac.org.mx">info@ccinlac.org.mx</a></p>	 <p><b>MOVAC</b></p> <p><a href="mailto:hola@movac.mx">hola@movac.mx</a></p>	 <p><b>PUEBLO BICICLETERO .ORG</b></p> <p><a href="mailto:contacto@pueblobiciclero.org">contacto@pueblobiciclero.org</a></p>
 <p><b>deLIBERación</b></p> <p><a href="mailto:contacto@deliberacion.org">contacto@deliberacion.org</a></p>	 <p><b>CEDEM</b></p> <p><a href="mailto:cedem.mty@itesm.mx">cedem.mty@itesm.mx</a></p>	 <p><b>RE</b></p> <p><a href="mailto:voluntarios@reforestacionextrema.org">voluntarios@reforestacionextrema.org</a></p>	 <p><b>Vertebra NUEVO LEON</b></p> <p><a href="mailto:gilbertopmj@yahoo.com.mx">gilbertopmj@yahoo.com.mx</a></p>