

12º Reunión de Comités Técnicos de ALAMYS

COMITÉ DE PLANIFICACIÓN

Lisboa – 14 de Mayo – 18 de Mayo de 2007

Temas del Comité de Planificación



- En la última Asamblea General de Alamys llevada a cabo en Buenos Aires, en noviembre de 2006, fueron seleccionados los temas que se desarrollarían en cada uno de los Comités en esta 12º Reunión de Comités Técnicos.
- Para el Comité de Planificación los temas seleccionados han sido:
 - ✓ *Responsabilidad Social Corporativa entendida como el "triple balance": económico, social y medioambiental*
 - ✓ *Planes Maestros de largo plazo para el desarrollo y expansión de las redes de movilidad en los países latinoamericanos*

Responsabilidad Social Corporativa

- **Responsabilidad Social Corporativa entendida como el “triple balance”:** económico, social y medioambiental tiene como objetivo mostrar la forma adecuada de medir los beneficios reales completos que los Metros vuelcan a la sociedad y que no se reflejan en sus balances contables. Se pretende completar con una publicación que pueda ser distribuida entre altos dignatarios de las ciudades que toman decisiones de inversión
- Varios Metros de Alamys han desarrollado trabajos en esta línea: Madrid, Lisboa, San Pablo, Bilbao y Buenos Aires harán sus presentaciones en el Comité

Responsabilidad Social Corporativa

- Construir y operar Metros es muy oneroso para las Sociedades. Por eso es muy importante que las comunidades que poseen este sistema de transporte comprendan que su costo ha sido holgadamente compensado por los beneficios que la sociedad obtiene del Metro
- Por ello el Metro debe cuantificar e informar a la Sociedad los beneficios que obtiene por su funcionamiento.
- Estos beneficios deben ser evaluados en forma integral, incluyendo a todos los actores involucrados
- Actores involucrados son los usuarios del servicio, la comunidad en su conjunto, el Gobierno, el personal de las Empresas, sus accionistas y proveedores.

Responsabilidad Social Corporativa

- Los beneficios al personal de las Empresas, sus accionistas y proveedores, son beneficios que pueden ser de cualquier empresa, ya sea de producción o de servicios, y no son inherentes a las empresas de transporte público.
- Pero las empresas de transporte masivo brindan beneficios que le son propios a su naturaleza:
 - ✓ *Reducción de tiempo de viaje, costos operativos, accidentes, contaminación ambiental y calentamiento global, que pueden cuantificarse monetariamente a través de la metodología propuesta en este Comité en el año 2005, basada en la aplicada en el Metro de San Pablo, donde simula la situación si el Metro no operara*
 - ✓ *A estos beneficios pueden adicionarse otros, como lo hace, por ejemplo, el Metro de Lisboa: Reducción de presión sobre los estacionamientos, valorización inmobiliaria, beneficios en el nivel de consumos energéticos*

Responsabilidad Social Corporativa

✓ *Otros beneficios no cuantificables monetariamente; los más importantes son:*

- Contribución al desarrollo urbano,
- Contribución a la vida cultural de las ciudades,
- Contribución a la accesibilidad
- Contribución a la reducción de la marginación social.

Responsabilidad Social Corporativa

- Los beneficios cuantificables monetariamente (o los perjuicios evitados) por la existencia del Metro, considerados por Metrovías son:
 - ✓ *Incremento de los costos de operación de los viajes transferidos*
 - ✓ *Incremento del tiempo de los viajes transferidos*
 - ✓ *Incremento de los costos de operación de los viajes actuales de la red vial*
 - ✓ *Incremento del tiempo de los viajes actuales*
 - ✓ *Incremento de la contaminación por los vehículos que se suman al tránsito actual*
 - ✓ *Incremento de la contaminación por la mayor congestión causada por dichos vehículos adicionales*
 - ✓ *Incremento en el número de accidentes*

Responsabilidad Social Corporativa

- Si el Subte dejara de funcionar, sus actuales usuarios se desplazarían a otros modos de transporte o formas de desplazamiento (a pie)
- Se calcula el **incremental de costos de operación** de los viajes transferidos de los colectivos, autos y taxis, que fundamentalmente absorberán ese tránsito incremental, al que se le debe restar el costo ahorrado por no operar el Metro. El costo operativo ahorrado neto es el beneficio por operar el Metro
- También se calcula el **mayor tiempo de viaje de los pasajeros transferidos a otros modos de transporte**, por el no funcionamiento del Subte. En este caso también debe ser considerado el mayor tiempo de aquellos usuarios que opten por caminar

Responsabilidad Social Corporativa

- También se calcula el **mayor costo operativo del tránsito actual de la red vial debido a la mayor congestión** creada por el aumento del tránsito, debido al no funcionamiento del Subte.
- Adicionalmente, se calcula el **mayor tiempo de viaje de los usuarios de la red vial** debido a la mayor congestión, por el no funcionamiento del Subte
- También se calcula la mayor cantidad de **accidentes**, la mayor **contaminación** en forma de emisión de gases, y la mayor emisión de CO₂, con impacto en el calentamiento global, debido al aumento de la circulación automotriz por el no funcionamiento del Subte

Responsabilidad Social Corporativa

- Un cálculo preliminar elaborado para Metrovías arriba a un beneficio económico, social y medioambiental para el Subte de Buenos Aires estimado en aproximadamente \$ 1.450 millones anuales (us\$ 470 millones)
- Considerando que construir un kilómetro de Subte cuesta en Buenos Aires entre us\$ 45 y 50 millones (material rodante incluido, según estudio llevado a cabo por la empresa Subterráneos de Buenos Aires en el marco del Grupo de Trabajo de Construcción), con estos beneficios anuales se podrían construir 10 kilómetros de Subte por año
- De esta manera, en 4 años podría duplicarse la red actual

Responsabilidad Social Corporativa

- El Metro de San Pablo considera que el Balance Social del Metro avala los aspectos de Responsabilidad de la Empresa
- Considera los beneficios sociales resultantes del impacto positivo de la operación del Metro en la mejora de la calidad de vida y la preservación ambiental
- Los beneficios sociales considerados son: sustitución de gran cantidad de viajes de ómnibus y autos, reducción del tiempo de viaje y confiabilidad, beneficios por mayor velocidad del tránsito que permanece en superficie, reducción del uso de combustible, menor polución y reducción del número de accidentes

Responsabilidad Social Corporativa

- La estimación de beneficios realizada con la metodología presentada, da un resultado positivo de Reales 3.708 millones para el año 2006
- Dado que para ese año el Balance contable del Metro de San Pablo concluía con un déficit de R 499 millones, el resultado del Beneficio Social Neto es positivo, por un valor de R 3.209 millones (aproximadamente us\$ 1.600 millones)

Responsabilidad Social Corporativa

- Los beneficios considerados por las externalidades generadas por los emprendimientos de expansión de la red en Metropolitano de Lisboa son:
 - ✓ *Beneficios en tiempo*
 - Para usuarios de Transporte Colectivo
 - Por transferencia de modo
 - Sin transferencia de modo
 - Para nuevos usuarios de Transporte Colectivo
 - Para usuarios de Transporte Individual

Responsabilidad Social Corporativa

✓ *Reducción de costos*

- Costos de los Transporte Colectivo rodoviarios

✓ *Reducción de presión sobre los estacionamientos*

✓ *Beneficios de valorización inmobiliaria*

✓ *Beneficios ambientales:*

- Polución atmosférica
- Polución sonora

✓ *Beneficios a nivel de los consumos energéticos*

Responsabilidad Social Corporativa

- El Metro de Bilbao presenta su triple Balance económico, social y mediambiental, basado en las siguientes pautas:
 - ✓ *Balance Económico: búsqueda constante de la eficiencia, publicación de memorias económicas y auditoría y publicación del Informe con impacto económico y social*
 - ✓ *Balance Social: a través de la obtención de la ISO 9001 y contando con el reconocimiento de Entidad colaboradora en igualdad de oportunidades*
 - ✓ *Balance Medioambiental: a través de la obtención de la ISO 14001, la realización de informes medioambientales y la adhesión a la carta de desarrollo sostenible de la UITP*
- Todo esto se realiza con los parámetros de la GRI

Responsabilidad Social Corporativa

- Otros beneficios pueden cuantificarse, pero no en valores monetarios:
 - ✓ *Fomento y contribución a la información, formación y cultura (galerías de arte, apoyo a la lectura)*
 - ✓ *Fomento de actividades relacionadas con el desarrollo sustentable (posibilidad de transportar bicicletas, acceso a zonas verdes de valor medioambiental ...)*
 - ✓ *Contribución a una mayor interconexión entre la Ciudad y sus áreas aledañas (brinda accesibilidad a barrios periféricos, favorece la intermodalidad)*
 - ✓ *Accesibilidad geográfica y económica para la población de las grandes ciudades (en especial para los grupos económicos menos beneficiados ...)*
 - ✓ *Disminución de la marginación social (brinda posibilidad de acceder a mejores trabajos a la gente más humilde ...)*
 - ✓ *Posibilidad de aumentar el espacio físico para la ciudad (ya que ocupa muy poco espacio en la superficie ...)*

Responsabilidad Social Corporativa

- Diversos trabajos serán presentados en el Comité mostrando las diferentes formas de cuantificación de estos beneficios:
 - ✓ *Metropolitano de Lisboa*: "Externalidades de la Expansión de la Red del Metropolitano de Lisboa"
 - ✓ *Metro de Madrid*: "La Sostenibilidad y la Responsabilidad Corporativa en Metro de Madrid"
 - ✓ *Metro de San Pablo*: "Los Beneficios Sociales generados por el Metro de San Pablo – El Balance Social"
 - ✓ *Metro de Bilbao*: "El Triple Balance en Metro de Bilbao. La Memoria de Sostenibilidad"
 - ✓ *Metrovías (Buenos Aires)*: "Cálculo de los Beneficios Sociales del Metro de Buenos Aires" y "Beneficios de Responsabilidad Social Corporativa no cuantificables monetariamente".

Responsabilidad Social Corporativa

- De la discusión de todos estos trabajos desarrollada en el ámbito del Comité, será posible extraer los aspectos más importantes con los que se deberá elaborar la publicación, cuya intención es que sea distribuida entre los altos dignatarios de las ciudades que toman decisiones de inversión, con el objeto que al tomar las decisiones para el ámbito del transporte urbano, ponderen adecuadamente los costos y beneficios de las obras del Metro

Planes Maestros de Largo Plazo

- Planes Maestros de Largo Plazo tiene como finalidad conocer el tipo de planificación que realiza cada ciudad para garantizar la movilidad de las generaciones futuras
- Desde los Metros se debería impulsar que todas las ciudades cuenten con dicho Plan, con el objeto que su desarrollo sea sostenible
- La Coordinación y Coordinación Adjunta del Comité, correspondiente al Metro de Medellín, han elaborado un cuestionario con el objeto de conocer los avances de cada ciudad sobre este tema, cuyo contenido será debatido en el Comité, y que, una vez consensuado, será distribuido a todos los miembros de Alamys para su completamiento

Planes Maestros de Largo Plazo

- Los principales puntos que contiene la encuesta son:
 - ✓ *Datos del Área Metropolitana*
 - ✓ *Plan de Movilidad elaborado: alcance, períodos de ejecución, institución que lo realizó*
 - ✓ *Aspectos socioeconómicos de la Región Metropolitana*
 - ✓ *Características de la red de transporte actual*
 - ✓ *Características de la red de transporte futura*
 - ✓ *Distribución modal con las principales características de cada modo*

Planes Maestros de Largo Plazo

- ✓ *Estructura general del plan de movilidad de la región*
- ✓ *Régimen jurídico: quiénes percibirán los principales beneficios del Plan, cuál es su base legal, se contempla un fortalecimiento institucional y empresarial?*
- ✓ *Aspectos políticos: Qué modo será el dominante en el transporte público, quién fija la tarifa, grado de cobertura de la tarifa, existirá asociación público – privada ?...*
- ✓ *Aspectos políticos – técnicos: cuál será la estructura de financiamiento, habrá compensaciones públicas, está prevista la concesión, se contemplaron y valoraron los aspectos ambientales?.....*

Planes Maestros de Largo Plazo

- En el Comité se presentarán además los siguientes trabajos sobre este tema:
 - ✓ *Metropolitano de Lisboa*: “Sistema de Gestión Ambiental del Metropolitano de Lisboa”
 - ✓ *Metro de Medellín*: “Planes Maestros de Largo Plazo”
 - ✓ *CPTM – San Pablo*: “Modernización y expansión de la Red de Tren Metropolitano de CPTM”
- Del análisis y debate de los trabajos presentados surgirán los principales temas para ser analizados por el Comité con vistas a la próxima Asamblea General a llevarse a cabo en Monterrey, México, en Noviembre de este año

Comité de Planificación

- Esperamos que las ponencias a ser presentadas en el día de mañana sean de su interés y que pueda darse un interesante debate y un intercambio fructífero entre todos, que nos permita enriquecer el planeamiento en cada uno de nuestros Metros.

MUCHAS GRACIAS POR SU
ATENCIÓN!!!

*Comité de Planificación – Alamys
Lisboa – 14 de Mayo – 18 de Mayo de 2007*

