



COMITÉ DE PLANIFICACIÓN

- Responsabilidad Social Corporativa
- Integración en el Transporte Urbano de Pasajeros
- Políticas Tarifarias en los Metros
- Desarrollo de un Modelo de Sustentabilidad de Alamys

XXIII ASAMBLEA GENERAL DE ALAMYS

Barcelona - 29 de Noviembre al 3 de Diciembre de 2009

Metrovías



Temas del Comité de Planificación



- Los temas seleccionados por el Comité de Dirección para ser desarrollados por el Comité de Planificación durante el año 2009 han sido:
 - ✓ *Responsabilidad Social Corporativa. El "triple balance": económico, social y medioambiental*
 - ✓ *Integración en el Transporte Urbano de Pasajeros*
 - ✓ *Políticas Tarifarias en los Metros. Financiamiento de su operación y de sus proyectos de inversión*
 - ✓ *Desarrollo de un Modelo de Sustentabilidad de Alamys*

1| Responsabilidad Social Corporativa



- En la 14º Reunión de Comités Técnicos llevada a cabo en Santo Domingo, República Dominicana en julio de este año, los Metros de Alamys que han presentado trabajos relativos a este tema han sido el Metro de Medellín, Metropolitano de Lisboa y Metro de Madrid.

- ✓ *Metro de Medellín: "Modelo de gestión social en los proyectos estratégicos del Metro", Sr. Sergio Acosta Ángel de la Dirección de Planeación del Metro de Medellín.*
- ✓ *Metro de Medellín: "Mecanismo de desarrollo limpio", Sr. Sergio Acosta Ángel*
- ✓ *Metropolitano de Lisboa: "Responsabilidad social y sustentabilidad en Metropolitano de Lisboa", Sr. Luis Almeida, Director de Planeamiento de Metropolitano de Lisboa.*
- ✓ *Metro de Madrid: "La contribución de los Metros a la sostenibilidad. El caso de Metrosur", Sr. Ildefonso de Matías, Director Gerente del Metro de Madrid.*

2| Responsabilidad Social Corporativa



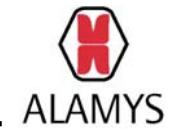
- *Metro de Medellín* ha explicado la metodología que emplea para la concepción, estructuración y ejecución de sus proyectos estratégicos, otorgando especial énfasis a la gestión social que se despliega en cada uno de ellos a través de su presentación "*Modelo de gestión social en los proyectos estratégicos del Metro*".
- En primer lugar se realizó el análisis de las partes interesadas, identificándose:
 - ✓ *comunidades de la zona de influencia*
 - ✓ *agrupaciones, redes, asociaciones con influencia sobre la comunidad en la zona del proyecto*
 - ✓ *participación gubernamental*
 - ✓ *necesidades a satisfacer desde el proyecto y desde la comunidad*

3| Responsabilidad Social Corporativa



- Los resultados concretos internos que ha obtenido son :
 - ✓ *generación de empleo al interior de la empresa y temporal durante la ejecución*
 - ✓ *formación de usuarios*
 - ✓ *extensión de la cultura Metro*
 - ✓ *creación de espacio público*
 - ✓ *compromiso de los empleados con la responsabilidad social empresarial*
- Mientras, los resultados externos han sido:
 - ✓ *inclusión social*
 - ✓ *disminución de violencia*
 - ✓ *optimización del gasto familiar en desplazamiento*
 - ✓ *integración de comunidades a la ciudad*
 - ✓ *desarrollo de modelos de adquisición de viviendas*
 - ✓ *dinamización de la economía local, generación de empleo*

4| Responsabilidad Social Corporativa



- En el trabajo "*Mecanismo de desarrollo limpio*" el *Metro de Medellín* presentó una breve reseña histórica y conceptual sobre los proyectos MDL en el marco del protocolo de Kyoto, para luego exponer cuáles son las líneas de trabajo que hoy están desplegando para postular sus proyectos como MDL.
- Actualmente la metodología de cables esta aceptada ante la ONU, con una metodología pionera en el mundo.
- Los proyectos como la implementación de la tarjeta inteligente, la mejora de infraestructura y el proyecto de compra de trenes, requieren que se desarrolle una nueva metodología para que sean aceptadas.
- La ampliación del sistema de tren hacia el sur esta a la espera de la aprobación de la metodología presentada por el Metro de Delhi.

5| Responsabilidad Social Corporativa



- *Metropolitano de Lisboa* presentó su relatorio de sostenibilidad y el objetivo propuesto para su certificación externa.
- El informe incluye los indicadores económico-financieros, ambientales y sociales. La metodología implementada comprende:
 - ✓ *el relatorio de verificación independiente*
 - ✓ *análisis de conformidad*
 - ✓ *informe de las medidas a implementar*
- Además, se presentaron las ventajas de la verificación externa :
 - ✓ *identificación de los puntos débiles del sistema de información permite la corrección de errores*
 - ✓ *disponibilidad de información creíble*
 - ✓ *aumento de la credibilidad*
 - ✓ *identificación de oportunidades*
 - ✓ *minimización del riesgo de publicación de información incorrecta*

6| Responsabilidad Social Corporativa



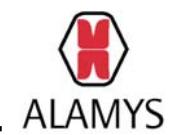
- **Metro de Madrid** realizó la cuantificación del triple balance del Metro simulando la eliminación de una línea.
- La línea seleccionada para el análisis ha sido la línea 12- Metrosur, por tener la particularidad de estar situada en una zona de la ciudad que no tiene tanta interrelación con el resto de la red.
- En la primera parte del trabajo se presentaron las particularidades de la línea, como potenciadora de la cohesión social y su carácter estructurante y se expuso la evolución de su demanda.
- En la segunda parte del trabajo se llevó a cabo el análisis de la inversión según el triple balance, para lo cual se expuso la descripción del estudio y las hipótesis contempladas.

7| Responsabilidad Social Corporativa



- Los costos considerados son:
 - ✓ *costos de tiempo de viaje*
 - ✓ *consumo de combustible*
 - ✓ *emisiones de CO₂*
 - ✓ *estos representan un ahorro anual de 328 millones de euros.*
- Se destacó que ni la contaminación local ni los accidentes fueron incluidos en la valorización, por lo cual los ahorros son muy superiores.
- A partir del quinto año todos los ahorros en costos externos son beneficios netos para los ciudadanos. Se señaló que en esta valorización el CO₂ resultó demasiado bajo y esto es así porque aún no se ha desarrollado una metodología adecuada.
- Sin duda, los Metros fomentan el crecimiento económico, la cohesión social y la protección medioambiental, contribuyendo al desarrollo sostenible de las regiones.

Integración



- En la 14º Reunión de Comités Técnicos la *Sra. Beatriz Sierra Aristizábal del Metro de Medellín* ha presentado un trabajo sobre este tema, titulado "*Una red integrada en el transporte en el Valle de Aburrá: experiencias, aciertos y desaciertos*"
- Se expuso el modelo de integración del transporte que está vigente hoy en la región metropolitana y se explicaron los ámbitos de la integración con ejemplificaciones de lo que se ha logrado hasta la fecha (integración física, tarifaria, operacional e institucional) y los resultados en términos de afluencia de pasajeros por cuenta de las rutas integradas con el sistema Metro.
- Los principales aciertos de la experiencia han sido:
 - ✓ *enfoque de planificación de la movilidad ha sido liderado por el Metro, que además ha asumido la inversión necesaria para la adecuación de entornos del sistema para mejorar la integración modal*
 - ✓ *promoción de la Autoridad Única de Transporte para la región*
 - ✓ *diseño e implementación por fases del medio de pago único para la región.*

Políticas Tarifarias



- Sobre este tema, el *Metro de São Paulo* representado por *Sr. Conrado Grava de Souza* ha presentado un trabajo titulado "*Estructura Tarifaria del Metro de São Paulo*".
- El mismo se centró en las principales ventajas para los usuarios del Metro y de otros sistemas de transporte público en São Paulo, que ha generado la implementación del ticket único en las redes metroferroviarias a fines de 2005, adicionalmente al ticket Edmonson, anteriormente en uso en esas redes.
- Se mostró la estructura tarifaria vigente y la evolución del uso del ticket único, señalando los beneficios que han tenido los usuarios producto de su implementación en términos de ahorro de costos y tiempo, lo que ha implicado un aumento significativo de la demanda.

1 | Modelo de Sustentabilidad de Alamys



- En el trabajo presentado en relación a este tema por la *Sra. Ester Litovsky* de *Metrovías*, “*La contribución de los sistemas ferroviarios urbanos al transporte sustentable*”, se expuso que la tendencia hacia un modelo de transporte sustentable es irreversible, impulsada por la comunidad internacional como respuesta al cambio climático.
- Otros aspectos de la sustentabilidad, como los impactos ambientales locales, los aspectos sociales o los económico-financieros también impulsan un proceso de cambio, pero no con la fuerza que actualmente lo está haciendo el impacto ambiental global.
- En las ciudades de América Latina el transporte individual da cuenta de un cuarto de la demanda de viajes, pero es el principal generador de emisiones de gases de efecto invernadero, responsables del cambio climático
 - ✓ *El 25% de los viajes se realizan en transporte individual, y gastan el 73% de la energía*
 - ✓ *Los viajes en transporte colectivo – 50% - consumen el 27% de la energía*
 - ✓ *Sólo el 7.5% de los viajes totales son en modos guiados (¾ metros, ¼ trenes suburbanos)*

2| Modelo de Sustentabilidad de Alamys



- La motorización aún es baja en América Latina, del orden de 100 vehículos cada 1000 habitantes pero la perspectiva es de 300 vehículos para el año 2030. Este incremento llevaría a cuadruplicar las emisiones de gases de efecto invernadero
- El transporte contribuye con un 14% de las emisiones globales de CO₂ y es el sector que muestra la tasa más alta de crecimiento. En América Latina la contribución del transporte es sustancialmente mayor que en el resto del mundo, del orden del 33%.
- Dentro del sector, el transporte automotor - que brinda dos tercios de los viajes totales y casi el 90 % de los motorizados - es el principal emisor de gases de invernadero: 94% en la región.
- La mayor fortaleza de los ferrocarriles urbanos para reducir emisiones de gases de invernadero es utilizar energía eléctrica que provengan de fuentes renovables: en América Latina la hidroelectricidad tiene una importancia relativa tres veces mayor que en el mundo

3| Modelo de Sustentabilidad de Alamys



- El nuevo contexto está ofreciendo fuentes de financiamiento extraordinarias para proyectos "limpios" y es preciso avanzar en la utilización de estos mecanismos
- Se planteó que a fin de este año en Copenhague es el momento adecuado para que la comunidad de los ferrocarriles urbanos exponga las ventajas que ofrece el modo ferroviario como sistema de transporte limpio.
- Las fortalezas de los sistemas ferroviarios urbanos para reducir emisiones de gases de invernadero, su contribución a la inclusión social cuando se integran y operan como troncales, y la posibilidad de que su construcción sea un estímulo en el corto plazo para la reactivación económica son clave para que constituyan el centro de la matriz de políticas públicas que se propongan en un modelo de transporte sustentable.

La integración de los temas



- El desarrollo de un modelo de transporte urbano sostenible permite presentar en forma ordenada los elementos que deben ser tenidos en consideración por las ciudades para tener un transporte urbano sostenible, y de esta manera, tener ciudades sustentables en el tiempo
- Los elementos centrales para esto son:
 - ✓ *Las Políticas tarifarias de los Metros, que hacen a su viabilidad financiera, que es fundamental para sostener una buena calidad del servicio*
 - ✓ *La integración en el transporte público de pasajeros, tanto tarifaria, física y operacional, necesaria para garantizar la movilidad con calidad para todos los sectores sociales*
 - ✓ *Responsabilidad Social Corporativa que debe ser tenida en cuenta en todas las evaluaciones que se realicen para la elección de los modos que atenderán las ciudades, considerando el triple balance: económico, social y medioambiental*



MUCHAS GRACIAS POR SU
ATENCIÓN!!!

*XXIII ASAMBLEA GENERAL – Alamys
Barcelona - 29 de Noviembre al 3 de Diciembre de 2009*

