



FUNDACIÓN
RIO CUARTO 2030

HACIA UN LA CONSTRUCCIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA

Características y desafíos de la movilidad urbana

Julio 2019

INTRODUCCIÓN

Fundación Río Cuarto 2030 desarrolló un trabajo de investigación inter institucional para generar un diagnóstico del sistema de movilidad urbana de la ciudad entendiendo que la única forma de alcanzar un desarrollo sustentable y de largo plazo es jerarquizando al ciudadano, al transporte masivo de pasajeros y ordenando el funcionamiento del tránsito vehicular.

El pacto social de movilidad es el instrumento que utilizaron los estados locales de diversas nacionalidades para abordar la temática. El mismo debe ser un acuerdo y compromiso recíproco entre actores sociales y la gestión municipal, para adoptar medidas que garanticen un sistema de movilidad urbana-regional integrado, eficiente y competitivo.

Es un proceso de construcción colectiva que permite modificar conductas para alcanzar objetivos propuestos, establecer herramientas de dialogo para implementar políticas que satisfagan necesidades y acordar estrategias de movilidad que jerarquicen lo colectivo sobre lo particular, permitiendo una movilidad sustentable, inclusiva, integral y solidaria para la ciudad.

La alta utilización del automóvil particular y la creciente participación del transporte de carga redundan en una gran exigencia de las instalaciones físicas y condiciones infraestructurales que presenta el espacio urbano, mostrando algunos indicios de saturación en ciertos períodos, puntos y/u horarios.

Los principales costos sociales se relacionan directamente con la congestión y la pertinente pérdida de tiempo de los usuarios, los niveles de ruido y contaminación ambiental, que repercuten en la salud de las personas, accidentes de tránsito y una mayor expansión de la ciudad, produciendo nuevos desarrollos de baja densidad.

La normativa nacional apunta a eliminar las barreras físicas en “ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos”, en tanto que propone una adaptabilidad, es decir, poder modificar el medio físico para hacerlo accesible (Ley 22431 y Ley 24314).

1. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA EN RIO CUARTO

Diseño urbano de edificios públicos

La Fundación Santiago Yuni realizó un relevamiento de la accesibilidad de los edificios públicos. En este sentido sostienen que según la Ley 24.314 los mismos “deberán observar en general la accesibilidad y posibilidad de uso en todas sus partes por personas de movilidad reducida; y en particular la existencia de estacionamientos reservados y señalizados para vehículos que transporten a dichas personas, cercanos a los accesos peatonales; por lo menos un acceso al interior del edificio desprovisto de barreras arquitectónicas; espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobra de dichas personas, al igual que comunicación vertical accesible y utilizable por las mismas, mediante elementos constructivos o mecánico; y servicios sanitarios adaptados”.

Los avances de accesibilidad detectados se ven acotados a las rampas, pues son los menos aquellos edificios que cuentan con la posibilidad de traslado por el espacio público sin barreras arquitectónicas. Algunos cuentan con baños adaptados, otros con ascensor de dimensiones adecuadas para el ingreso de una silla de ruedas, algunos eliminaron los obstáculos y tienen pasillos espaciosos, lo claro es que ningún edificio público tiene todas las reformas juntas.

En cuanto a las estructuras destinadas a espectáculos, la ley señala que deben tener zonas reservadas, señalizadas y adaptadas al uso por personas con sillas de ruedas. Las altas escaleras y la ausencia de elevadores hacen imposible el ingreso de una persona con movilidad reducida en los espacios públicos destinados a espectáculos de la ciudad de Río Cuarto.

También se consideran como edificios públicos a espacios recreativos que dependen del Estado, ya sea provincial o municipal. Para paseos como el parque Sarmiento hace años rige una ordenanza por la que debería haber juegos adaptados (Ordenanza N° 920/10) y la costanera del río donde los únicos juegos para personas en sillas de ruedas son hamacas que están rotas gran parte del año, son algunos ejemplos que espacios públicos que le falta inversión en accesibilidad urbana.

En cuanto a las confiterías bailables y pubs, la oferta es muy variada, pero básicamente se reduce el concepto de accesibilidad a una rampa en la puerta de ingreso. Luego, los diseños arquitectónicos en el interior llenan de barreras el paso de personas con movilidad reducida y no videntes: pisos en diferentes niveles, escaleras, luces a baja altura, parlantes, barras, barandales, resulta imposible el traslado de un lugar a otro en estos locales de entretenimiento.

Para los espacios en los que se practican deportes la normativa es la misma que la de los espacios recreativos. En este contexto, los obstáculos edilicios son preocupantes, pero más aún lo es la falta de proyectos deportivos pensados para personas con discapacidad, amén de la labor de la Universidad Nacional y del Municipio en Centro N° 11, no existen alternativas en diversas disciplinas que permitan una inclusión real.

Diseño urbano de vía pública

Se debe concebir nuevamente a la ciudad desde una escala humana que permita el flujo peatonal, lo que conlleva seguridad y accesibilidad en su infraestructura.

La Ley Nacional 24.314 establece en relación a la vía pública que “contemplarán una anchura mínima en todo su recorrido que permita el paso de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. Los pisos serán antideslizantes, sin resaltos ni aberturas que permitan el tropiezo de personas con

bastones o sillas de ruedas. Los desniveles de todo tipo tendrán un diseño y grado de inclinación que permita la transitabilidad, utilización y seguridad de las personas con movilidad reducida”.

Hay que pensar en un plan de movilidad que trascienda lo que es el binomio peatón-automóvil, para que se permitan otras formas de movilidad en la ciudad. Así, se puede ayudar a pensar en planes a largo plazo para aquellas veredas que no se pueden ensanchar, por el corrimiento del frentista o los lugares en los que hay postes, por ejemplo.

Río Cuarto ha sido desde hace años una ciudad caracterizada por las angostas veredas en el microcentro, lo que ya implica una limitación para las sillas de ruedas. Un ancho lógico es el de 1,20 mts, con sectores de 1,50 mts, para que las sillas puedan maniobrar, aunque se observa que en gran parte de la ciudad las dimensiones no son tales.

Obras recientes de ensanche se dieron en las principales arterias del centro, pero todavía falta una parte importante de adaptar, sumado al pésimo estado en el que se encuentran las baldosas mientras uno más se aleja de las arterias principales.

La cartelería debería encontrarse a 2 mts de altura, pero muchos comerciantes la colocan más abajo. Personas con problemas en su visión padecen este escenario a la hora de desplazarse por las veredas de la ciudad, a lo que se suman los objetos móviles como mesas, sillas, maniqués, paneles con libros o discos, extensiones de los comercios, cuanto elemento se le ocurra a los dueños de los locales para mostrar sus mercaderías, y bolsas de residuos, bicicletas, motos, los más variados objetos que el resto de los vecinos dejan en el camino.

Prácticamente la totalidad de los comercios de la ciudad tienen algún sobre nivel en el acceso, son muy pocos los que han dispuesto una rampa para ingresar al local, e incluso en su interior, no cuentan con pasillos espaciados para facilitar el circuito de movilidad.

Desde el CECIS tienen un proyecto para crear un centro comercial a cielo abierto en el microcentro que atraiga al peatón desde una experiencia que le permita circular, ensanchando veredas, forestando para la generación de árboles y limitando la circulación motorizada.

Esto implicaría la regulación de las imágenes comerciales para la homogeneización de las herramientas de difusión, para que dejen de ser barreras y permitan la movilidad con mayor fluidez. Comprende también desde lo visual y estético colores para que la importancia deje de ser el cartel y traslade la relevancia a la comodidad del entorno de paseo.

La promoción de estas acciones debe tener como puntapié los beneficios impositivos a los comercios que se apeguen a las ordenanzas y medidas políticas.

Por otro lado, según investigaciones realizadas por la Universidad de Mendoza no existen vías de circulación rápida para el sistema de emergencia de la ciudad ni tampoco se pensaron las reformas urbanas en ese sentido. Recomiendan marcar carriles específicos para corredores rápidos y planificar el espacio público considerando el uso de los sistemas de emergencia.

Diseño urbano de viviendas privadas

La Ley Nacional 24.314 define en relación a la accesibilidad que “las viviendas colectivas con ascensor deben contar con un itinerario practicable por las personas con movilidad reducida, que una la edificación con la vía pública y con las dependencias de uso común”. Establece, además que “deberán observar en su diseño y ejecución o en su remodelación, la adaptabilidad a las personas con movilidad reducida, en los términos y grados que establezca la reglamentación”.

Desde el Colegio de Arquitectos explican que en la actualidad “cualquier edificio que se inaugura debe responder a una serie de normativas vinculadas a lo que es rampas, pasillos y ascensores. De todas formas, no hay un criterio de construcción desde un diseño universal, con viviendas accesibles para todos. De hecho tampoco se lo contempla en la formación del arquitecto”

Además, sostienen que existe una fragmentación urbana con aproximadamente 6200 has donde el 50% tiene densidad baja a muy baja. El modelo de dispersión urbana fuerza a la construcción de vías de movilidad y de infraestructura básica que hacen difícil de mantener para una ciudad como la nuestra. La dispersión urbana y su profundización se promueve fundamentalmente con la realización de loteos fuera del ejido urbano.

Infraestructura educativa

Sobre los establecimientos educativos, ya sean públicos o privados, la normativa vigente establece que en aquellos que presenten desniveles, ya sea en salones de actos, patios o cualquier sector del edificio, debe haber rampas, móviles o fijas, para Escuela Industrial facilitar el acceso de las personas como discapacidad motora. Aquí se refiere no sólo a los estudiantes y el resto de la comunidad educativa, sino que también tiene en cuenta a los familiares de los jóvenes y cualquiera que llegue a la institución.

“Cuando sea prioritaria la buena recepción de mensajes sonoros en salas, se instalarán sistemas de sonorización asistida para las personas hipoacúsicas y se preverán disposiciones especiales para que permanezca iluminado el intérprete del lenguaje de gestos para sordos cuando se oscurezca la sala”, indica la ley nacional y define que “en establecimientos educacionales habrá por lo menos por piso, un inodoro y un lavabo por sexo para uso de personas con movilidad reducida, con la relación de uno por cada (500) quinientos alumnos por sexo y fracción en cada turno, en locales independientes o integrados a los servicios convencionales”.

En Río Cuarto hay dos análisis para realizar en relación a esta arista. Una está vinculada a la enseñanza pública, que presenta un panorama muy desfavorable. La otra, correspondiente a la educación privada, plantea mejores condiciones de accesibilidad, aunque no es tampoco completamente satisfactoria.

“Es algo que se va a agravar porque desde el año pasado los chicos con alguna discapacidad pueden estudiar en las escuelas comunes y será mayor la población de estudiantes con dificultades motrices”, indica Ariel Tevez- Informe de accesibilidad Fundación Yuni.

“El Estado, al modificar la normativa e incluir a los chicos con discapacidad, deben garantizar la integración y propiciar los baños, mobiliario, y circuitos para el desplazamiento. Hay escuelas que por su estructura no se pueden modificar, y no hay visión estratégica a futuro que sea sensible para estos alumnos”, sostiene Tevez, y agrega: “Es algo que no sólo pasa con quienes tienen lesiones permanentes, sino también para los abuelos o los mismos alumnos con alguna lesión deportiva, por ejemplo”

La normativa también aplica para los establecimientos privados, donde el panorama es distinto, aunque no tanto. Son 27 las instituciones educativas de este tipo y si bien en general la mayoría cuenta con edificaciones de varios años de antigüedad, algunas han hecho adaptaciones para el acceso de personas con movilidad reducida.

Entre la oferta educativa terciaria y universitaria hay una disparidad marcada entre los espacios públicos y los privados. Las falencias en los institutos privados son muchas y que coinciden con la mayoría de los edificios en los que se realizan actividades privada: ausencia de rampas y ascensores, baños que no son accesibles y puertas angostas, todo sin llegar al análisis de lo que

es la enseñanza en sí, con las limitaciones que se imponen a personas con discapacidades auditivas o visuales, por ejemplo.

Un caso a destacar es el de la Universidad Nacional de Río Cuarto, que si bien todavía debe avanzar en varios aspectos para ser accesible en todos sus espacios, ha desarrollado numerosos programas de inclusión, en lo deportivo, laboral y educativo, al igual que en lo que es su infraestructura.

Actualmente llevan a cabo un proyecto de cartelería con lenguaje en braille, hay grabadores para los alumnos a los que se dificulta la toma de notas, puertas amplias, y constantemente se realizan encuentros para el debate sobre la realidad de las personas con discapacidad.

Infraestructura del sistema de salud

Los edificios no cuentan con infraestructura que facilite el desarrollo pleno de una persona con discapacidad. Ya desde la entrada a los establecimientos, faltan rampas, muchas clínicas tienen escalones en sus accesos, lo que imposibilita el ingreso de personas en silla de ruedas y lo dificulta a adultos mayores y mujeres embarazadas, por ejemplo.

Solamente el Nuevo Hospital San Antonio de Padua fue pensado desde su concepción con consideraciones integradoras y una persona con movilidad reducida puede trasladarse sin complicaciones por su interior.

Otro aspecto a tener en cuenta a lo relativo a la salud, que puede resultar incluso hasta irónico, es la falta de accesibilidad a locales comerciales vinculados al rubro. Muchas de las farmacias u ortopedias de Río Cuarto, que tienen a personas con movilidad reducida como sus principales clientes, no cuentan con rampas o espacios amplios para su desarrollo.

Hay una gran problemática en la accesibilidad de instituciones médicas donde el órgano que autoriza el funcionamiento (RUGEPRESA) exigen cambios como condición que son difíciles de concretar debido a que la mayoría de las instituciones de salud funcionan en locales alquilados, sostienen quienes trabajan dentro del sistema de salud privado local.

Por otro lado, los profesionales de la salud argumentan que la contaminación ambiental incide cada vez más sobre las alergias en las personas y no existen política pública para controlar, prevenir o mitigarlos. Se produce un retraso en el período de comienzo de las alergias y eso tiene que ver con el cambio climático y la contaminación ambiental.

Las políticas públicas en aquellos estados que abordan la temática van desde el monitoreo de la contaminación en el aire, la propuesta en el uso de vehículos eléctricos, bici sendas e incentivos para la plantación de árboles.

Transporte público

La legislación establece que los coches deben tener dos asientos reservados, señalizados y cercanos a la puerta para personas con movilidad reducida, y agrega: Dichas personas estarán autorizadas para descender por cualquiera de las puertas. Los coches contarán con piso antideslizante y espacio para ubicación de bastones, muletas, sillas de ruedas y otros elementos de utilización por tales personas.

Además, define que las empresas deben incorporar gradualmente, en los plazos y proporciones que establezca la reglamentación, unidades especialmente adaptadas para el transporte de personas con movilidad reducida.

La Universidad Tecnológica Nacional (UTN) realizó para la Municipalidad de Río Cuarto un análisis de las características de la oferta y la percepción de los usuarios sobre el sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Río Cuarto.

La UTN afirma que el objetivo de un sistema de transporte es satisfacer la demanda mediante la provisión de una oferta adecuada que responda a las exigencias de los usuarios. Los servicios de transporte surgen como consecuencia de las necesidades que tienen las personas de realizar actividades de desplazamientos.

Existe un desequilibrio entre la cantidad ofertada y demandada debido a la existencia de períodos con mayor nivel de demanda (horarios de punta) y períodos con menor demanda (horas valle), siendo imposible la transferencia de la capacidad ociosa de un período a otro.

Se deben estudiar los hábitos de traslados de la población de la ciudad de Río Cuarto para poder crear una base de datos confiables de origen y destino de los viajes, el uso del transporte según distintos modos y aspectos socio económicos, con el objetivo de proponer mejoras que beneficien al usuario, deriven el equilibrio financiero y en la obtención de un sistema predecible.

La cobertura del sistema de transporte es del 68,16% de la ciudad, las áreas sin cubrir corresponden a terrenos ociosos o zonas de valle aluvial de Río Cuarto. El 72% de los usuarios son mujeres, el 55% tienen entre 15 y 30 años, el 21% entre 31 y 50 años y el 17% más de 50 años. Las líneas de mayor uso son la 2, 1, 5, 8 y la 13 y el 77% de los usuarios utilizan el servicio con motivo de trabajo y/o estudio, mientras que el restante 33% lo hace por motivos de salud, compras, paseos, etc.

Además, la UTN planteó algunos aspectos negativos del sistema de transporte actual como ser que los recorridos carecen de un soporte técnico que avale el diseño considerando la sensibilidad que tienen los usuarios respecto al cambio, que varios viajes deben realizarse con trasbordos aumentando el tiempo de traslado de los usuarios y, por último, el sistema reticular dificulta la posibilidad de otorgar el servicio a más de un operador.

La calidad percibida por los usuarios se captó con un análisis cualitativo donde calificaron con valores que fueron de 1 a 10, tomándose los siguientes rangos:

- **Positivo:** valores mayores de 6 puntos
- **Intermedios:** entre 5 y 6 puntos
- **Negativas:** menores a 5 puntos

El indicador de calidad percibida se compone de las dimensiones de fiabilidad, capacidad, confianza, accesibilidad y elementos tangibles.

Para la dimensión de fiabilidad se evalúan los atributos de respeto a las paradas, cumplimiento de los horarios, funcionamiento de los coches, para la dimensión de Capacidad los atributos que se evalúan son sistema de cancelación de boletos, problemas con el cambio al pagar, lugar para sentarse, para la dimensión de Confianza los atributos que se evalúan son trato con los pasajeros, respeto a las normas, acercamiento al cordón y velocidad de conducción, para la dimensión de Accesibilidad el atributo que se mide es la cantidad de cuadras que se caminan desde y hasta las paradas y, por último, para la dimensión de Elementos Tangibles los atributos que se miden son el

estado de los vehículos, estado de puertas y ventanillas, estado de los asientos, limpieza de los coches y carteles externos identifica torios.

Los resultados obtenidos por categoría son los siguientes:

- **Fiabilidad:** 6,73
- **Capacidad:** 6,34
- **Cofianza:** 5,73
- **Accesibilidad:** 7,44
- **Elementos tangibles:** 4,93

El indicador global de calidad percibida tiene un puntaje de **6,37**.

Los atributos tuvieron las siguientes calificaciones:

POSITIVA	INTERMEDIA	NEGATIVA
Funcionamiento mecánico de coches	Respeto a las paradas	Estado general del vehículo
Cuadras que camina	Cumplimiento de horarios	Limpieza de coches
Problemas con el cambio al pagar	Respeto de normas	
Lugar de sentarse	Carteles externos	
Trato de pasajero	Acercamiento al cordón	
	Velocidad de conducción	
	Sistema de cancelación de boleto	
	Estado de puertas y ventanillas	
	Estado de asientos	

La información obtenida de la UTN en términos de la calidad del servicio se trata de percepción del ciudadano por ello que se necesite conocer los parámetros objetivos de sustentabilidad, accesibilidad y modernización para el transporte público masivo de pasajeros que exigen los organismos internacionales que impulsan el desarrollo como ONU, BID, Banco Mundial, entre otros. La Sociedad Anónima de Transporte (única empresa que maneja el funcionamiento de los colectivos urbanos) debe incluir un vehículo con accesibilidad para personas con movilidad reducida en cada una de sus líneas, es decir, deben contar con rampa y espacio para personas en silla de ruedas.

Respecto a esta problemática ya se han hecho numerosas presentaciones, artículos periodísticos y reclamos a la empresa, tanto por parte de sectores gubernamentales como de organizaciones sociales de distintos sectores, pero la historia sigue sin modificarse.

Por otro lado, Aerolíneas Argentinas, cuenta con una escalera ancha y una silla especial que sirve para el traslado de la persona a la aeronave, donde se le da ubicación en los primeros asientos, próximos a la salida por cualquier emergencia; disponer de una silla de ruedas especial cuyo ancho le permita circular por los pasillos de la aeronave, para que una persona no ambulatoria, pueda llegar a su asiento.

Es necesario indicar que el aeropuerto ha sido acondicionado especialmente para transformarlo en accesible. Cuenta con las rampas de acceso tanto al edificio, como el paso a las distintas habitaciones del establecimiento, al igual que el descenso a la pista. Los baños, en tanto, se encuentran adaptados, tanto para hombres como para mujeres.

Por su lado, el Colegio de arquitectos sostiene que no tenemos la tecnología propia para medir los flujos ciudadanos, pero a priori las herramientas proporcionadas por Google Maps arrojan un aproximado que el 90% de la red vial durante el día no poseen flujo continuo de vehículo.

Turismo

Por Turismo Accesible se entiende la adecuación de los entornos, productos y servicios turísticos de modo que permitan el acceso, uso y disfrute a todos los usuarios, bajo los principios del diseño universal.

Por ley, todos los establecimientos de hotelería se exigirá un mínimo de habitaciones especiales, acondicionadas para personas con movilidad reducida, con dimensiones detalladas de manera que los espacios sean accesibles, y con baño privado especial que dispondrá de un inodoro, lavabo y zona de duchado como mínimo, siendo optativa la instalación de bañera u otros artefactos, siempre que se conserven las superficies de aproximación.

La mayoría de los hoteles lo cumplen, son pocos los edificios más viejos que están en un proceso de adaptación de sus instalaciones. Si uno no cuenta con espacios adaptados para las distintas discapacidades, nos quedan afuera del mercado, sostienen desde la Fundación Santiago Yuni.

La gran falencia de este sector son los baños adaptados ya que los ingresos en general cuentan con rampas (de todo tipo de pendiente, pero al menos cuentan con ellas) hay muchos puntos descuidados, como la ubicación de las mesas, su altura, el recorrido de acceso al baño.

Gobierno abierto

En las sucesivas ediciones del presupuesto participativo ganaron proyectos referentes a la movilidad promoviendo la construcción de biciesendas en la ciudad: 4 proyectos referentes a infraestructura (reforma universitaria de 1918, ruta 30 y Godoy CRUZ) y 1 de bicicletas públicas.

Las autoridades municipales determinaron que es necesario un estudio de movilidad origen-destino de los rioquartenses, indagar los motivos y la regularidad de los desplazamientos y luego planificar la infraestructura para bici sendas.

Motorizar las bici sendas implica un pacto de movilidad donde los ciudadanos se comprometan el respeto de las mismas desde el mantenimiento de la infraestructura hasta la no invasión del carril desde un vehículo motorizado.

La municipalidad está por realizar un estudio de movilidad urbano con consultores de Rosario para comprender el flujo de personas en uno u otro sentido. Por otro lado, EDECOM tiene un sistema de planificación para las nuevas bici sendas.

2. PLAN DE MOVILIDAD URBANA

Un pacto de movilidad debería atenerse a algunos principios generales que proponemos en base al proyecto de movilidad urbana de la ciudad de Rosario:

- **Sustentabilidad:** Es necesario promocionar la utilización de medios de transporte que respeten el medio ambiente, permitiendo la viabilidad económica, la recuperación del espacio urbano y el respeto de nuestro entorno.
- **Accesibilidad:** Generar una red de infraestructura capaz de integrar a los ciudadanos y los distintos puntos de la ciudad, permitiendo igualdades desde el punto de vista social y territorial.

- **Seguridad:** Garantizar la seguridad vial de las personas.
- **Eficiencia:** Optimización de la distribución de la matriz modal promoviendo la utilización de aquellos que resulten más adecuados.
- **Calidad de vida:** El modelo debe procurar recuperar y aumentar los espacios públicos y reducir los tiempos de desplazamientos urbanos empleados para la actividad ciudadana.
- **Dinamismo económico:** La movilidad debe utilizarse como instrumento que permita que la ciudad se desarrolle como centro económico y polo de atracción turística.
- **Intermodalidad:** Se debe garantizar la integración de los diferentes modos de transporte, con el objetivo de conseguir los usos más eficientes y responder a las necesidades de los ciudadanos.
- **Planificación urbana:** Las normativas que regulan la planificación urbana deben favorecer la coexistencia de los desplazamientos, seguridad y accesibilidad, evitando traslados innecesarios y fomentando mayores densidades.
- **Gestión de la movilidad:** La tecnología disponible debe ser aplicada para permitir la gestión del tráfico urbano, del sistema de flota de transporte público y la infraestructura vial y brindar información dinámica on line a los usuarios.
- **Concientización y educación vial:** Los ciudadanos deben generar y preservar hábitos responsables con el uso del espacio público y de los vehículos, reforzando las campañas de comunicación permanente.

3. CONCLUSIONES

La ciudad de Río Cuarto está en un proceso de incorporación de reformas urbanísticas en materia de movilidad urbana, pero le falta una coordinación global que abarque todas las dimensiones, principios y problemáticas de la temática.

En término concreto la ciudad requiere un Plan de movilidad urbana que logre un sistema de movilidad integrado, eficiente y competitivo, optimizando la distribución modal de pasajeros y cargas e incorporando procesos y tecnologías que promuevan la sustentabilidad ambiental local y global. La estrategia central de desarrollo debería jerarquizar el espacio público peatonal, promocionar el transporte público masivo, desarrollar el transporte no motorizado y disuadir el transporte privado motorizado.

La sociedad civil viene desarrollando algunos proyectos importantes como la propuesta de CECIS para crear en el microcentro un centro comercial a cielo abierto que implica un ordenamiento territorial y de movilidad en el sector, el relevamiento del estado de la movilidad urbana en espacios públicos y privados realizado por la Fundación Santiago Yuni, aportes con investigaciones sobre densidad urbana que realizó el Colegio de arquitectos de la ciudad, investigaciones que desarrolló la Universidad de Mendoza, el informe sobre la oferta y la percepción de la calidad del servicio de transporte masivo de pasajeros que realizó la UTN y reformas en la movilidad que llevaron adelante la Universidad Nacional de Río Cuarto, algunos edificios públicos y locales comerciales.

En el mismo sentido, la Municipalidad de Río Cuarto tiene planificado realizar un estudio de movilidad urbana de la población de la ciudad tomando como base el Plan de movilidad urbana de la ciudad de Rosario.

Lo deseable es coordinar los esfuerzos institucionales y las investigaciones para que formen parte de un Plan de movilidad urbana de la ciudad que ordene las prioridades de políticas públicas y oriente a los funcionarios encargados de las áreas del departamento ejecutivo municipal.