

Enfoque Movilidad Sostenible



Enfoque Movilidad Sostenible

EVITAR / REDUCIR

CAMBIAR / MANTENER

MEJORAR

Reducir o evitar la necesidad de viajar

Cambiar o mantener la proporción de modos sostenibles

Mejorar la eficiencia energética de los modos de transporte

EFICIENCIA DEL SISTEMA

EFICIENCIA DEL VIAJE

EFICIENCIA DEL VEHÍCULO

1

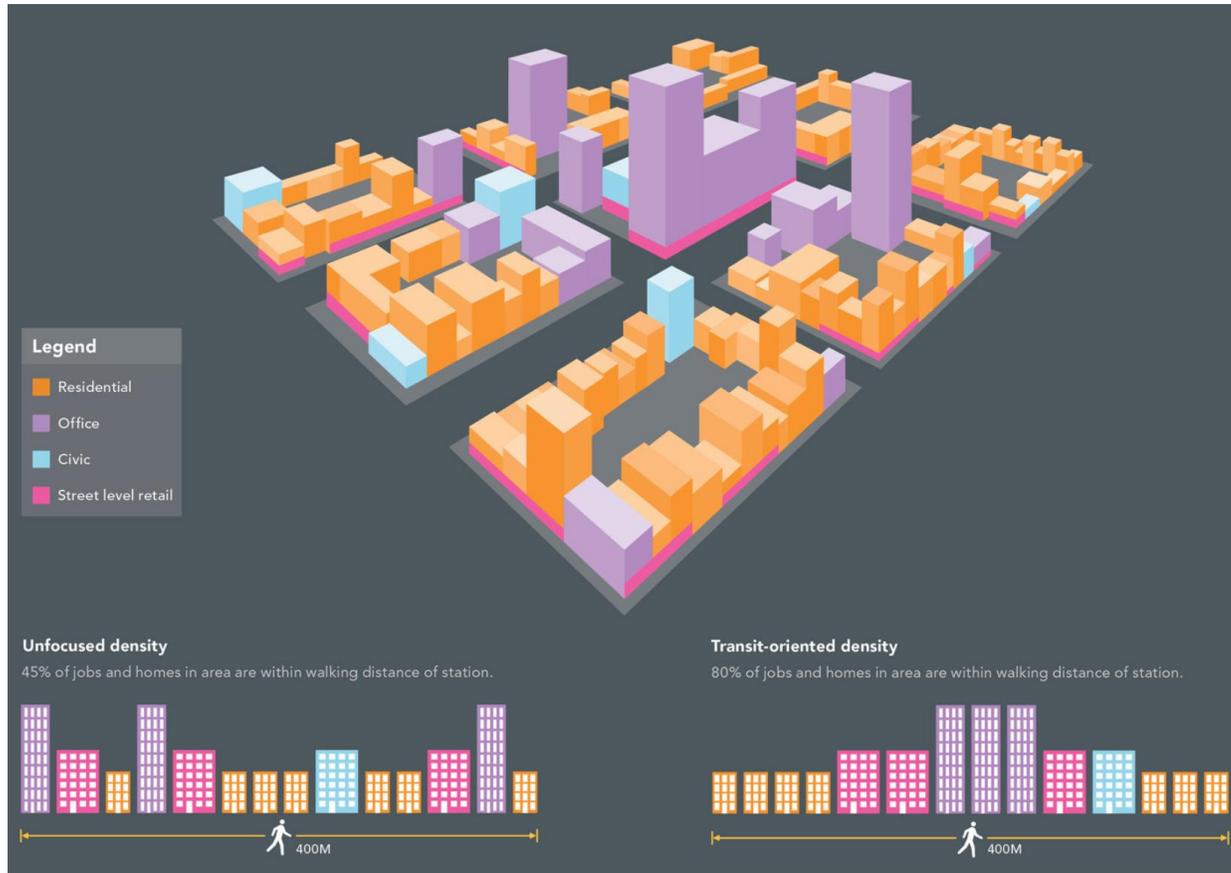
2

3

Enfoque Movilidad/Ciudad Sostenible



Evitar/Reducir viajes



- **Densidades medias/altas**
- **Mezcla de usos**
- **Desarrollo orientado al transporte público**

Evitar/Reducir viajes

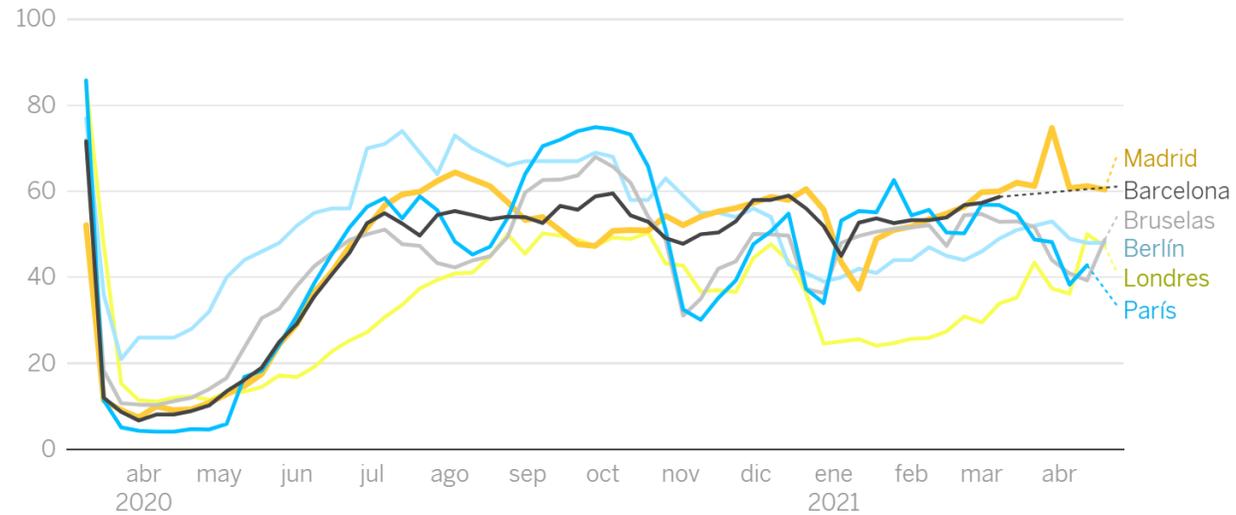


...

- **COVID-19**

Impacto COVID-19: Movilidad

Media estimada de viajeros con respecto a los niveles anteriores a la pandemia (100 es el nivel previo)



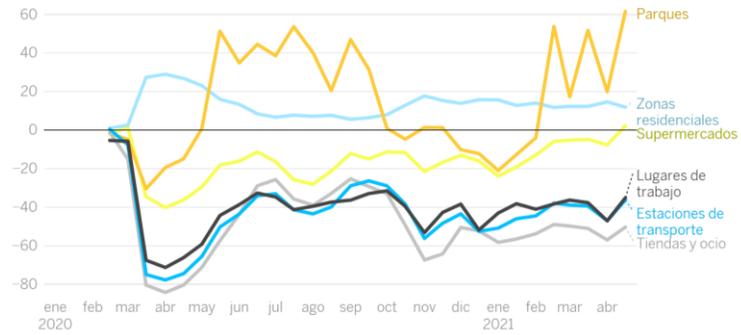
En Bruselas y París solo se han incluido los datos de pasajeros en el metro.

Fuente: Unión Internacional de Transporte Público .

Impacto COVID-19: Movilidad

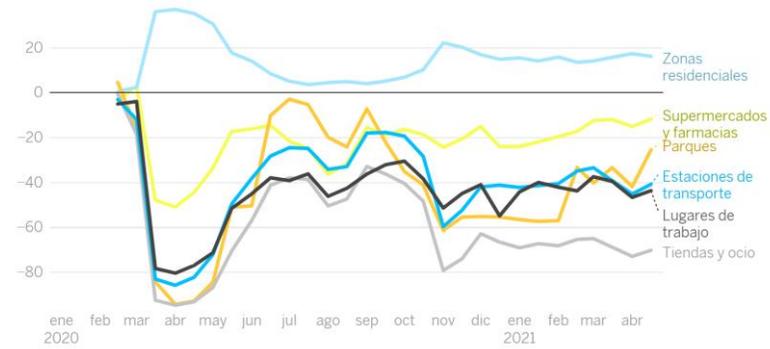
Movilidad en Bruselas

Variación porcentual de desplazamientos con respecto a enero y febrero de 2020



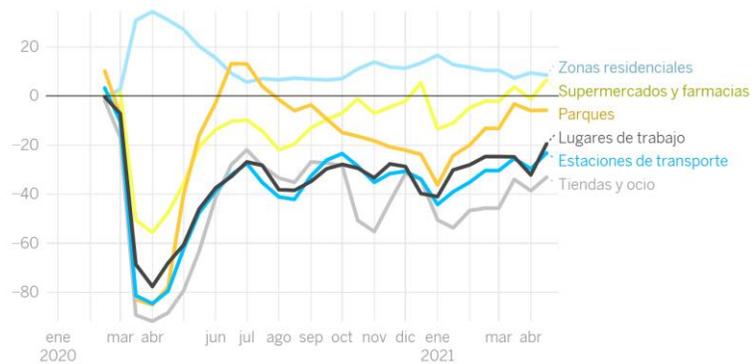
Movilidad en París

Variación porcentual de desplazamientos con respecto a enero y febrero de 2020



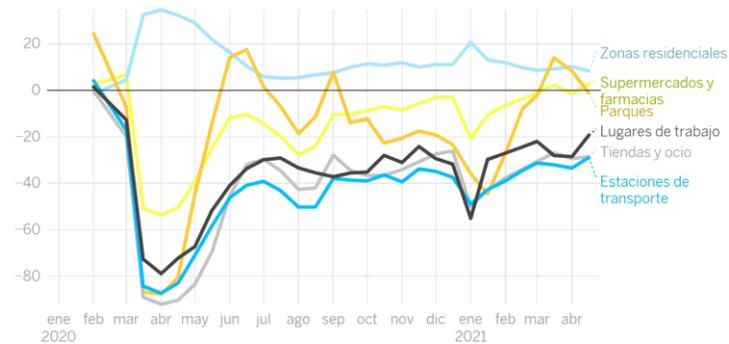
Movilidad en Barcelona

Variación porcentual de desplazamientos con respecto a enero y febrero de 2020



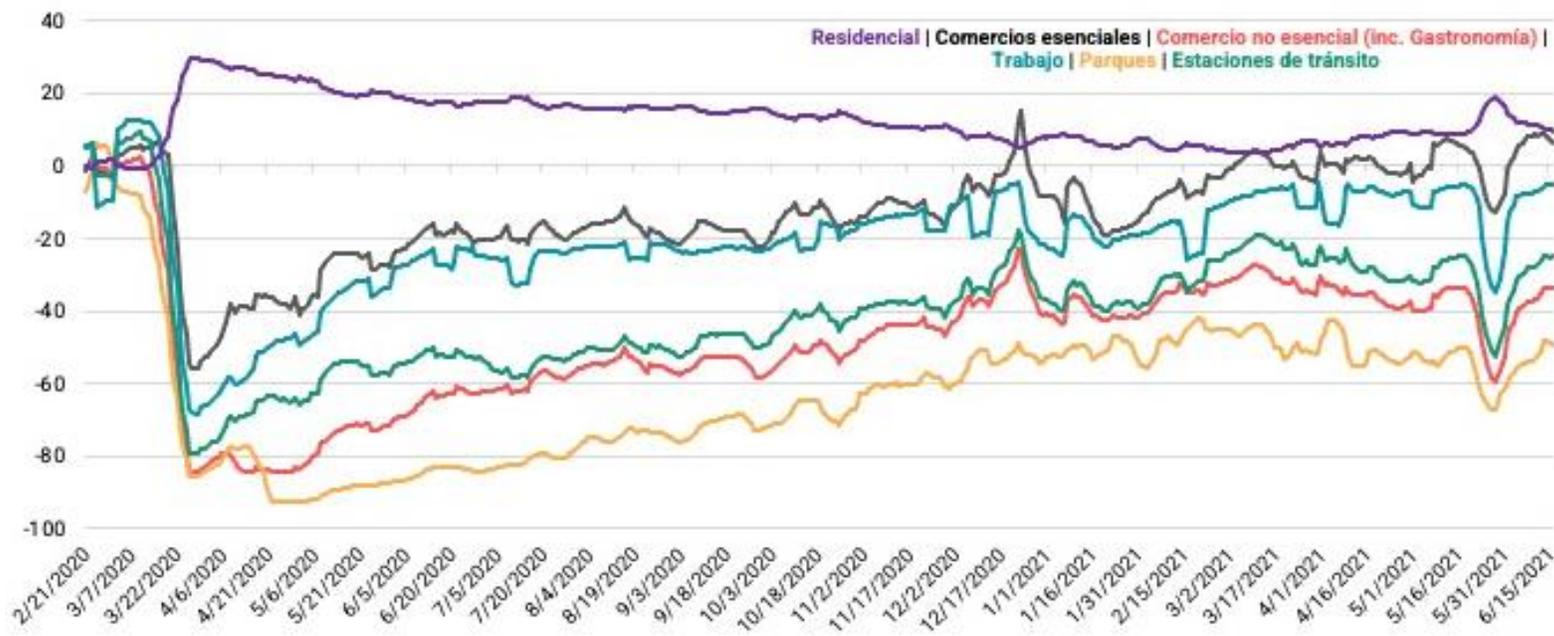
Movilidad en Madrid

Variación porcentual de desplazamientos con respecto a enero y febrero de 2020



Fuente: Google LLC 'Google COVID-19 Community Mobility Reports'.

Impacto COVID-19: Movilidad



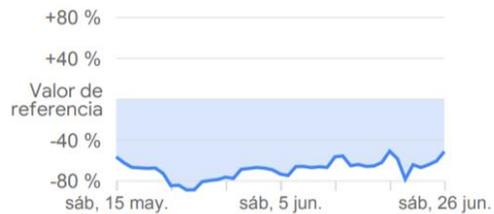
• Fuente: CEP-XXI en base a Google

Impacto COVID-19: Movilidad

COMUNA 1 - CABA

Tiendas y ocio

-51 % versus el valor de referencia



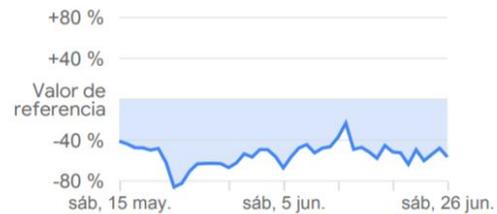
Supermercados y farmacias

+22 % versus el valor de referencia



Parques

-57 % versus el valor de referencia



Estaciones de transporte

-45 % versus el valor de referencia



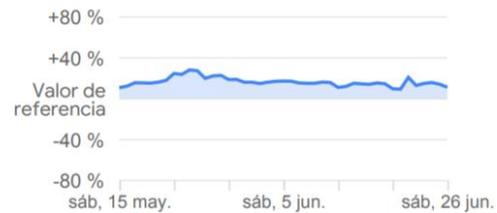
Lugares de trabajo

-7 % versus el valor de referencia

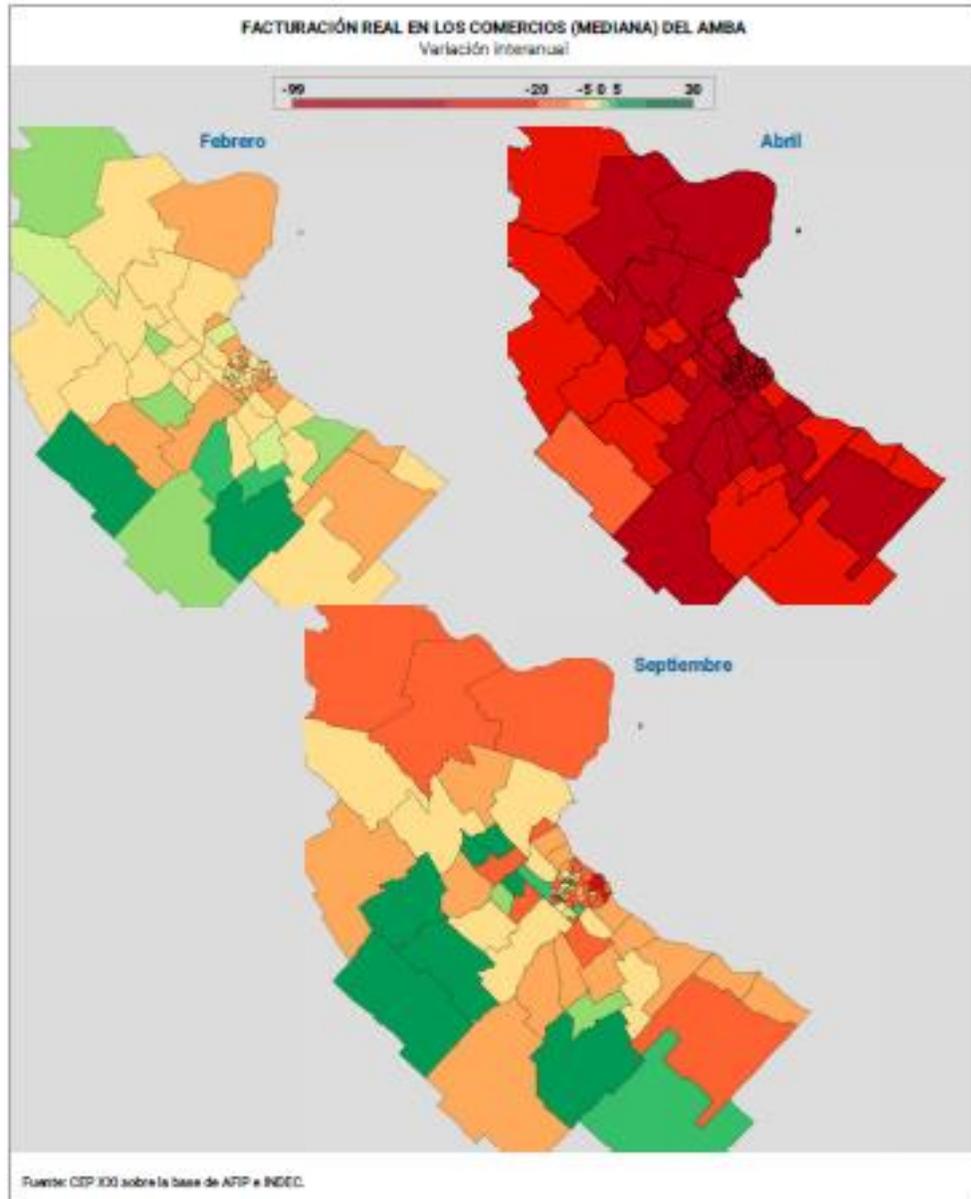


Zonas residenciales

+11 % versus el valor de referencia

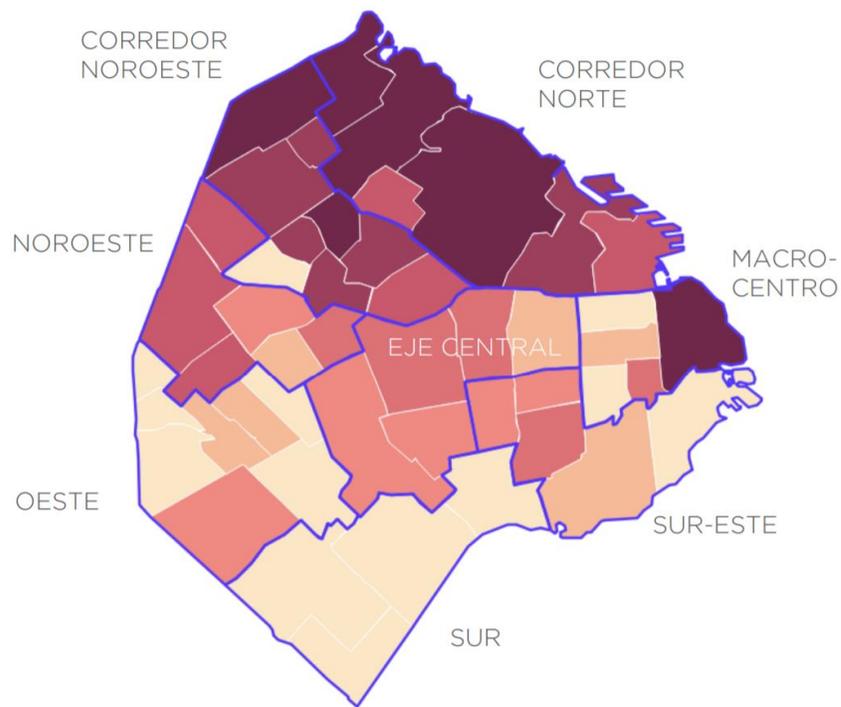


Impacto COVID-19: Actividad comercial



Impacto COVID-19: Mercado inmobiliario

Alquiler: Mayo 2021 CABA

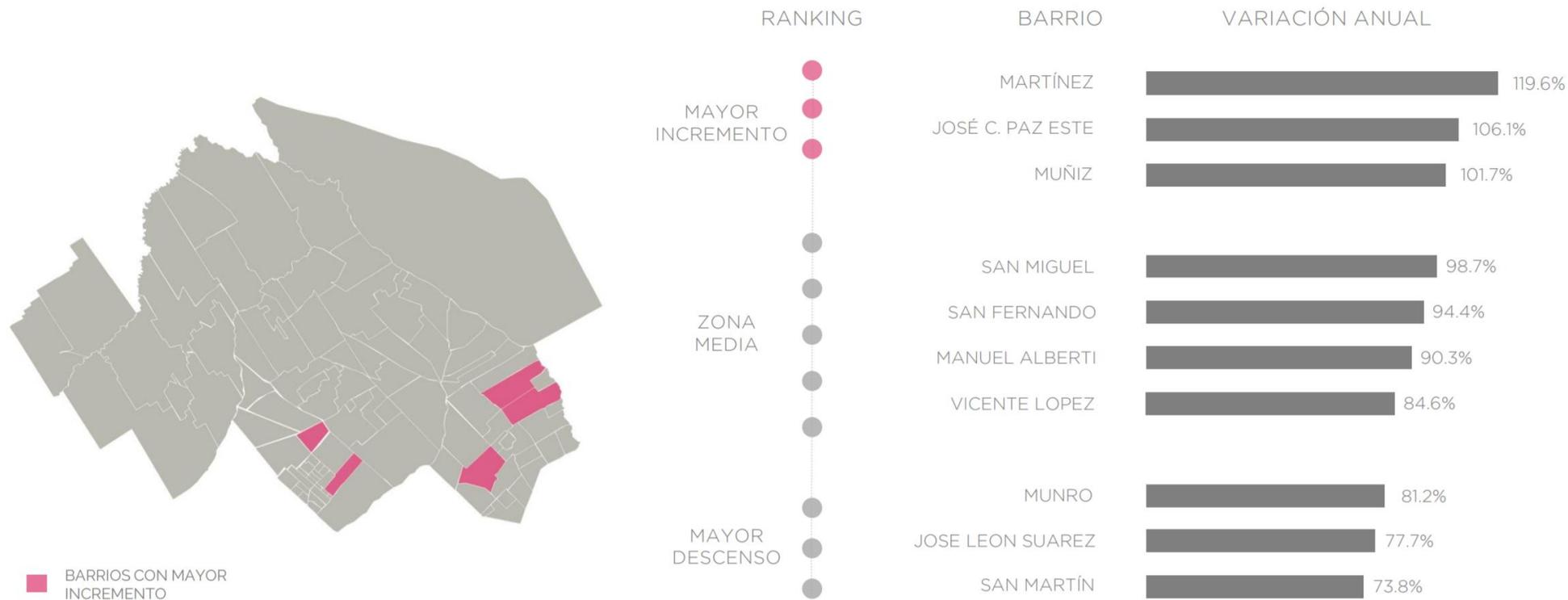


REGIÓN	ARS/MES	VALORACIÓN MES	ANUAL
CORREDOR NORTE	41,863	3.3%	65.0%
CORREDOR NOROESTE	39,780	5.7%	76.8%
CABA	37,575	3.9%	71.3%
NOROESTE	35,961	3.4%	87.3%
EJE CENTRAL	34,646	3.3%	72.3%
MACROCENTRO	34,522	3.5%	60.8%
SUR ESTE	33,099	4.9%	71.2%
OESTE	32,915	4.5%	91.4%

Fuente: Zonaprop

Impacto COVID-19: Mercado inmobiliario

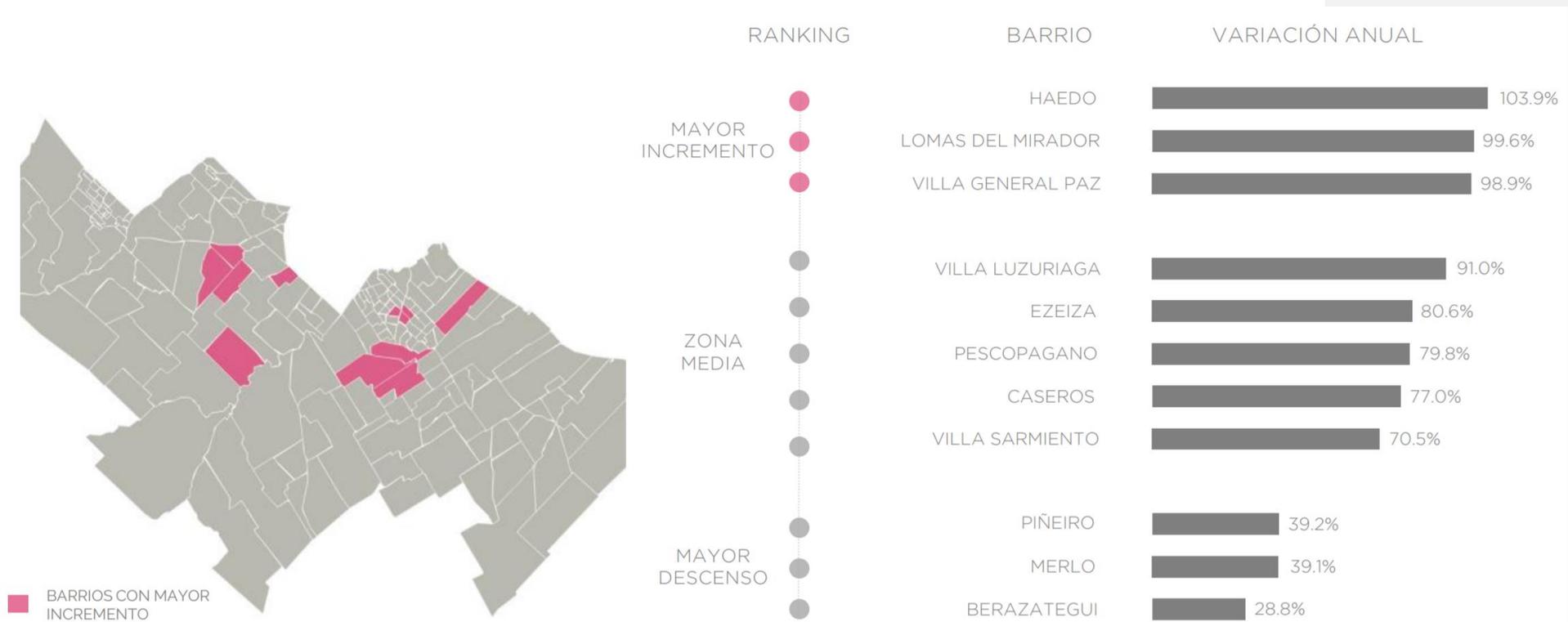
Alquiler: Mayo 2021 GBA Norte



Fuente: Zonaprop

Impacto COVID-19: Mercado inmobiliario

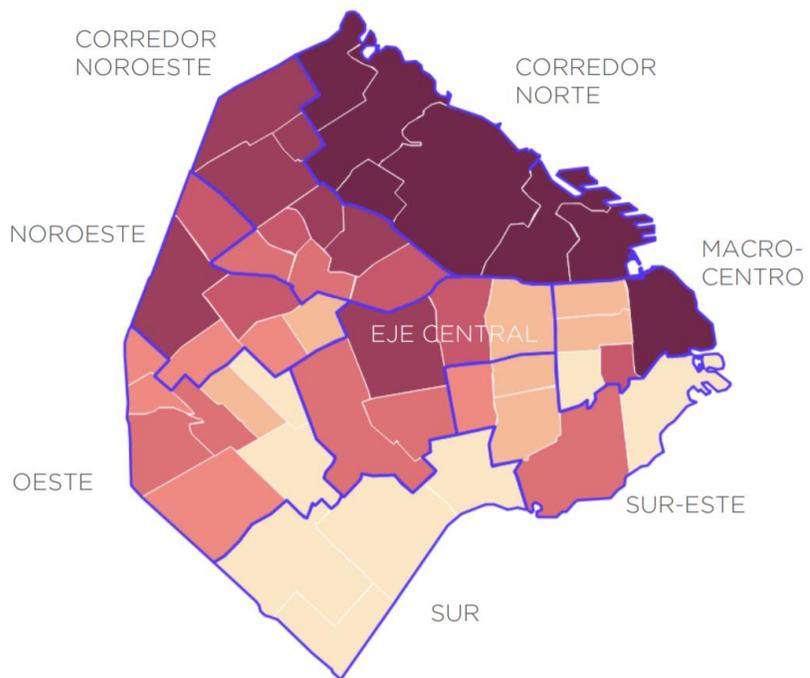
Alquiler: Mayo 2021 GBA Oeste-Sur



Fuente: Zonaprop

Impacto COVID-19: Mercado inmobiliario

Venta: Mayo 2021

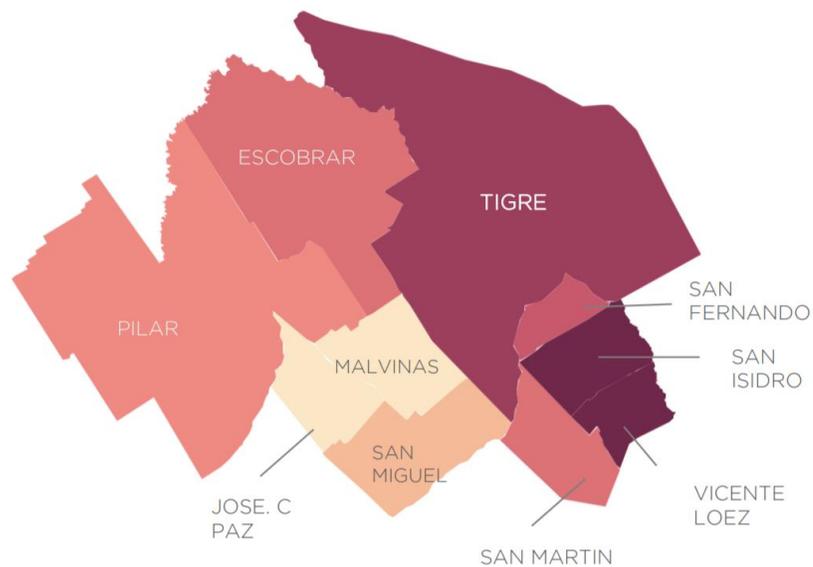


REGIÓN	USD/M2	VALORACIÓN MES ANUAL	
CORREDOR NORTE	3,026	-0.8%	-9.3%
CORREDOR NOROESTE	2,541	-0.7%	-8.5%
CABA	2,481	-1.1%	-7.9%
NOROESTE	2,314	-0.7%	-8.4%
MACROCENTRO	2,279	-0.6%	-8.8%
EJE CENTRAL	2,270	-0.6%	-7.5%
SUR ESTE	2,060	-1.2%	-8.2%
OESTE	2,058	-0.1%	-6.0%
SUR	1,399	0.1%	-3.5%

Fuente: Zonaprop

Impacto COVID-19: Mercado inmobiliario

Venta: Mayo 2021 GBA Norte

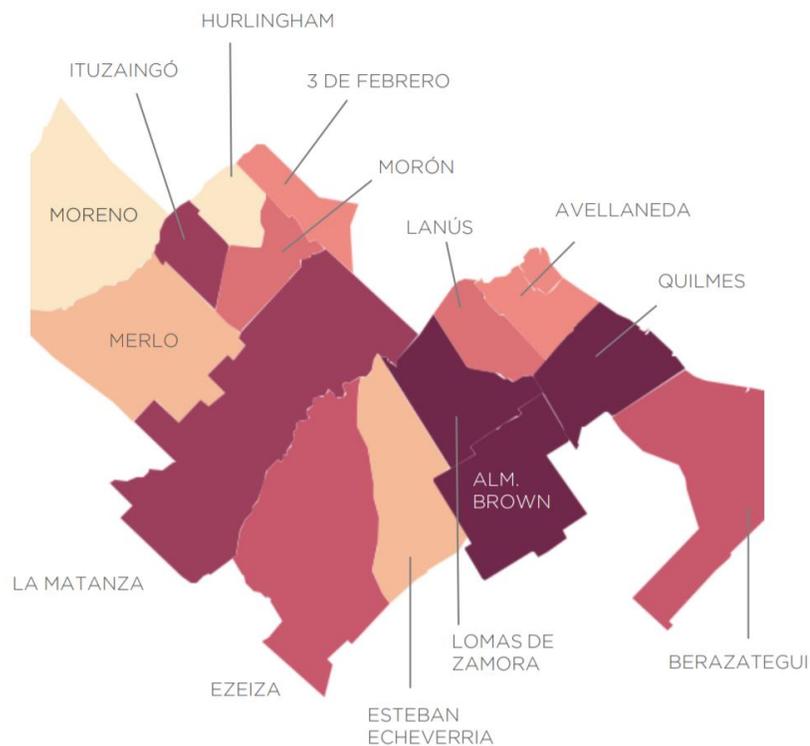


MUNICIPIO	USD/M2	VARIACIÓN	
		MES	ANUAL
VICENTE LÓPEZ	2,965	-0.6%	-6.8%
SAN ISIDRO	2,858	-0.2%	-5.0%
TIGRE	2,519	-0.2%	-3.8%
GBA NORTE	2,353	-0.3%	-6.0%
SAN FERNANDO	2,329	-0.4%	-8.5%
GENERAL SAN MARTÍN	1,818	-0.7%	-4.7%
ESCOBAR	1,799	-0.5%	-16.2%
PILAR	1,768	-0.1%	-7.3%
SAN MIGUEL	1,649	0.0%	-4.9%
MALVINAS ARGENTINAS	1,546	0.8%	-7.0%
JOSÉ C PAZ	1,324	0.3%	-4.7%

Fuente: Zonaprop

Impacto COVID-19: Mercado inmobiliario

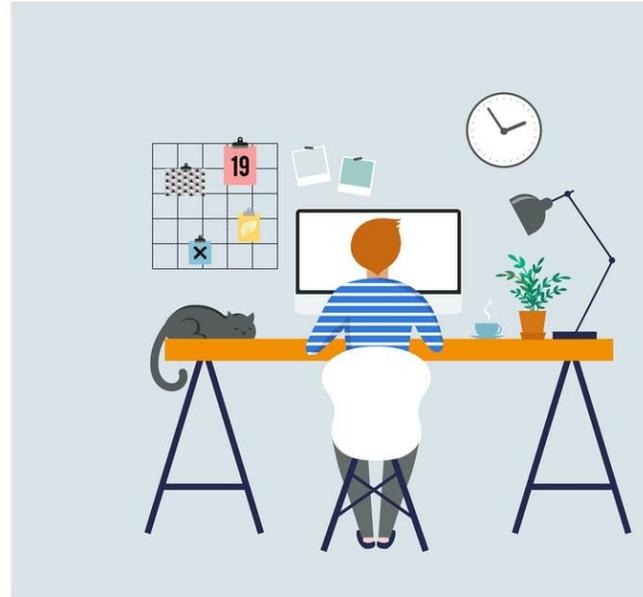
Alquiler: Mayo 2021 GBA Oeste-Sur



MUNICIPIO	USD/M2	VARIACIÓN	
		MES	ANUAL
LOMAS DE ZAMORA	2,131	-0.5%	-3.0%
ALMIRANTE BROWN	2,125	0.3%	-0.9%
QUILMES	1,913	-0.6%	-7.6%
LA MATANZA	1,912	-0.9%	-7.2%
ITUZAINGÓ	1,865	-1.4%	1.5%
EZEIZA	1,862	0.1%	-9.2%
BERAZATEGUI	1,856	-0.8%	-8.0%
GBA OESTE	1,843	-0.6%	-5.6%
MORÓN	1,826	-0.7%	-4.9%
LANÚS	1,779	-0.7%	-7.2%
TRES DE FEBRERO	1,718	-0.2%	-2.9%
AVELLANEDA	1,675	-0.8%	-5.3%
ESTEBAN ECHEVERRÍA	1,635	0.1%	-5.4%
MERLO	1,453	0.0%	-15.7%
MORENO	1,355	-0.1%	-11.1%
HURLINGHAM	1,239	-1.2%	-12.5%

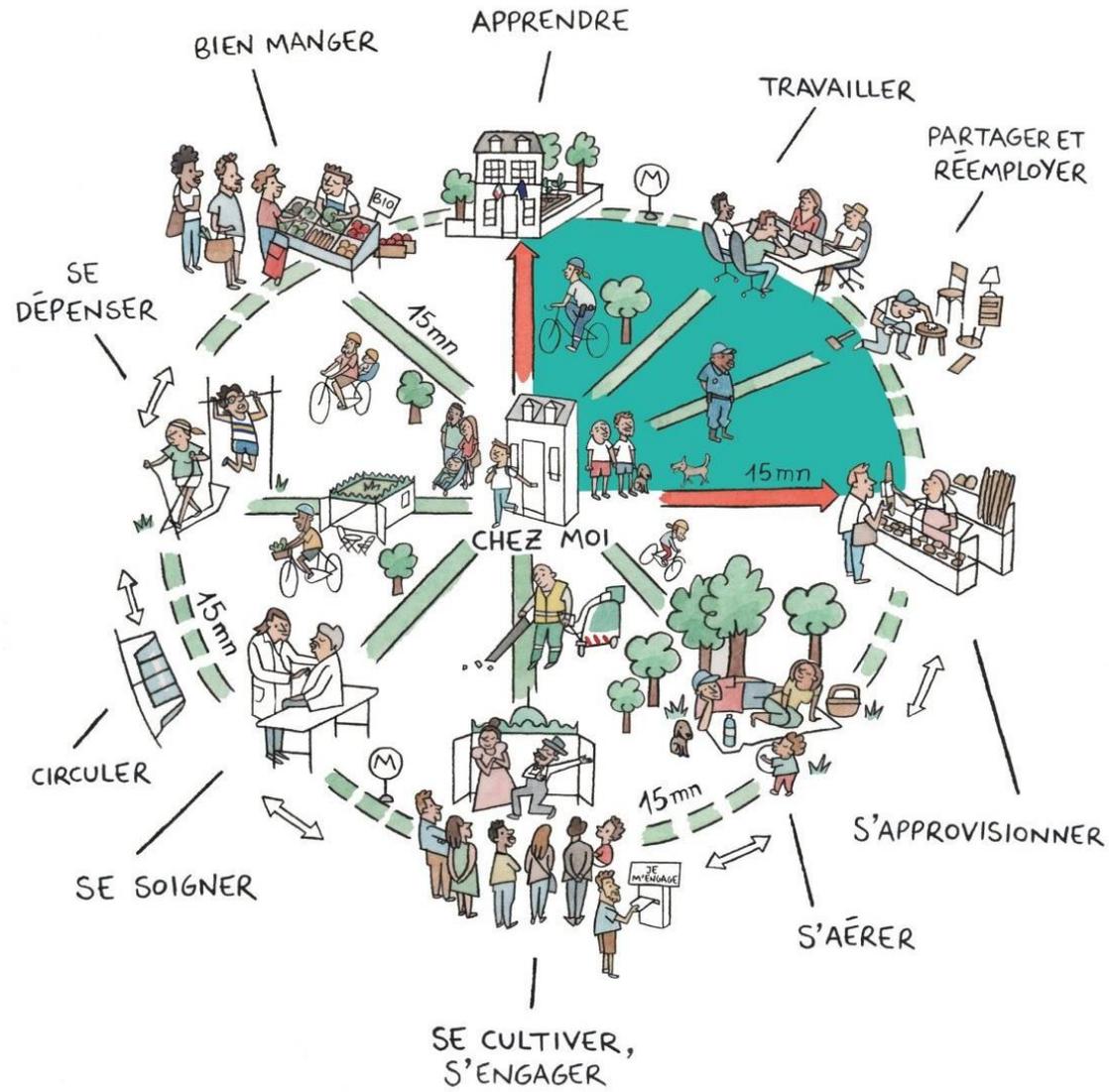
Fuente: Zonaprop

Impacto COVID-19: Teletrabajo

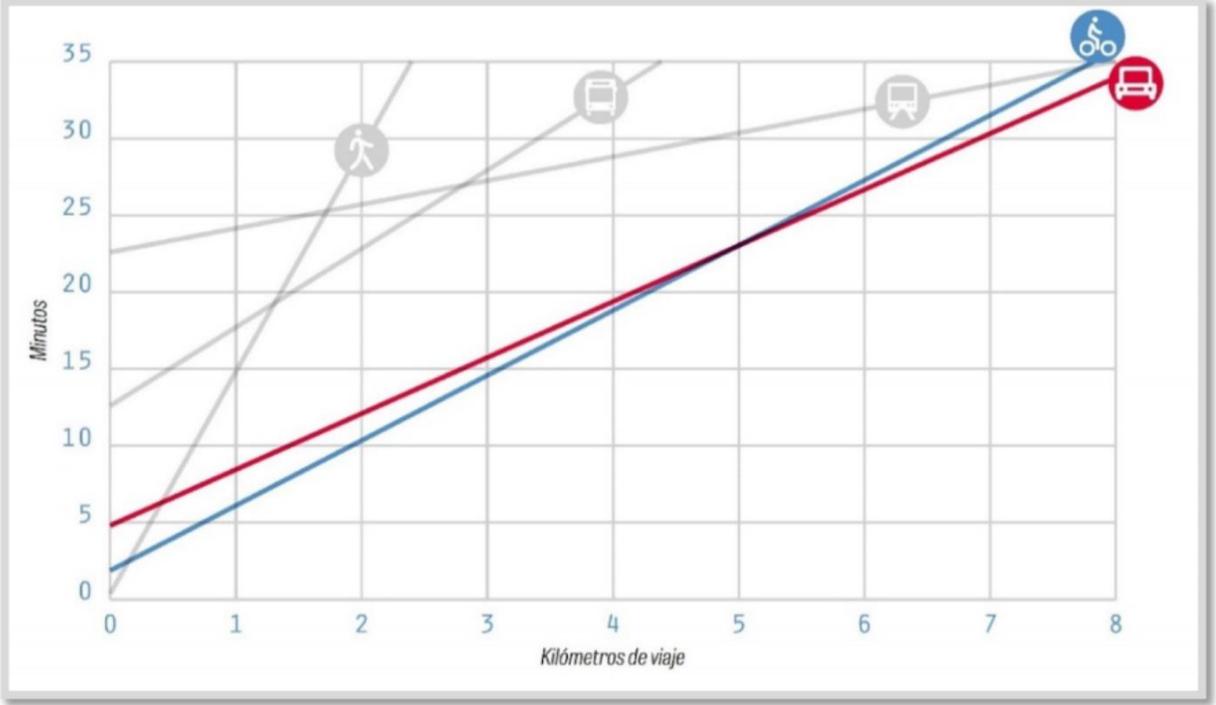


- **Potencialidad de gran impacto en áreas con actividad económica ligada a servicios**
- **Menos del 30% de los empleos en Argentina son teletrabajables y solo el 3% de las empresas implementaba teletrabajo antes de la pandemia**
- **48% de empleos teletrabajables en CABA**

¿Es posible repoblar el centro?



¿Podemos continuar el camino de la descarbonización de la movilidad?



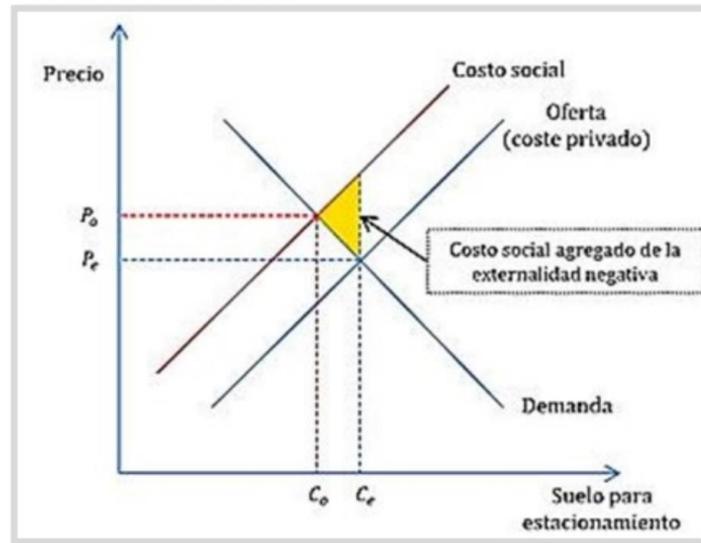
Gestión de la demanda: caja de herramientas

Tipos de Medidas	HALAR	EMPUJAR
MEDIDAS POLÍTICAS / REGULATORIAS / ECONÓMICAS	Restringir el acceso a los automóviles Aumento del costo de automóviles Cobros por congestión Impuestos a la venta / Aranceles de importación Tarifa de registros / Impuesto de vías Sistema de cuota de automóviles Aumento del costo de estacionamientos Gestión de estacionamientos Restricciones de placas Zonas de bajas emisiones Zonas de 20 km por hora	Mejorar servicios de transporte público Sistema integrado y estructura tarifaria Red de corredores prioritarios de transporte Incentivos para viajeros Cobro en el lugar de estacionamiento Reducción de impuestos por el pase de transporte público Reducción de impuestos por usar la bicicleta y caminar
MEDIDAS FÍSICAS / TÉCNICAS	Reducir la oferta de estacionamiento Células de tráfico Pacificación del tránsito Reorganización del espacio vial Reconectar barrios afectados Zonas de tráfico restringidas Zonas solo para peatones	Mejorar la calidad del servicio de transporte público Mejorar la infraestructura para buses, bicicletas y peatones Mejorar opciones de movilidad Servicios de carro compartido Servicios de bicicletas públicas Servicios mejorados de taxis y bicitaxis
MEDIDAS DE PLANIFICACION / DISEÑO	Planificación integrada de usos del suelo Planificación regional espacial Desarrollo orientado al transporte público Estándares de estacionamientos complementario	Planificar para transporte no motorizado Diseño de vías para tráfico de bicicletas y peatones Conectividad de calles Mapas y ayudas de ubicación
MEDIDAS DE APOYO	Fiscalización Multas, tiquetes y grúas	Sensibilización ciudadana Promover el transporte público / explicar necesidad de GDT Eventos como días sin carro

Gestión del estacionamiento

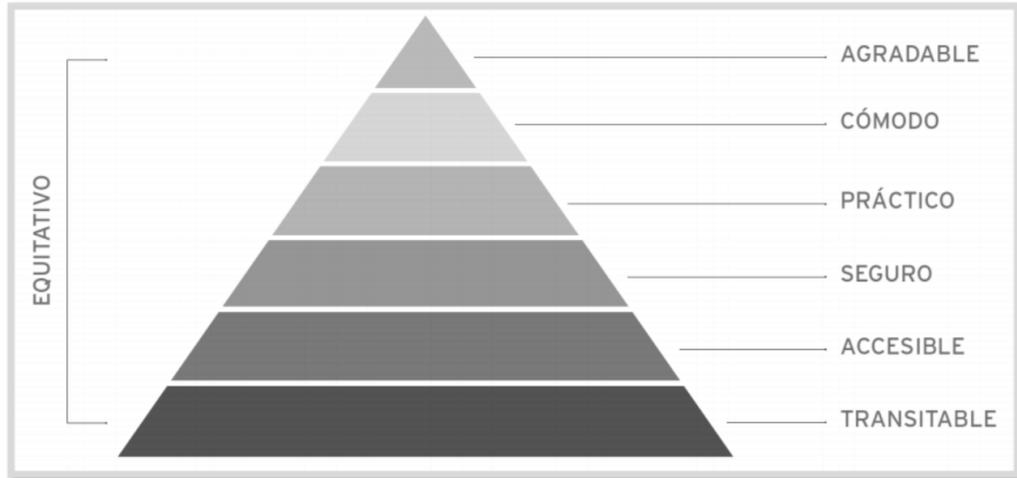
	Paradigma antiguo	Paradigma nuevo
Parqueo considerado...	Bien público	Producto
Demanda asumida	Fija / inelástica	Flexible / elástica
La oferta debería...	Siempre crecer	Gerenciarse según demanda
Regulaciones gubernamentales	Mínimos fijos sin estándares	Sin/máximos fijos
El precio maximiza...	La utilización	La disponibilidad
Ganancia motivada vial	Límites de tiempo	Fijación de precio
Los costos deberían ser...	Parte de otros bienes	Transparentes para las personas usuarias

Fuente: GIZ, 2009



Principios de diseño

Infraestructura peatonal

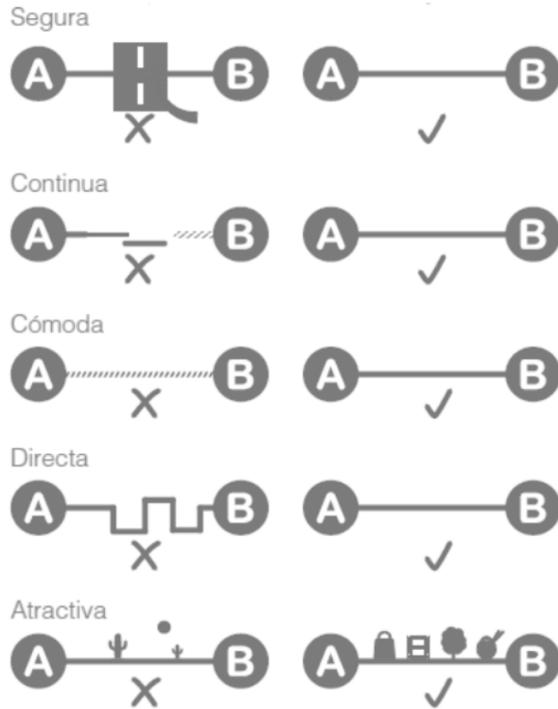


Fuente: Gráfico creado por Michael Flynn, Sam Schwartz Engineering



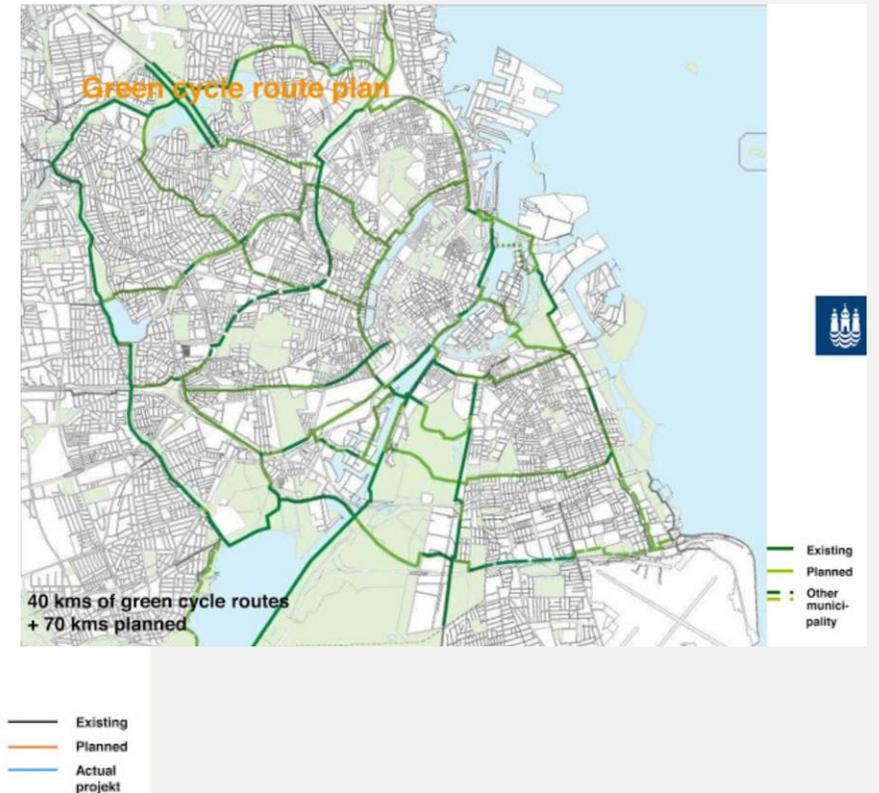
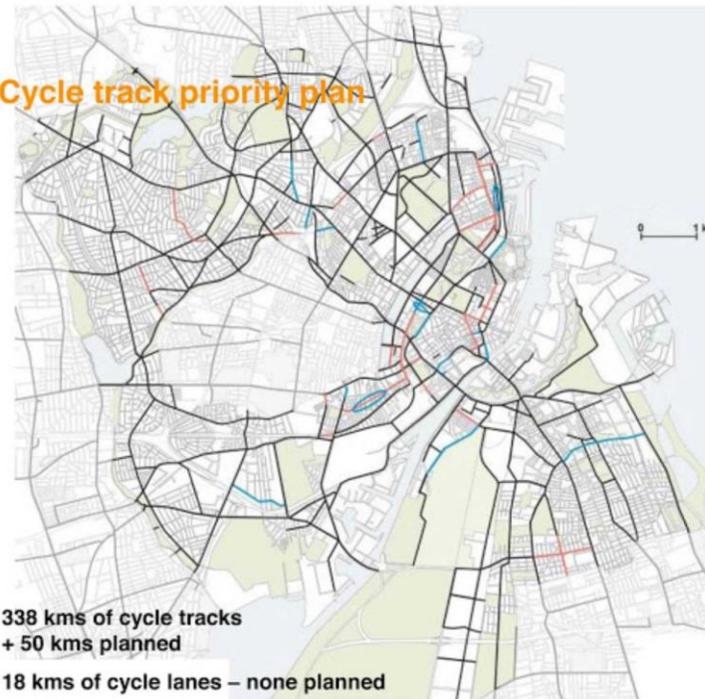
Principios de diseño

Infraestructura ciclista



Fuente: Acuña et al (2015, p. 25)

Cycle track priority plan



Principios de diseño

Infraestructura ciclista

Tabla 1. Dimensiones de ciclovías delimitadas en áreas urbanas

Tipología	Más de 1.500 ciclistas día	Menos de 1.500 ciclistas día
Ciclovía sin estacionamiento a un costado	2.25m	1.5m
Ciclovía con estacionamiento a un costado	2.5m	1.5m

Tabla 2. Dimensiones de ciclovías segregadas unidireccionales en áreas urbanas

Volumen ciclista unidireccional en hora pico (ciclistas/hora)	Ancho de carril
0-150	2.00m
150-700	3.00m (2.5m mínimo)
>700	4.00m (3.5m mínimo)

Tabla 3. Dimensiones de ciclovías bidireccionales

Volumen ciclista bidireccional en hora pico (ciclistas/hr)	Ancho de carril
0-50	2.60m
50-150	2.5m a 3.0m
>150	3.5m a 4.0m

Fuente: adaptado de ITDP (2011)

Innovación y experimentación

Urbanismo táctico, intervenciones “pop-up”

