

Consulta Metro de Panamá 2019

1. Metro Rio:

Metro de Desde que MetrôRio es la empresa responsable por la operación y la manutención del metro de Río de Janeiro, nosotros no somos responsables por construir las estaciones, ni tampoco por planear la ciudad. La manera que tenemos de intentar conectar las estaciones del metro con los inmuebles aledaños, que se ubiquen un poco más lejos, es pensar en la primera y la última milla, con integraciones y asociaciones con otras empresas (buses, Uber, bicicletas, etc).

2. Metro de Santiago:

METRO Santiago no posee una política específica en la materia indicada, pero si promueve iniciativas de interconexión de estaciones a través de su Gerencia de Negocios No tarifarios.

A la fecha se han materializado conexiones principalmente con centros comerciales pero también con universidades y existen acuerdos aun no materializados de conexiones con edificios de servicios públicos.

Las interconexiones son abordadas en METRO de Santiago, como parte de su estrategia de captura de ingresos y de mejoramiento de la integración urbana de sus infraestructuras en la ciudad. METRO Santiago ha desarrollado diferentes metodologías de trabajo para sacar adelante estas iniciativas que varían principalmente según el tipo de conexión (tamaño) y el tipo de contraparte (actor privado o del sector público).

El principio general que rige a estos proyectos y negocios es que los recursos son invertidos por terceros (No por METRO) aspirando METRO Santiago a capturar el valor que esa conexión genera en la forma de un ingreso no tarifario. La materialización de estas iniciativas requiere de la coordinación interna de las áreas de ingeniería y Operaciones (para aspectos técnicos y funcionales) y Legal (para el cierre y formalización de acuerdos). La forma legal que normalmente se adopta corresponde a convenios de conexión o contratos de arriendo.

3. TMB:

Metro de Barcelona no tiene ninguna política de interconexión con los inmuebles aledaños.

Las obras realizadas en nuestra red de Metro (rehabilitación, adaptación a PMR, ampliaciones) son realizadas por el departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya quien se ocupa de diseñar, licitar y pagar las obras. Por lo tanto es la Generalitat quien pacta o acuerda la conexión o no con los inmuebles aledaños.

Independientemente de esta cuestión, Metro de Barcelona tiene conexión al mismo nivel o con cierta proximidad (una zona pequeña de la conexión que se consideraría calle) con inmuebles aledaños en tres estaciones:

- L1 Plaça Espanya – conexión con el centro comercial las Arenas (conexión próxima)
- L4 Guinardó / hospital de Sant Pau – conexión con el hospital (conexión próxima)
- L9 Sud Fira – conexión con el recinto de la Feria de muestras (conexión al mismo nivel/directa) la gestión de uso del pasillo de conexión la fija únicamente la Fira de Barcelona.

4. ViaQuatro:

- Integração entre a estação Clínicas e o complexo de hospitais



Estação Clínicas (Linha 2 – Verde) em meio ao complexo do Hospital das Clínicas.

- Integração de shoppings com estações de metrô (Santa Cruz, Tatuapé, Itaquera)



Estação Tatuapé (Linha 3 – Vermelha) integrada ao shopping.



Estação Itaquera (Linha 3 – Vermelha) integrada ao shopping e ao Poupatempo, além do fácil acesso à Arena Corinthians.

S

o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Lançado em 2014, é uma lei que orienta o desenvolvimento e o crescimento da cidade até o ano de 2030. Referente à transformação urbana ao longo dos eixos de transporte público coletivo o plano busca promover melhores relações entre os espaços públicos e privados e contribuir para a

redução dos tempos e distâncias de deslocamentos, potencializando o aproveitamento do solo urbano ao longo da rede de transporte coletivo de média e alta capacidade.

Desta forma, serão incentivadas a construção de habitações para as diversas faixas de renda, o uso misto, a implantação de equipamentos e usos institucionais e a ampliação dos espaços públicos. Nessas áreas, o coeficiente de aproveitamento será quatro – fator que, multiplicado pela área do terreno, indica a quantidade de metros quadrados que podem ser construídos em um lote – próximos das linhas de trem e metrô e corredores de ônibus.

Veja o endereço da informação com maiores detalhes e alguns números:

<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-eixos-de-estruturacao-da-transformacao-urbana/>

5. SBASE:

En respuesta a la consulta, si bien SBASE no tiene una política de interconexión del Subte con inmuebles aledaños, existe a lo largo de la historia del Subte algunos casos particulares que pueden reseñarse.

A poco de inaugurarse la primera línea de Subte, los propietarios de un edificio particular consiguieron la autorización oficial en 1915, para efectuar una comunicación entre su edificio y el andén sur de la estación Perú. El edificio, conocido como Pasaje Roverano, contaba en su planta baja con una galería comercial que, con la conexión, ganaba en la afluencia de nuevos clientes gracias a la conexión directa con el Subte. La galería tenía un subsuelo que estaba al mismo nivel que la estación de Subte

Una segunda experiencia en esa misma línea, ahora en la estación Plaza de Mayo, fue la interconexión con el edificio del Ministerio de Economía de la Nación. El edificio fue proyectado y construido en la década del 40.

En la década del 90', la irrupción de los centros comerciales en la ciudad tuvo 2 ejemplos de conexión con estaciones de Subte. Uno de ellos fue la interconexión entre el shopping Alto Palermo y el andén norte de la estación Bulnes de la Línea D. El particular tomó a su cargo la construcción del nuevo acceso como parte de su proyecto de obra nueva.

El otro caso fue la conexión entre el shopping Abasto y el vestíbulo de la estación Carlos Gardel de la Línea B. En ese caso también el desarrollador privado tomó a su cargo la construcción del nuevo acceso desde el nivel -1 del centro comercial para llegar al vestíbulo de esa estación.”

6. Metro de Medellín:

¿Tienen una política de interconexión de Metro con inmuebles aledaños. Cuáles son sus componentes y características principales?

- Para el diseño de una metodología de valoración de las conexiones del sistemas de transporte a un proyecto inmobiliario se debe realizar una evaluación de los acuerdos vigentes y pasados de las conexiones de propiedades inmobiliarias que el sistema de transporte ha suscrito con contrapartes privadas con el fin de determinar una metodología más completa para el cálculo del valor del derecho a la conexión, incluyendo la forma y el tiempo de pago y las mejores prácticas que le permitan a la empresa de transporte tomar mejor sus decisiones en el momento de realizar una negociación para conceder el derecho a una conexión inmobiliaria.
- La metodología propuesta presenta una combinación de los conceptos basados en programa y uso, con el objetivo de brindar flexibilidad en la determinación del valor del derecho de conexión y establecer la forma de pago de éste, creando escenarios y rangos para el pago. En adición a la combinación de los dos conceptos se incluye un para que la empresa de transporte sea reconocido por los posibles costos incrementales de capital y operativos asociados al nuevo flujo de pasajeros producto de la conexión inmobiliaria
- La metodología propone como un punto de partida el pago inicial a la firma del contrato y un pago recurrente que le permita a la empresa de transporte obtener beneficios adicionales sobre los ingresos futuros del proyecto inmobiliario

7. Metro de Madrid:

Respecto a la pregunta que nos hace el Metro de Panamá: tras algunas consultas, entendemos que desde Metro de Madrid apenas tenemos experiencias en este sentido, ya que únicamente existe una conexión de este tipo en una sola estación: Sol de la Línea 3. Es un caso anecdótico y consideramos que no tiene peso suficiente para informar a nuestros colegas de Panamá.

Sin embargo, os sugerimos que os dirijáis al Metro de Bruselas, donde sí existe una amplia experiencia en este sentido.