



# Política Metropolitana de Movilidad Urbana 2020-2025

Hacia una movilidad sostenible, equitativa, segura,  
inclusiva y eficiente.



**Camins.cat**  
Col·legi d'Enginyers de Camins,  
Canals i Ports - Catalunya



UNIÓN EUROPEA



Febrero 2020.- Recorrido realizado en una unidad SITRAMSS durante la visita de la delegación del AMB - Área Metropolitana de Barcelona. Durante esta visita se realizó un diagnóstico sobre las necesidades y retos de movilidad del AMSS.



# Índice

	Pág.
-Listado de abreviaturas.....	4
1. Introducción.....	5
2. Contexto.....	9
2.1. Territorio y área de influencia.....	9
2.2. Demografía, economía y actividad productiva.....	11
2.3. Parque vehicular y licencias.....	13
2.4. Caracterización de la movilidad.....	15
2.5. Espacio peatonal.....	16
2.6. Transporte público colectivo.....	17
2.7. Transporte por bicicleta.....	19
2.8. Congestión y red vial.....	20
2.9. Siniestralidad.....	21
2.10. Impacto ambiental.....	21
3. Marco Legal.....	22
4. Marco Institucional.....	23
5. Enfoque.....	24
5.1. Estrategias Metropolitanas.....	24
5.2. Liderazgo de las áreas urbanas.....	24
5.3. Movilidad equitativa e inclusiva.....	24
5.4. Movilidad sostenible y eficiente.....	25
5.5. Movilidad segura.....	25
6. Principios rectores.....	26
7. Objetivos y estrategias.....	27
8. Marco de Implementación.....	42

## Índice de figuras

Fig. 1 – Clasificación del suelo en el AMSS.....	10
Fig. 2 – Densidad habitacional promedio en el AMSS.....	12
Fig. 3 – Tasa de motorización promedio en el AMSS.....	14
Fig. 4 – Relación población/parquet vehicular por municipio.....	15
Fig. 5 – Metros cuadrados de espacio público/habitante (por municipio).....	16
Fig. 6 – Terminales de buses interdepartamentales en el AMSS.....	19
Fig. 7 – Reparto vehicular en el AMSS en diferentes horarios.....	20
Fig. 8 – Fatalidades registradas en el AMSS.....	21

## Índice de Tablas

Tabla 1 – Volumen de carga en el AMSS.....	13
Tabla 2 – Medición de calidad del aire en el AMSS.....	21

# Listado de abreviaturas

<b>AMSS:</b>	Área Metropolitana de San Salvador
<b>APP:</b>	Asocio Público-Privado
<b>BRT:</b>	Bus Rapid Transit
<b>CAM:</b>	Cuerpo de Agentes Metropolitano
<b>COAMSS:</b>	Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador
<b>OPAMSS:</b>	Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador
<b>CODEMET:</b>	Consejo de Desarrollo Metropolitano
<b>CONASEVI:</b>	Consejo Nacional de Seguridad Vial.
<b>EHPM:</b>	Encuesta de Hogares y Propósitos Múltiples
<b>Guía HAUS:</b>	Guía de Hábitats Urbanos Sostenibles
<b>MOPT:</b>	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
<b>SIGET:</b>	Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones
<b>SITRAMSS:</b>	Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador
<b>ODS:</b>	Objetivos de Desarrollo Sostenible
<b>PNC:</b>	Policía Nacional Civil
<b>RLDOT-</b>	
<b>AMSS:</b>	Reglamento a la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador
<b>VMT:</b>	Viceministerio de Transporte.

# 1. Introducción

El Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS) nace en 1987, inicialmente para enfrentar el reto de reconstrucción tras el terremoto del 10 de octubre de 1986. En 1990, se crea la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS), como secretaría técnica del COAMSS.

A lo largo de los años, las competencias del COAMSS y de la OPAMSS se han ido ampliando, siendo su principal la planificación y gestión del desarrollo territorial, competencia que está íntimamente relacionada con la movilidad. La movilidad, es entendida universalmente como el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías que se producen en un entorno físico. Estos desplazamientos son realizados en diferentes modos de transporte; y tienen un claro objetivo: salvar la distancia que separa los lugares donde satisfacer los deseos y necesidades de la sociedad.

En el año 2010, se aprobó y publicó la primera Política de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de San Salvador; en ella, se plasmaron estrategias orientadas a impulsar un nuevo sistema de movilidad, el cual estuviese centrado en los tres siguientes ejes de actuación:

- La inclusión
- La equidad social
- La movilidad sustentable y ambiental

Durante todo este tiempo, distintas razones han impedido la construcción del sistema de movilidad preconcebido en la política del 2010, lo que representa una oportunidad para replantearnos otros modelos, basados en las problemáticas actuales, en nuevos enfoques y principalmente, en aquellos en los que podamos incidir con más efectividad desde el marco de competencias del COAMSS/OPAMSS.

Es así, que en el año 2019 el COAMSS/OPAMSS decidió llevar a cabo un proceso de actualización de la Política de Movilidad Urbana 2010. Dicho proceso, tuvo el apoyo del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el Colegio de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña y la Plataforma para la Promoción del Transporte Público (PTP). El año horizonte de las distintas líneas estratégicas que han sido establecidas en la presente actualización será el 2025.

Dentro del proceso de actualización, las instituciones arriba mencionadas realizaron dos (2) misiones oficiales a El Salvador. La primera misión tuvo lugar entre los meses de octubre y noviembre de 2019, y la segunda durante el mes de febrero de 2020. En ambas misiones se hicieron acercamientos con instituciones del gobierno central, las diferentes municipalidades del AMSS, organismos internacionales, universidades, organizaciones no gubernamentales (ONG) y colectivos de la sociedad civil. También se realizaron visitas de campo a los principales sectores y puntos neurálgicos del AMSS para contextualizar a los cooperantes en el entorno metropolitano que engloba la política así como la experiencia de transitar en el sistema de transporte masivo (SITRAMSS).

Durante el mes de febrero de 2020 y dentro del marco del proyecto de Gobernanza Metropolitana de la Unión Europea, se llevó a cabo en conjunto con las instituciones cooperantes el 1er Foro Metropolitano de Movilidad.

Este evento contó con la asistencia de representantes de gobierno central y locales, representantes de gremiales empresariales y de transporte, organismos internacionales, universidades y diferentes colectivos/asociaciones de la sociedad civil; en el foro se discutieron las apuestas de la administración pública en materia de movilidad, se dio a conocer el proceso de actualización de la política y también se tuvieron espacios de discusión-taller participativo donde se trataron las principales problemáticas y potencialidades del AMSS en torno a movilidad, a fin de generar un análisis prospectivo que ajustar los objetivos, estrategias y acciones incluidos en el documento final de la política.

La presente política está basada en principios de movilidad sostenible, equitativa, segura, inclusiva y eficiente. El marco de referencia de las líneas estratégicas son las agendas internacionales y los compromisos adquiridos como país, entre los cuales se tienen: los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), un llamamiento universal lanzado por la Asamblea General de Naciones Unidas en 2015, para la adopción de medidas que pongan fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Aunque la presente política afecta a gran parte de los 17 ODS, de manera especial se destacan las siguientes metas de los objetivos 3, 4, 5, 9, 10 y 11:

- 3.6. Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.
- 3.9. Para 2030 reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, agua y el suelo.
- 4.7. De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieren los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.
- 5.1. Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.
- 5.5. Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.
- 9.1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infra-estructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- 10.3. Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

- 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada.
- 11.3. De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles.
- 11.7. De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad avanzada y las personas con discapacidad.



En segundo lugar, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, celebrada en octubre de 2016, se ha constituido como un referente central para la labor de COAMSS y OPAMSS, así como las alcaldías municipales del Área Metropolitana de San Salvador. De esta conferencia surgió la Nueva Agenda Urbana, como marco integrador y orientador para el desarrollo de las ciudades del mundo, partiendo del siguiente reconocimiento:



En esta era en la que vivimos un crecimiento sin precedentes de la urbanización, y en el contexto de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París y otros acuerdos y marcos mundiales para el desarrollo, hemos llegado al momento decisivo en el que entendemos que las ciudades pueden ser fuente de soluciones a los problemas a que se enfrenta nuestro mundo en la actualidad, y no su causa. Si está bien planificada y bien gestionada, la urbanización puede ser un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados.

La Nueva Agenda Urbana consagra en su artículo 11 el ideal del “derecho a la ciudad”, que aspira a una ciudad para todos y todas, refiriéndose a “la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos, y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resi-lientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos”.

Tras la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, el COAMSS anunció, en noviembre de 2016, la Apuesta Metropolitana por la Construcción de Ciudades Seguras y Prósperas, como concreción de su compromiso con “la prosperidad de nuestras ciudades y sus habitantes, impulsando procesos y herramientas innovadoras en la gestión del desarrollo para la construcción de ciudades sostenibles, resilientes, compactas, participativas, inclusivas, seguras y prósperas.”

En esta declaración, el COAMSS estableció seis apuestas específicas, en miras de un proceso de transformación a largo plazo:

1. El trabajo articulado para el avance en los compromisos de país asumidos internacionalmente
2. El trabajo articulado y coordinado entre los niveles nacional, metropolitano y local
3. La actualización y adecuación de políticas metropolitanas
4. El fortalecimiento de un sistema de información metropolitano que contribuya a la toma de decisiones con base en la evidencia
5. La implementación de acciones socioeconómicas, culturales y ambientales con enfoque territorial
6. El impulso de nuevas acciones y continuidad de las iniciadas, con el apoyo de la cooperación internacional para la construcción de un AMSS segura y próspera

## 2. Contexto

### 2.1. Territorio y área de influencia

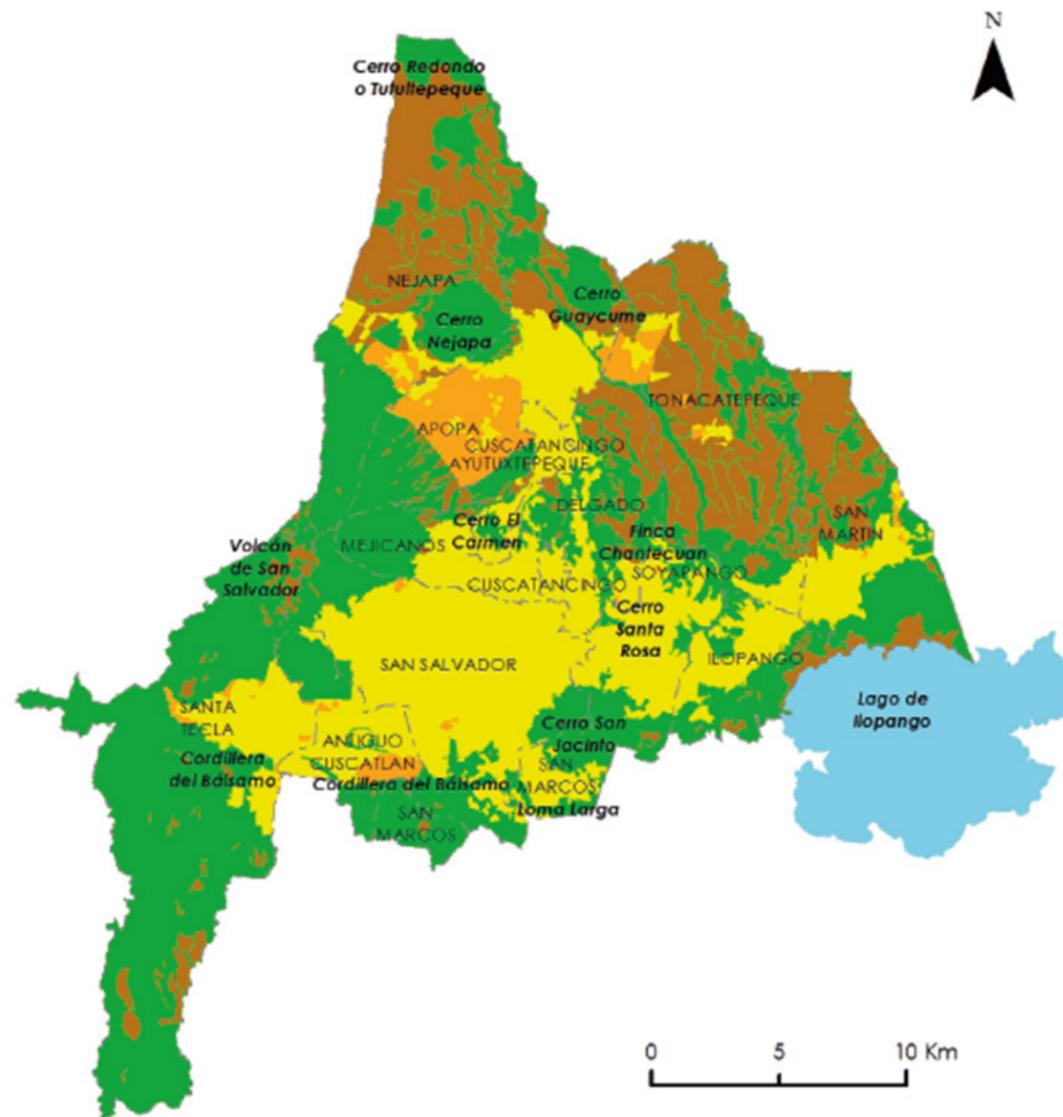
El Área Metropolitana de San Salvador tiene una superficie de 610 km<sup>2</sup> que representa un 3% de la superficie del país. A partir del Esquema Director del 2018 se clasifica el suelo y se registran los siguientes datos:

- El 46,1% del suelo es No Urbanizable y está repartido por todo el territorio.
- El 28,8% del suelo es Urbano, situado mayoritariamente en el interior del AMSS.
- El 4,1% es Urbanizable y tiene un elevado porcentaje cerca del Municipio de Apopa.
- El 21,1% está catalogado como Rural y se encuentra mayoritariamente al norte y nor-este del AMSS.

Los elementos geográficos existentes son básicos para entender la movilidad en toda la superficie del AMSS, ya que son barreras naturales que facilitan o dificultan desplazamientos. La presencia del volcán influye considerablemente a la movilidad en el centro del AMSS por los recorridos de las quebradas que nacen de éste. Tradicionalmente, esto actuaba como efecto barrera en la movilidad de los ejes norte sur, ya que era necesaria la construcción de puentes para cruzar las quebradas. Por esta razón, los desplazamientos por el eje este-oeste tenían más facilidad que el eje norte-sur.

Por otro lado, en los últimos años, en el AMSS el modelo urbanístico expansivo existente ha provocado una ampliación del espacio urbano frente a los otros tipos de suelo, llegando a duplicar la superficie urbana construida en los últimos 20 años.<sup>1</sup>

1. Fuente: Esquema Director del 2018. COAMSS/OPAMSS



**Fig. 1 – Clasificación del suelo en el AMSS**

## 2.2. Demografía, economía y actividad productiva

El Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) es una conurbación formada por catorce municipalidades: Antiguo Cuscatlán, Apopa, Ayutuxtepeque, Ciudad Delgado, Cuscatancingo, Ilopango, Mejicanos, Nejapa, San Marcos, San Martín, San Salvador, Santa Tecla, Soyapango y Tonacatepeque. Tiene una población de 1,797,025 habitantes<sup>2</sup>, que constituye un tercio de la población de El Salvador.

La población del AMSS tiene un incremento anual del 1,17% y tiene un reparto de género del 54% mujeres y el 46% hombres<sup>3</sup>. El municipio con mayor población es San Salvador con 340,686 que representa el 19% del AMSS, seguido de Soyapango con 284,488, siendo un 16% del AMSS. La densidad de población del AMSS es de 3,040 habitantes por kilómetro cuadrado y es muy variable en función de los municipios, por ejemplo Cuscatancingo, Mejicanos y Soyapango son municipios que se sitúan alrededor de los 10,000 Hab/Km<sup>2</sup>, mientras que Nejapa no llega a los 500 Hab/Km<sup>2</sup>.

En referencia a los límites territoriales del AMSS, se debe indicar que existe un área de influencia externa formada por municipios alrededor del AMSS que están estrechamente ligados a su sistema de movilidad actual, debido a los desplazamientos por trabajo u ocio que se realizan diariamente.

Desde OPAMSS se detecta que esta área de influencia incluye a 19 municipios que serían los siguientes: San José Villanueva, Comasagua, Nuevo Cuscatlán, Colón, San Juan Opico, Ciudad Arce, Sacayoco, Quezaltepeque, Santo Tomás, Santiago Texacuangos, Guazapa, Aguilares, Aremenia, Santa Cruz Michapa, Cojutepeque, San Bartolomé Peralupía, San Pedro Perulapán, San José Guayabal y Oratorio de Concepción.

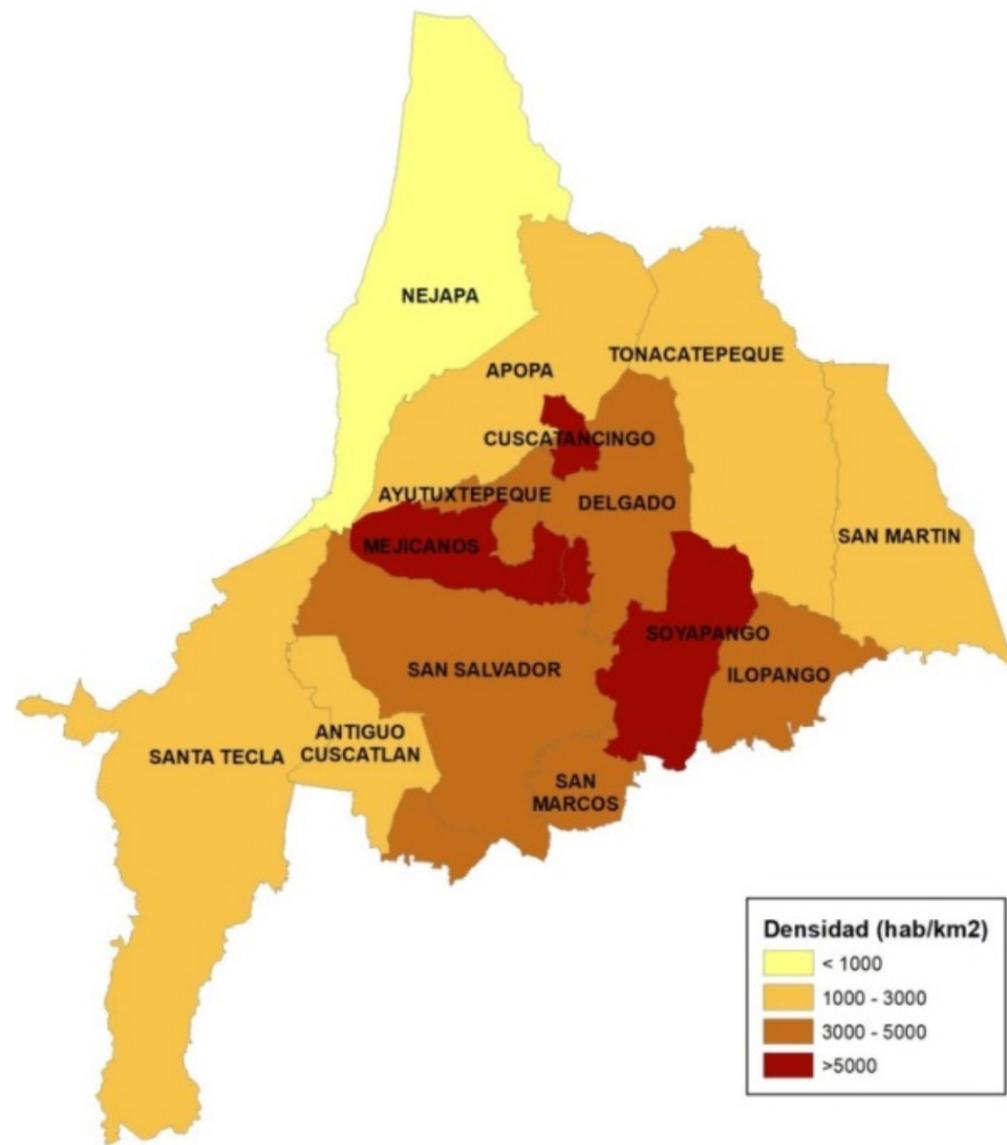
A nivel de empleo, el AMSS concentra el 60% de los puestos de trabajo del país y el ingreso promedio del hogar es de \$761,69 situado por encima del promedio nacional que se sitúa en \$583,85. Según las mismas encuestas, el AMSS cuenta con un 17,8% de los hogares que se encuentran en situación de pobreza, el 3,0% en pobreza extrema y el 14,8% en pobreza relativa.

La situación económica del AMSS se sitúa en bajo crecimiento económico en los últimos años debido a la baja productividad. El Salvador presenta un sector terciario predominante que representa el 63,5% del PIB. Dentro de este sector, la actividad comercial aporta alrededor del 20% a la economía<sup>4</sup>. La industria manufacturera salvadoreña constituye un 23,3% del PIB total, incluyendo las contribuciones de los rubros de alimentos y bebidas. En El Salvador, el traslado de mercancías, de bienes y de servicios en general, se realiza en medios de transporte aéreo, marítimo y terrestre.

2. Fuente: Encuesta de Hogares y Propósitos Múltiples, EHPM 2018.

3. Fuente: Ministerio de Economía de El Salvador

4. Fuente: Banco Central de Reserva de El Salvador



**Fig. 2 – Densidad habitacional promedio en el AMSS**

En el AMSS, por su ubicación geográfica el transporte de mercancías, bienes y servicios se realiza únicamente por medios de transporte terrestre, el cual demanda principalmente la infraestructura por carretera, ya que por múltiples factores la infraestructura ferroviaria fue quedando progresivamente en desuso.

A pesar de que en los últimos años se realizaron intentos para reactivar el ferrocarril con conexiones entre los municipios de San Salvador y Soyapango (2004 - 2005), y la conexión entre los municipios de San Salvador y Apopa (2007 – 2012), el hurto constante de fragmentos de rieles no permitió que ninguno de estos servicios pudiera ser mantenido.

A manera de ejemplo sobre cómo el transporte de carga en el AMSS utiliza prioritariamente la infraestructura de carreteras se tiene la actividad logística del ingenio El Ángel, una de las principales agroindustrias azucareras del país, ubicada en la zona norte del AMSS, Municipio de Apopa. Al respecto de su actividad, se conoce que entre los meses de noviembre y abril en promedio, se generan la siguiente cantidad de viajes diarios y volúmenes de carga:

NOVIEMBRE-DICIEMBRE			
Zona	Número de viajes diarios	Volumen de carga	Porcentaje volumen de carga
Oriente	92	2,292 TM	18%
Occidente	80	1,864 TM	15%
Norte	137	3,083TM	24%
Sur	162	5,547 TM	43%
Totales	471	12,786 TM	100%

**Tabla 1: Volúmen de carga en el AMSS**

Desde la zona sur del país provienen alrededor de 162 viajes diarios, con un volumen de carga aproximadamente de 5,547 TM, los cuales para llegar a su destino recorren de sur a norte toda el AMSS, insertándose a lo largo de su trayecto en áreas urbanas, entre estas la capital, impactándose sensiblemente los niveles de congestión y siniestralidad.

La cantidad de viajes y volumen de carga indicada en el párrafo anterior, representa el 43% del volumen total que ingresa al ingenio durante esos mismos meses, el resto de viajes diarios y volumen de carga proviene de la zona occidental, oriental y norte.

Este volumen representa un tercio del volumen de caña de azúcar que ingresa al ingenio, ya que el resto accede de forma periférica (sin cruzar el AMSS). También se destaca que desde este mismo ingenio, entre noviembre y octubre del salen en promedio aproximadamente 13.500 viajes de azúcar de distinta elaboración (267.791 TM), que tienen como destino principal el AMSS.

### 2.3. Parque vehicular y licencias

El parque vehicular en el Área Metropolitana de San Salvador es de 513,465 vehículos (año 2018) y representa el 43% del parque nacional. La tasa de motorización del AMSS es de 286 vehículos por cada 1.000 habitantes, que es bastante superior a la tasa nacional de 181 veh/1.000 hab.<sup>5</sup>

Por otro lado la tasa de motorización por municipios del AMSS también es variable, los municipios con una mayor tasa de motorización se registran en la parte occidental del AMSS como: Antigua Cuscatlán, Santa Tecla y San Salvador. Mientras que otros municipios como Tonacatepeque registran valores menores de tasa de motorización.

5. Fuente: VMT Informe 2018.

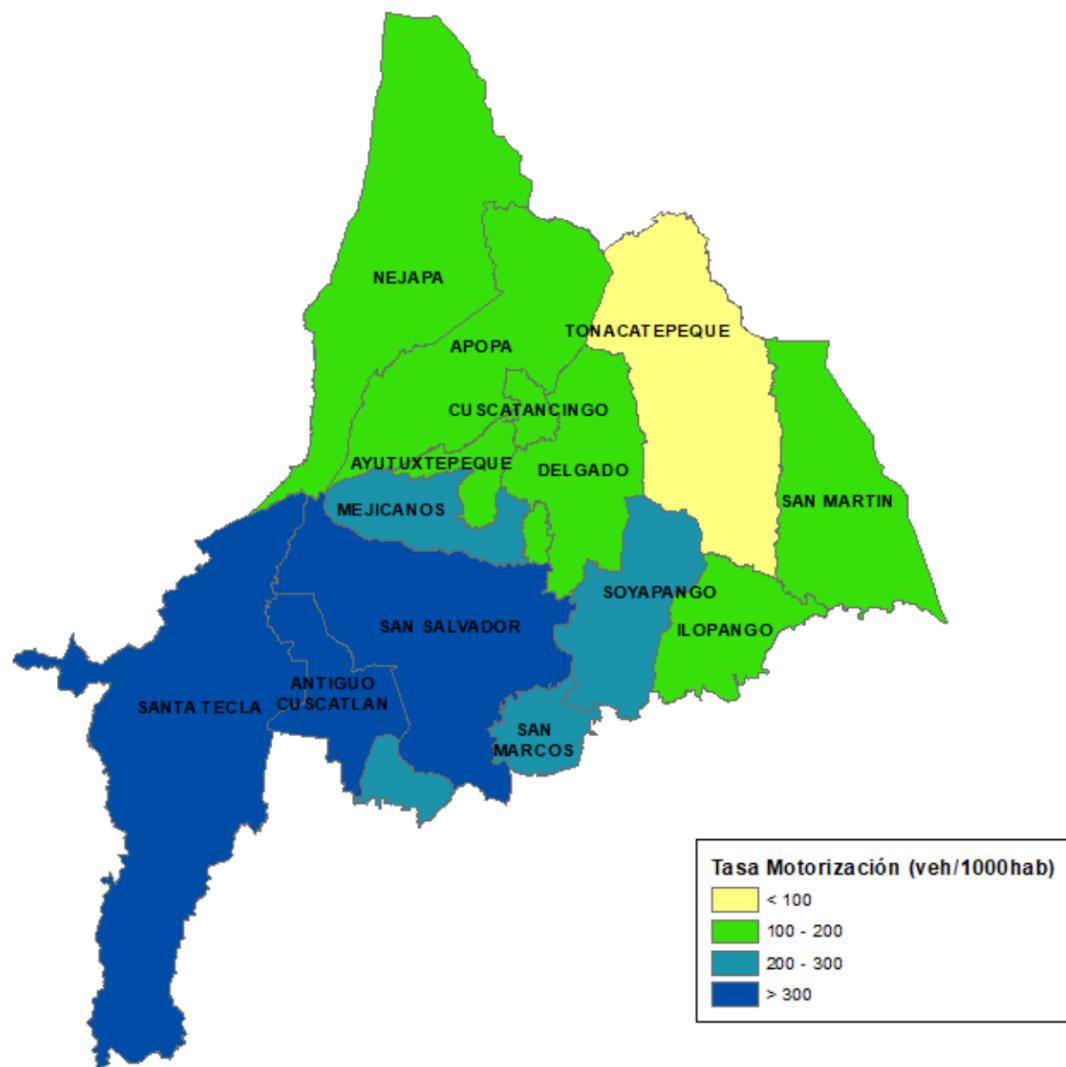


Fig. 3 – Tasa de motorización promedio en el AMSS

A modo de comparación, en la gráfica de la figura 4 se muestra un análisis de población y parque vehicular, donde se muestran los 14 municipios del AMSS.<sup>6</sup>

La evolución del parque vehicular en los últimos años se caracteriza por un incremento continuado, así entre los años 2009 y 2018 se obtiene un incremento del 68% de todo el parque vehicular.

El último dato registrado en 2018 indica un incremento anual del parque vehicular del 10%. Además, de todos los tipos de vehículos, se destaca que las motocicletas en el año 2018 han registrado un incremento anual del 22%. Este incremento se justifica por: la congestión existente que impide una circulación fluida con otros vehículos, la delincuencia existente en la red peatonal y de transporte público y la facilidad existente para la compra de motocicletas.

Si se analiza los números de licencias de conducción emitidas en el año 2018, se observa cómo un 78% de las licencias se emiten a hombres, mientras que el 22% restante a mujeres<sup>7</sup>. Esto es un indicador de que los principales conductores en movilidad privada motorizada, ya sea en movilidad liviana, particular o motocicleta, son hombres.

6. Fuente: LPG Datos a partir de base de datos de la DIGESTYC y del VMT

7. Fuente: Licencias emitidas 2018 VMT

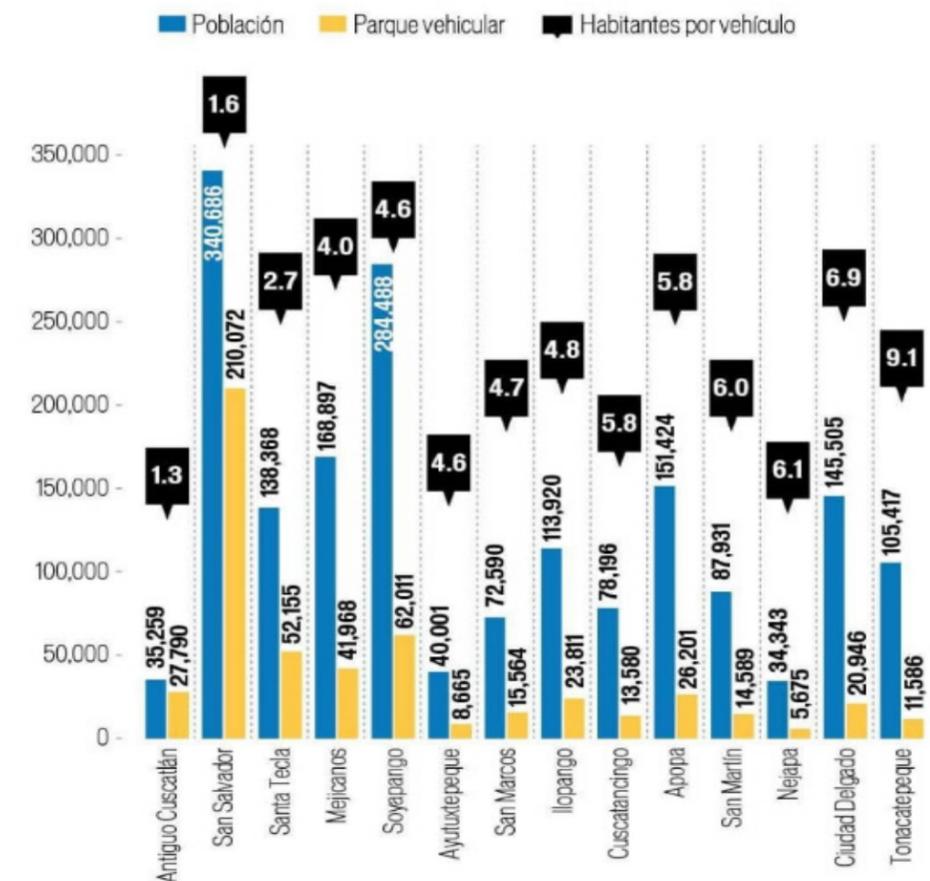


Fig. 4 – Relación población/parque vehicular por municipio

## 2.4. Caracterización de la movilidad

El Área Metropolitana de San Salvador se caracteriza actualmente por una movilidad motorizada unipolar habiendo, mayoritariamente, desplazamientos hacia San Salvador por la mañana y retorno hacia los domicilios externos por la tarde. Esta movilidad viene acompañada por un modelo extensivo donde en los últimos años se tiende a vivir alejado del centro del área metropolitana y se incrementan los recorridos de desplazamientos hasta el lugar de trabajo, los cuales se mantienen en la capital del país.

Estos desplazamientos se caracterizan por ser realizados en vehículo privado y motorizado o por el transporte colectivo. Aun así, existen otros modos de transporte que son, habitualmente poco considerados como la bicicleta. Tradicionalmente en el estudio de la movilidad no suelen analizarse estos modos y no se les proporciona la importancia que se merecen para la movilidad de los próximos años.

## 2.5. Espacio peatonal

Los espacios públicos son cruciales para fortalecer la cohesión social y la convivencia ciudadana entre todos los sectores de la población. Sin embargo, la disponibilidad de espacios públicos en el AMSS es escasa; mientras que el estándar internacional recomienda un mínimo de 10 metros cuadrados por habitante, en 2015, en el área metropolitana, cada habitante tenía acceso únicamente a 3.33 metros cuadrados (m<sup>2</sup>), en promedio.

En todo el AMSS, únicamente Antiguo Cuscatlán alcanza holgadamente esa cantidad de espacio público y área verde, con 18.06 m<sup>2</sup> por habitante en 2016. Le siguen San Salvador (6.99 m<sup>2</sup>), Santa Tecla (5.25 m<sup>2</sup>) y San Martín (3.46 m<sup>2</sup>). Otro problema persistente es que varios espacios públicos quedan en relativo desuso, en parte por falta de apropiación por parte de la población.

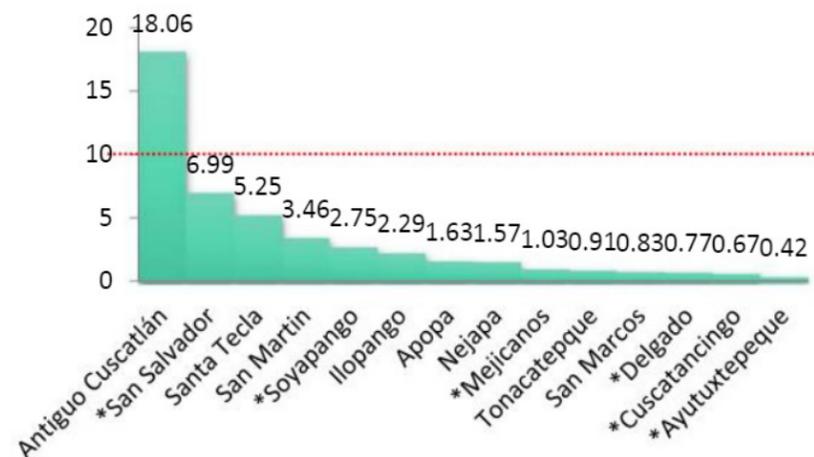


Fig. 5 – Metros cuadrados de espacio público/habitante (por municipio)

Los desplazamientos que se realizan en el espacio peatonal no son la principal alternativa para recorrer la ciudad, pero un elevado porcentaje de los desplazamientos se inician y se concluyen a pie. En general la red peatonal no está adaptada y existe una falta de respeto hacia el peatón. Entre los principales problemas que se encuentran destacan los siguientes:

- Sensación de inseguridad entre los peatones por la violencia y delincuencia existente.
- Falta de iluminación en muchas calles lo cual dificulta la circulación segura por las noches.
- Existencia de comercios informales que ocupan la acera.
- Existencia de una falta de respeto hacia el peatón por diferentes causas:
  - Por la ocupación de su espacio, por ejemplo vehículos estacionados en la acera, la existencia de elementos urbanos publicitarios o infraestructura de servicios públicos.
  - Por la dificultad al cruzar las calles mientras circulan vehículos, incluso en pasos peatonalizados.

- Recorridos no accesibles con aceras estrechas o inexistentes.
- Existencia de pasos superiores que dificultan el itinerario rápido, óptimo, cómodo y seguro.
- Falta de mantenimiento, donde se detectan aceras deterioradas.

A partir de estas problemáticas, se considera el espacio público un lugar poco agradable e inseguro, y aparece una tendencia donde se suelen dejar de visitar o frecuentar por temor. Como consecuencia se detecta que el espacio público pierde valor para la comunidad y esta tiende al amurallamiento.

## 2.6. Transporte público colectivo

El transporte público colectivo cumple un rol cohesionador fundamental para afrontar la desigualdad y la pobreza existente. En el Área Metropolitana de San Salvador se registra, según datos actualizados del BID al año 2018 que un 70% de los desplazamientos se realizan en este modo de transporte. Por otro lado, el espacio que ocupa este sistema de transporte se sitúa alrededor del 7% del espacio vial existente<sup>8</sup>

El parque vehicular registrado en el año 2018 es de 2.374 unidades de autobuses y 1.879 unidades de microbús. Desde el año 2013 se ha detectado una reducción de la flota de autobuses, aunque en el 2018 se registra un 10% de incremento anual de autobuses y microbuses respecto al año 2017<sup>9</sup>

La flota existente es antigua, con un promedio de vida de las unidades de 15 años. Esto provoca una prestación de servicio incómoda, incluso afecta al medio ambiente en sus rutas al ser vehículos contaminantes. En el AMSS se registra que solo 1% de la flota de autobuses es accesible.

Por otro lado, el sistema de transporte público es considerado por las personas que lo utilizan como caótico, desordenado y es identificado como un foco de violencia y delincuencia, donde destacan los hostigamientos sexuales (predominantemente a mujeres), incumplimiento de leyes en general, agresiones verbales y físicas, hurtos y robos. Más de un 40% de los robos y hurtos del país se registran en autobuses y paradas de autobús (Encuesta de victimización – Política de Seguridad Metropolitana 2018).

Además, existe una fuerte competencia para captar el máximo número de pasajeros entre las empresas que comparten un mismo recorrido; esta situación promueve una falta de calidad en el servicio que se expresa en el incumplimiento constante de las leyes y los reglamentos de tránsito. Lo anterior debido al sistema de concesiones actual, que busca captar el máximo de personas entre rutas.

Entre las principales actuaciones que se han tomado en los últimos años para la mejora del transporte público se destaca la ejecución en enero del 2015 de la primera fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS (SITRAMSS). Un sistema de transporte público masivo basado en el modelo “Bus Rapid Transit” (BRT). Actualmente el SITRAMSS, cuenta con un único corredor (este-oeste), que atraviesa los municipios de Soyapango y San Salvador; éste posee una longitud de 6.5 km y dispone de 7 estaciones de abordaje y desabordaje.

8. Fuente: BID - Steer 2019. Modelo de Transporte del AMSS

9. Fuente: VMT Informe 2018



A la izquierda, una estación de SITRAMSS contrastada en la fotografía derecha con una parada improvisada común en el transporte público de pasajeros.

Este sistema se caracteriza por un mayor control de los usuarios y usuarias, una validación magnética del billete que se realiza antes de subir al autobús y un sistema accesible para personas con discapacidad.

Además, se obtiene un sistema más organizado y de mayor calidad, que de acuerdo a investigaciones realizadas por el Observatorio Metropolitano de OPAMSS, se ha constatado la reducción de robos registrados en el itinerario por donde circula el SITRAMSS. Se debe mencionar que en el año 2017 a través de un proceso judicial se eliminó la facultad de uso exclusivo del carril segregado, debido a irregularidades en el proceso de licitación. Los efectos de esta sentencia judicial, dieron como resultado una disminución considerable en la preferencia por el sistema.

Por otro lado, cabe mencionar que con las unidades que ofrecen un servicio en el territorio metropolitano, interactúan también las principales rutas que brindan servicio al interior del país, ingresando al AMSS desde otros departamentos y llegando a las terminales interdepartamentales ubicadas en dicho territorio (Oriente, Occidente y Sur). Con el objeto de contrarrestar la excesiva ocupación del espacio vial y la modernización de estas terminales, en el año 2018, gracias a la iniciativa privada y el acompañamiento del gobierno central, se reubicó la terminal de Oriente cerca del límite entre los municipios de Ilopango y Soyapango.

Gracias a esta reubicación, se ha evitado que las líneas de transporte público que ofrecen el servicio a la zona oriental del país, lleguen hasta el centro del AMSS en sus recorridos. Caso contrario ocurre con la terminal de occidente, que preserva aún su ubicación original, obligando a todos los autobuses que provienen del occidente a circular hasta la parte central del AMSS.

Referente al transporte público selectivo de pasajeros tradicional (taxis), se destaca una competencia férrea con nuevas modalidades de servicio tales como UBER y Línea Rosa (servicio de transporte integral y exclusivo para mujeres y conducido por mujeres). Algunos de estos servicios no están contemplados en la legislación nacional, por lo que se encuentran operando al margen de la ley. Cabe mencionar que estos servicios cuentan con un soporte informático (aplicaciones móviles) que responde de manera más efectiva y segura a las demandas de viajes, lo que se está traduciendo en una mayor preferencia por estos servicios en detrimento del servicio tradicional (taxis).



Fig. 6 – Terminales transporte de pasajeros en AMSS

## 2.7. Transporte por bicicleta

En general, el transporte por bicicleta en el área metropolitana es bastante residual en las zonas más urbanizadas, siendo su uso mayoritario el ocio, deporte, como juego infantil y en ocasiones como transporte de mercancías. Por otro lado, sí que se detecta un mayor uso como modo de transporte en municipalidades más alejadas de la capital y de poca pendiente geográfica, como Tonacatepeque y Nejapa. En general, el principal motivo por el cual no se utiliza es por la existente sensación de inseguridad a ser atacado durante el desplazamiento o que la bicicleta sea robada mientras está estacionada. Tampoco se detectan campañas en el AMSS que promuevan la bicicleta como modo de transporte a la ciudadanía.

En los últimos años se han construido aproximadamente unos 9,88km de ciclorrutas segregadas. Aun así, la red se encuentra poco comunicada (donde en ocasiones no ofrece conexión con destinos importantes), fragmentada y con una intermodalidad inexistente con otros modos de transporte como el transporte público. De esta forma, dada la reducida infraestructura ciclista existente, en la mayoría de desplazamientos se debe compartir espacio con el tráfico motorizado, provocando situaciones de peligrosidad para las personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte.

## 2.8. Congestión y red vial

En el Área Metropolitana de San Salvador ingresan diariamente unos 300,000 vehículos que se añaden a los más de 500,000 registrados a nivel metropolitano que realizan al menos dos viajes diarios dentro de la ciudad<sup>10</sup>.

Dentro del espacio público existente existe un predominio en su ocupación de los vehículos privados como los autos, camionetas, registrando un 71% del promedio del día y motos, con un 13% de promedio. Otros modos como el transporte público tan solo registran una ocupación del 7% de promedio, siendo el modo con mayor volumen de desplazamientos. La capacidad existente en la infraestructura terrestre no es capaz de soportar la cantidad de tráfico que existe actualmente. Por esta razón, es habitual detectar, en horas pico del día, viales principales colapsados y en algunas ocasiones la velocidad de paso promedio se reduce a los 15km/h.

En la red vial, también se detecta una falta de control de la propia red vial, en vías se detecta una falta de controles semafóricos en la gestión del tráfico y una insuficiencia de señalización vertical y horizontal que muestra las prioridades de paso, los sentidos de circulación y en general los usos a los que están destinados los espacios para el tráfico motorizado.

Entre las principales actuaciones que se han tomado en los últimos años para la mejora del transporte público se destaca la ejecución en enero del 2015 de la primera fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS (SITRAMSS). Un sistema de transporte público masivo basado en el modelo "Bus Rapid Transit" (BRT). Actualmente el SITRAMSS, cuenta con un único corredor (este-oeste), que atraviesa los municipios de Soyapango y San Salvador; éste posee una longitud de 6.5 km y dispone de 7 estaciones de abordaje y desabordaje.

	HPPM	HVALLE	HPAM	Promedio día
Auto y camioneta	71%	72%	73%	71%
Moto	16%	11%	14%	12%
Taxi	1%	2%	1%	2%
Picachero	2%	2%	2%	2%
Especialidad	2%	2%	2%	2%
Camiones	2%	4%	2%	4%
Transporte público	6%	7%	6%	7%

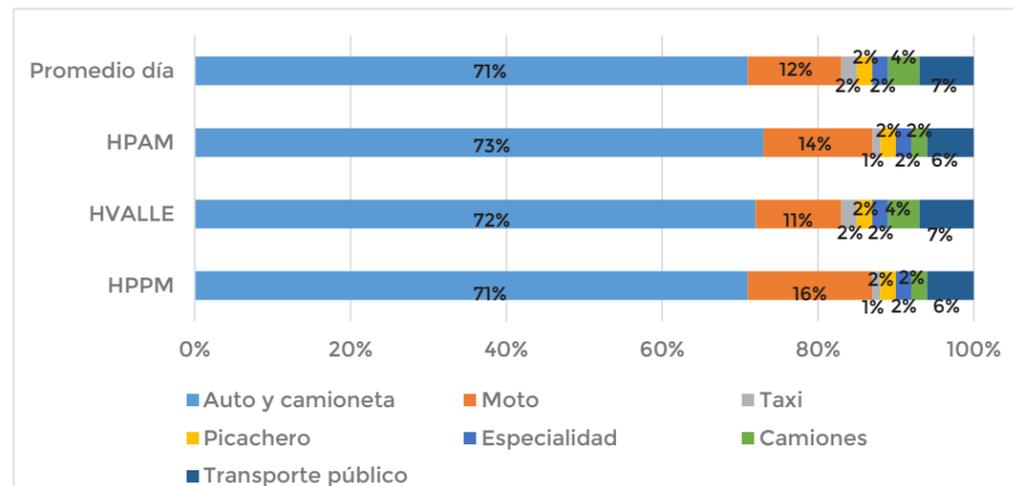


Fig. 7 – Reparto vehicular en el AMSS en diferentes horarios

10. Fuente: BID - Steer 2019. Modelo de Transporte del AMSS

## 2.9. Siniestralidad

La siniestralidad es una de las grandes problemáticas en la movilidad del área metropolitana. En el periodo entre 2012 y 2018 se han registrado casi 2,000 fatalidades y la accidentalidad ha incrementado un 24%. En referencia a la tasa de fatalidades del AMSS en el año 2018 se registran 17,44 fatalidades por cada 100,000 habitantes que es ligeramente inferior a la tasa nacional que se sitúa en 19,72.<sup>11</sup>

El incremento de la accidentalidad se puede asociar al incremento del parque vehicular, sobretodo en el número de motocicletas registradas. Además se deben incluir otros factores que afectan a esta siniestralidad, como las distracciones por el uso del celular, el exceso de velocidad y la conducción con elevados niveles de alcohol.

Por otro lado, desde el VMT se dispone de la tipología de accidentalidades a escala nacional, siendo el mayor porcentaje de accidentes las colisiones, con un 60%, seguida de los atropellos, con un 20%. En menor medida también se detectan los vuelcos o los choques contra obstáculos.



Fig. 8 – Fatalidades relacionadas a movilidad registradas en el AMSS

## 2.10. Impacto ambiental

La ley de Medio Ambiente de El Salvador establece que se debe disminuir o eliminar gradualmente las emisiones contaminantes en la atmosfera en beneficio de la salud y el bienestar. En este caso el tráfico motorizado es uno de los principales factores que afectan a la calidad atmosférica del AMSS. Para analizar la calidad del aire el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) realiza de manera permanente el monitoreo de la calidad del aire en el AMSS mediante tres estaciones automáticas situadas en: Estación Centro de Gobierno (CGOB), Universidad Don Bosco (UDB) y Educación Militar (CODEM). Actualmente con los registros obtenidos en estas estaciones se superan los límites establecidos por la Norma de Calidad del Aire Ambiental (PM 2,5 > 15 µg/m<sup>3</sup> en un año).

Concentración de PM2,5	ESTACIÓN			
	AÑO	CGOB	UDB	CODEM
2017		24,0	27,0	21,0

Tabla 2 – Medición de calidad del aire en el AMSS

11. Fuente: VMT Informe 2018

### 3. Marco legal

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana se sustentará en un conjunto de leyes, reglamentos y normativas que definen las competencias y todos aquellos aspectos que afectan a la planificación de la movilidad:

- Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus reformas, vigente desde 1995.
- Ley de Carreteras y Caminos Vecinales y sus reformas, vigente desde 1969
- Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de sus municipios Aledaños, vigente desde 1993
- Código Municipal. Vigente desde 1986, donde se establecen las competencias propias de las municipalidades.
- Ley de Equiparación de Oportunidades para personas con Discapacidad, vigente desde 2001.
- Ley Marco para el Uso y Fomento de la Bicicleta. (Vigente desde 2020).

Los reglamentos aplicables en materia de movilidad son los siguientes:

- Reglamento General de Transito y seguridad Vial y sus reformas, vigente desde 1996
- Reglamento de Transporte Terrestre de Carga y sus reformas, vigente desde 2003.
- Reglamento a la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios aledaños, vigente desde el año 1995.
- Reglamento de Ley de Equiparación de Oportunidades para las personas con Discapacidad, vigente desde 2000

Y las normativas en cuestión serian:

- Norma Técnica Salvadoreña NTS 11.69.01.14. Accesibilidad al medio físico. Urbanismo y Arquitectura. Requisitos. Emitida por primera vez en el año 2014 y en constante actualización.
- Normativa de la Calidad del Aire Ambiental, Inmisiones atmosféricas, emitida el año 2013.

Este marco legal tiene por objeto regular el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano y rural del Área Metropolitana de San Salvador y municipios aledaños, establecer normas de convivencia ciudadana y desarrollar la facultad de las autoridades municipales para poder solucionar las contravenciones, garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, y garantizar el ejercicio y disfrute pleno de los derechos de toda niña, niño y adolescente.

De manera especial, se destaca la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y los municipios aledaños, que otorga capacidad a tres instituciones metropolitanas como el COAMSS, su brazo técnico la OPAMSS y el CODEMET. En su reforme del Reglamento de la Ley se incluyeron los aspectos siguientes:

- Reformulación y atribuciones de OPAMSS.
- Alcance y objetivos del Esquema Director para la gestión de los usos del suelo.
- Reformulación de la jerarquización y funcionamiento del sistema vial.

### 4. Marco Institucional

Las alcaldías municipales del Área Metropolitana de San Salvador han desarrollado capacidad institucional para el ordenamiento territorial, la administración de contravenciones, la prevención de violencia y la promoción de convivencia ciudadana. Como se mencionó anteriormente, en el área también operan tres instituciones metropolitanas clave, concebidas en la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial el Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios Aledaños



Por parte del Gobierno Central, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte tiene las competencias relacionadas con el transporte de El Salvador.

Dentro del Ministerio de Obras Públicas y Transporte se encuentra el Viceministerio de Transporte (VMT), que surgió en 1993 para lanzar las primeras normas de tránsito, impulsar acciones y procesos destinados a autobuses, microbuses, taxis, pick-ups, microbuses escolares y demás empresas. Actualmente, de acuerdo con la Ley y Reglamento interno del Órgano Ejecutivo, entre las principales competencias del VMT está el planificar, analizar y ejecutar la Política del Estado en materia de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

# 5. Enfoque

## 5.1. Estrategias metropolitanas

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana se centra en los problemas compartidos por los municipios del Área Metropolitana de San Salvador y se debe pensar en ellos de forma conjunta para dar soluciones metropolitanas. Este enfoque parte de un reconocimiento de que los problemas y las oportunidades que estos municipios enfrentan en materia de movilidad urbana son transversales, afectan a todo el área y requieren de acción coordinada y conjunta en el territorio entero. Además, a través de la cooperación pueden lograr la optimización de recursos y la generación de sinergias en el trabajo que llevan a cabo. En este sentido, las estrategias planteadas en la presente no buscan duplicar ni sustituir las estrategias establecidas a los niveles municipal y nacional, sino complementarlas en el ámbito de los retos de carácter metropolitano.

## 5.2. Liderazgo de las áreas urbanas

En la Nueva Agenda Urbana, se resalta el liderazgo de ciudad como factor determinante para el desarrollo sostenible, al reconocer las estructuras de gobierno de las ciudades “como catalizadores para la acción colectiva y colaborativa.” Para lograr cambios significativos y sostenibles, es necesario forjar alianzas diversas con asociaciones y fundaciones, comunidades organizadas, empresas y entes estatales; y en ese entramado, los gobiernos municipales y organismos intermunicipales están en una posición única para conectar las necesidades del territorio con las oportunidades contextuales y así brindar respuestas. El sector público y privado debe asumir un liderazgo que empuje audazmente una agenda preocupada por la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía metropolitana.

Aunque la presente política implica una serie de actores además de los gobiernos municipales, éstos tienen un rol imprescindible que desempeñar para liderar la construcción de visiones compartidas, promoción de agendas conjuntas y movilización de todos los actores sociales que pueden aportar a sus objetivos.

## 5.3. Movilidad equitativa e inclusiva

La nueva política debe enfocarse hacia una movilidad equitativa, que permita el desplazamiento de cualquier persona, en cualquier etapa de su vida y con todas sus condiciones desde cualquier lugar y priorizando aquellos modos de transporte más limpios. Además, la movilidad tiene una dimensión social de la que absolutamente nadie se debe sentir excluido, ya sean mujeres, personas mayores, personas con discapacidad y demás sectores diversos de la sociedad. Por lo tanto, en la misma planificación de la movilidad se debe tener en cuenta esta pluralidad de actores en la toma de decisiones.

La movilidad es actualmente una condición indispensable para que las personas puedan participar en todas las actividades de ocio, sociales o laborales. Una sociedad con una mayor participación por parte de su ciudadanía está más cohesionada y enriquecida. Por esta razón, se debe luchar para que toda la población tenga el máximo acceso a una movilidad digna.

## 5.4. Movilidad sostenible y eficiente

El concepto de movilidad sostenible es un término que se viene utilizando en los últimos años, debido a la preocupación por los problemas ocasionados por la generalización de un modelo de transporte basado en el vehículo particular. Sin embargo, a pesar de la preocupación, no ha existido un cambio profundo en la planificación de los últimos años y nos encontramos además con el fenómeno del cambio climático ya presente en el mundo y una multitud de episodios de contaminación atmosférica en las urbes del mundo, que perjudican gravemente a la salud de la sociedad.

Se debe actuar hacia una planificación de la movilidad más sostenible donde se favorezcan aquellos modos de transporte que contaminan en mucha menor medida o casi nada, como la bicicleta o los desplazamientos a pie, y empezar a mejorar el espacio destinado al transporte público para que pueda competir con el vehículo privado.

De esta forma, se debe tratar de compensar el excesivo espacio destinado al vehículo privado que perjudica el derecho a la movilidad de las personas que se transportan en medios más sostenibles. A través de la disminución de la congestión existente en el área metropolitana también se prevé direccionarse hacia una movilidad eficiente, que recorte los costes en la movilidad de las personas. Por esta razón, se debe planificar y optimizar a lo largo del territorio urbano los servicios e infraestructuras de movilidad para los desplazamientos que necesita la sociedad.

## 5.5. Movilidad segura

En El Salvador existe una elevada inseguridad que afecta de forma muy clara a la movilidad de la sociedad. En muchas ocasiones existe miedo a utilizar el transporte público, a circular en bicicleta o a desplazarse a pie por temor a ser víctima de actos de violencia, acoso o robo. Esta es una de las razones fundamentales por la que se ha incrementado el parque vial en los últimos años, ya que la sociedad, en la medida de sus posibilidades, busca la protección en el vehículo privado que no puede encontrar en los otros sistemas de transporte.

Es necesario mejorar la seguridad ciudadana en todos los modos de desplazamiento para poder garantizar una posterior mejora de la movilidad y que ésta tienda a ser eficaz, sostenible, equitativa e inclusiva. Todas las administraciones deben ir en la misma dirección en la mejora de la seguridad para conseguir sus objetivos. Desde el COAMSS/OPAMSS se trabaja en la mejora de la seguridad y en el año 2018 se elaboró una Política de Seguridad Metropolitana.

En lo que respecta a la circulación vial y la siniestralidad registrada, también deben hacerse esfuerzos más decisivos para mejorar la seguridad vial. De esta forma, se deben tomar medidas para la protección de los agentes más vulnerables, como las personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte o aquellas que realizan los desplazamientos a pie, y que circulan por la infraestructura existente con miedo a ser atropellados por vehículos motorizados. La forma de actuar consiste en una mejora de la infraestructura para cada medio de desplazamientos, y se debe insistir en educar, controlar y hacer cumplir las normativas de convivencia y seguridad para cuidar de sí mismos y del resto.

# 6. Principios rectores

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana se rige por un conjunto de principios para su mejor implementación:

## 6.1 Legalidad

Todo ejercicio de un poder público debe realizarse acorde a la ley vigente y su jurisdicción, y no a la voluntad de particulares.

## 6.2 Bien común

El interés colectivo de la población debe prevalecer por encima del interés particular de los individuos, sin vulnerar sus derechos fundamentales.

## 6.3 Participación ciudadana

La población debe participar en la toma e implementación de decisiones sobre las políticas públicas que les conciernen.

## 6.4 Cooperación

Las instituciones públicas deben cooperar entre sí y con otros actores para favorecer el bien común, los objetivos compartidos, la optimización de los recursos y la generación de sinergias.

## 6.5 Igualdad y no discriminación

Todas las personas son iguales ante la ley, por lo que no puede justificarse ninguna distinción, exclusión, restricción o preferencia basada en criterios tales como sexo, raza, color, edad, idioma, religión, culto, opinión, filiación, origen nacional, étnico o social, posición económica, necesidades especiales, discapacidad física o mental, nacimiento o cualquier otra condición, que tengan por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de sus derechos fundamentales.

# 7. Objetivos y estrategias

La presente Política Metropolitana de Movilidad Urbana se desarrolla mediante once objetivos específicos y se enmarca en dos principales bloques:

- Modelo de Metrópolis
- Sistema de Movilidad.

En el primer bloque se tratan aspectos que afectan directamente al modelo de metrópolis concebido en el Esquema Director, que apuesta por una metrópolis compacta, policéntrica y de proximidad entre distintos usos del suelo. En el segundo bloque se tratan aquellos aspectos relacionados con la infraestructura donde se realizan los desplazamientos. Y en el último bloque también se incluyen otros objetivos relacionados con la gestión en la planificación de la propia movilidad, como es el caso de los dos últimos objetivos de esta política, relacionados con la gestión de datos y la participación ciudadana. Los objetivos específicos que trata de cumplir la siguiente política se muestran a continuación:

### MODELO DE METRÓPOLIS.

1. Fortalecer la integración de las políticas e instrumentos de ordenamiento y desarrollo urbano.
2. Disponer de estrategias de intervención que contribuyan a la revitalización urbanística, económica y social de las municipalidades y sus centros urbanos.
3. Incorporar en la transformación del espacio público acciones destinadas a promover una movilidad sostenible.

### SISTEMA DE MOVILIDAD

4. Brindar lineamientos para una movilidad inclusiva y segura que facilite la accesibilidad universal a los distintos sistemas de movilidad.
5. Promover y garantizar los derechos de las mujeres y sectores diversos de la sociedad con diversidad en la movilidad metropolitana.
6. Promover la gestión coordinada con el gobierno central impulsando de manera gradual el sistema de transporte público metropolitano.
7. Generar acciones para promover la movilidad peatonal y ciclista.
8. Incidir en la reducción de los impactos ambientales provocados por el transporte motorizado.
9. Establecer medidas que permitan una reducción de la siniestralidad registrada en el AMSS.
10. Ser referencia en la sistematización y análisis de datos de la movilidad metropolitana.

## MODELO DE METRÓPOLIS

Modelos metropolitanos orientados a generar ciudades integrales, sostenibles y en la que los distintos actores que las conforman se vean involucrados en los procesos de cambio y modernización.



Inauguración de un espacio de convivencia RAPS -Redes Ambientales Peatonales Seguras en Cuscatancingo, San Salvador. Espacios destinados no solo a devolver el espacio público a la comunidad, sino también formar sectores vecinales empoderados y comprometidos con su entorno.

## Panorama

Las decisiones tomadas mediante acuerdos políticos amplios sobre políticas públicas tienden a conseguir actuaciones estables, eficientes y consistentes a los cambios de gobierno. Es imprescindible que las distintas administraciones implicadas en la movilidad participen en los instrumentos o políticas que se crean des de las demás instituciones para fortalecer estas mismas herramientas.

En el Área Metropolitana de San Salvador además es necesaria la creación de una entidad que contemple el estudio, la implementación e integración de aquellos proyectos que pueden afectar a distintos agentes implicados en la movilidad y el transporte.

Las administraciones que deberían promocionar, formar y mantener esta nueva entidad serían el Gobierno Central, con sus entidades implicadas en movilidad y transporte, así como, las municipalidades y el COAMSS/OPAMSS.

Una vez creada esta nueva autoridad la primera función será la integración de las distintas políticas e instrumentos a través de un plan interinstitucional, que describa cuáles deben ser las infraestructuras y servicios que se deben implementar en el AMSS en los próximos años.

## Estrategias

- E1.1 Impulsar desde el CODEMET las coordinaciones necesarias con las autoridades del Gobierno Central para la conformación de una autoridad encargada de la planificación de futuras infraestructuras de movilidad en el AMSS.
- E1.2 Redacción y seguimiento de un plan interinstitucional de movilidad metropolitana, que contemple el paquete de criterios de diseño de infraestructura y de proyectos correspondientes.
- E1.3 Participación en instrumentos o políticas de movilidad externas a OPAMSS.



# MODELO DE METRÓPOLIS

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Disponer de estrategias de intervención que contribuyan a la revitalización urbanística, económica y social de las municipalidades y sus centros urbanos



## Panorama

Los centros urbanos de los municipios suelen ser los núcleos de actividades funcionales y lugares que incrementan la calidad de vida de la ciudadanía. En los últimos años, estos centros han quedado deteriorados, sin mantenimiento y en muchas ocasiones el espacio destinado al peatón ha sido invadido por comercios informales o vehículos motorizados que impiden un paso seguro, cómodo y agradable del peatón. Además estos centros se han vuelto lugares inseguros que impiden la circulación digna y segura.

Es necesario implementar actuaciones de revitalización de los centros urbanos donde se devuelva el espacio al peatón, mediante la pacificación del tránsito motorizado en las calles, y se proporcione espacio a la bicicleta con el diseño de nuevas ciclorrutas. Además se deben implementar actuaciones para que el vehículo privado motorizado disponga de estacionamientos disuasorios y se limite su acceso hasta los centros urbanos. Un ejemplo claro ha sido la revitalización del Centro Histórico en San Salvador donde se ha organizado el espacio y se ha ampliado el espacio a la movilidad peatonal y ciclista.

Todas estas actuaciones se enmarcan dentro de la propuesta por activar una metrópolis más policéntrica. Para ello también es necesaria la implementación de planes de movilidad urbana a cada una de las 14 municipalidades que conforman el AMSS.

## Estrategias

- E2.1 Potenciación de la movilidad sostenible y segura en todos sus modos en los centros urbanos del AMSS, con el objeto de avanzar hacia un modelo de metrópolis policéntrica.
- E2.2 Promover el establecimiento de estacionamientos disuasorios para limitar el acceso del vehículo privado a los centros urbanos de los municipios e incrementar su calidad de vida.
- E2.3 Implementación de un estudio de promoción, apropiación de aceras y vías públicas en los centros urbanos de los municipios del AMSS.
- E2.4 Impulsar la formulación de planes de movilidad urbana de los municipios del AMSS.

## Panorama

Dentro del Esquema Director se plantea la posibilidad de racionalizar el espacio y planificar distintos corredores densificados para romper con el modelo urbanístico extensivo de los últimos años y empezar a plantear un modelo más compacto. De esta forma se tiende a disminuir la dependencia del vehículo privado motorizado.

Dentro de las competencias en distribución territorial, desde OPAMSS/COAMSS se debe incorporar, en esta densificación, una articulación con el transporte público y favorecer mecanismos de gestión de la movilidad en la que no prime el vehículo privado. De esta forma, se incrementaría el porcentaje de población que se encuentra cercana a la red de transporte público. Además, a partir de los nuevos desarrollos urbanos se plantea utilizar las compensaciones urbanísticas, generadas a partir de la utilización de parámetros urbanísticos ampliados, para actuar en una mejora urbana del espacio destinado al peatón y a la bicicleta.

En sintonía con las actuaciones de reapropiación y aumento del espacio público que ya se vienen ejecutando en los últimos años (como por ejemplo la mejora del Parque Cuscatlán en San Salvador), es necesario que se incluya un análisis sobre la movilidad, tanto la que ingresa como la que circula por estos espacios.

Finalmente, todas estas actuaciones urbanísticas en los espacios públicos necesitan de una articulación y una actuación social con el propio vecindario para que se apropie de este espacio con total seguridad y comodidad.

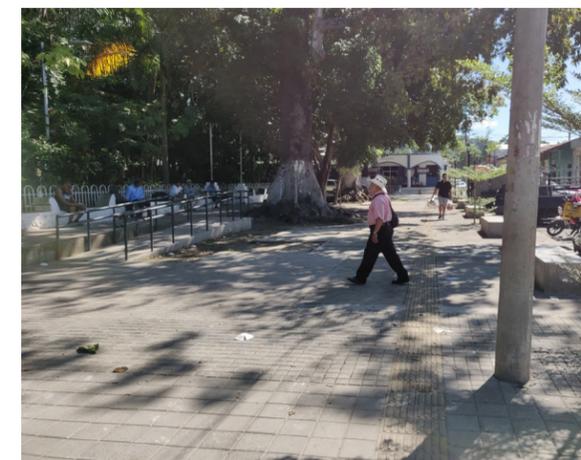
## Estrategias

- E3.1. Potenciar la densificación y mixtura de usos en corredores urbanos mediante la articulación con la mejora de la movilidad.
- E3.2. Incremento del espacio destinado a la movilidad peatonal y ciclista mediante el financiamiento de las compensaciones urbanísticas asociadas a utilización de lineamientos urbanísticos ampliados, y medidas de mitigación del impacto vial o mecanismos de incentivos.
- E3.3. Articulación de la movilidad sostenible y los vecindarios en el proceso de reapropiación y aumento del espacio público.

# MODELO DE METRÓPOLIS

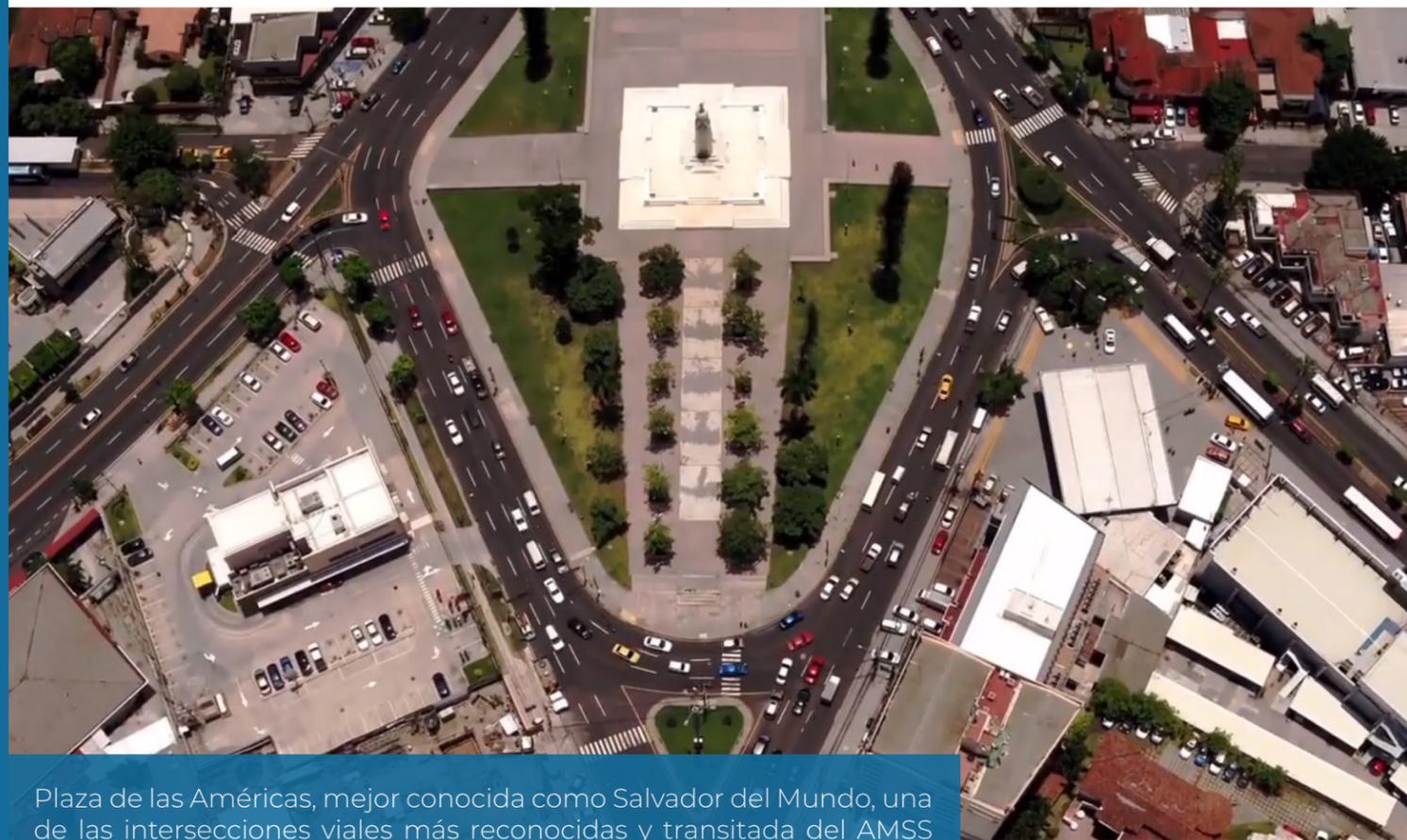
## OBJETIVO ESPECÍFICO 3

Incorporar en la transformación del espacio público una movilidad sostenible.



# SISTEMA DE MOVILIDAD

Sistema orientado a brindar accesibilidad, y promoción de los derechos de movilidad así como la coordinación entre gobiernos locales y central para la gestión metropolitana y la reducción de percances o accidentes.



Plaza de las Américas, mejor conocida como Salvador del Mundo, una de las intersecciones viales más reconocidas y transitada del AMSS es uno de los puntos claves en el reordenación de los sistemas de movilidad de la región.

## Panorama

La movilidad del futuro debe ser de calidad, inclusiva y accesible; que tenga en cuenta a toda la ciudadanía y sobretodo a las personas con discapacidad y a los adultos mayores.

En el AMSS en el año 2019 se registra un total de 58,829 personas con discapacidad. De toda esta población la mayoría se encuentran en San Salvador (22%) y en Soyapango (17%)<sup>12</sup>. La discapacidad física es la que se registra con mayor frecuencia, con porcentaje del 55%.

Desde el COAMSS/OPAMSS se debe defender la necesidad de una flota de transporte público donde una persona con discapacidad pueda desplazarse sin problemas. También se debe facilitar que el itinerario de acceso a las paradas de transporte público sea factible para estas personas.

En general, en la red peatonal se detectan bastantes obstáculos que impiden una circulación aceptable para una persona con discapacidad. Entre ellos se destacan la escasez de cruces peatonales debidamente señalizados (cebras), la existencia de pasarelas (o puentes elevados) inaccesibles, aceras estrechas o con vehículos estacionados. En algunos municipios del AMSS está prohibido el estacionamiento en las aceras, aun así es habitual encontrar vehículos estacionados en la acera impidiendo la circulación del peatón. Se deben realizar campañas contundentes para educar a la ciudadanía y tratar de eliminar aquellos obstáculos que impiden un ancho de paso adecuado.

## Estrategias

- E4.1 Defensa y promoción del cumplimiento de la normativa de accesibilidad de la flota de transporte público.
- E4.2 Promover la implementación de medidas para facilitar el acceso de personas con discapacidad al entorno de las paradas de transporte público.
- E4.3 Promover espacios de concientización para el respeto del espacio del peatón e implementación de facilidades arquitectónicas para mantener una red peatonal accesible y libre de obstáculos.

# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 4

**Brindar lineamientos para una movilidad inclusiva y segura que facilite la accesibilidad universal a los distintos sistemas de movilidad**



# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 5

**Promover y garantizar los derechos de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad metropolitana**



## Panorama

En el 2018 se registró que el 54% de la población del AMSS son mujeres, quienes mayoritariamente utilizan modos de desplazamiento como transporte público o a pie. Las mujeres realizan desplazamientos que se caracterizan por recorridos más largos y circulares con el fin de realizar diferentes tareas.

Se deben planificar con enfoque de género e interseccionalidad los planes, estrategias y proyectos que afectan a la ciudadanía. Se destaca que muchos de los agentes implicados en la movilidad son hombres. Por esta razón, es necesario incorporar más mujeres en administraciones, entidades y empresas encargadas de la planificación, la gestión y la operación de la movilidad.

En la red de transporte público existe una mayor sensación de inseguridad dada la violencia existente o el peligro a ser víctima de actos indecentes. En 2016 en una encuesta realizada por la Unión de Empresas Sistema Integrado para el AMSS, se registró que el 72% de las personas encuestadas confirma haber sido víctima o testigo de irrespeto a la dignidad hacia la mujer en el transporte público. Además, los abusos raramente son reportados por las usuarias por temor a las consecuencias recibidas.

Se destaca que en algunas ciudades del AMSS como Antigua Cuscatlán, Santa Tecla o San Salvador se ha implementado el uso de aplicaciones móviles y botones de pánico para avisar directamente a la policía cuando se detecten situaciones de acoso o violencia. Se deben seguir implementando medidas urbanísticas y de sensibilización que mejoren la seguridad de las mujeres y otros sectores de la sociedad.

## Estrategias

- E5.1 Incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en los planes, estrategias y proyectos de movilidad.
- E5.2 Identificación y promoción de estrategias y herramientas para incorporar más mujeres en el sistema de planificación y gestión de la movilidad y en los equipos de transporte público.
- E5.3 Incremento de la seguridad de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad urbana desde la sensibilización, facilidades arquitectónicas, sistemas de denuncia efectivos.

## Panorama

El gobierno central es quien tiene competencia en el transporte a través del Viceministerio de Transporte (VMT). Uno de los proyectos destacados en movilidad ha sido la implementación de un sistema de autobuses de alta capacidad tipo BRT en una primera fase en el año 2015. Este proyecto impulsó una nueva modalidad de transporte público masivo de mayor calidad que el sistema de transporte público actual.

Aún así, debido a un proceso judicial, durante la fecha de redacción de la presente política, ya no opera la segregación vial del BRT y se está estudiando nuevamente el sistema a implementar. A través del CODEMET y la entidad metropolitana propuesta (Objetivo 1), se debe defender que el futuro sistema de transporte masivo sea eficaz, de calidad y consensuado con todos los agentes implicados en movilidad.

Por otro lado, desde el COAMSS/OPAMSS se pretende colaborar en todas aquellas actuaciones destinadas a mejorar el sistema de transporte convencional existente. Es fundamental que las paradas de transporte público sean seguras, accesibles, que se informe al usuario y que solamente los autobuses estacionen en ellas para garantizar un sistema eficaz de transporte público.

La intermodalidad entre los distintos sistemas de transportes (urbano, metropolitano e interdepartamental) debe ser eficaz para incrementar la calidad del servicio y competir con el vehículo motorizado. En la Terminal de Oriente ya se actuó para diseñar un buen intercambio entre BRT, líneas alimentadoras y líneas interdepartamentales. Se debe colaborar a mejorar esta intermodalidad en nuevos proyectos y estudios de terminales y paradas.

## Estrategias

- E6.1 Acompañamiento en los esfuerzos institucionales para concretar un sistema de transporte masivo a nivel metropolitano.
- E6.2 Impulso para la modernización del sistema de transporte colectivo para mejorar la calidad del servicio que reciben las personas que lo utilizan.
- E6.3 Promocionar la mejora de la intermodalidad entre el transporte interdepartamental, el transporte urbano y el metropolitano.

# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 6

**Promover la gestión coordinada con el gobierno central impulsando de manera gradual el sistema de transporte público metropolitano.**



# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 7

Generar acciones para promover la movilidad peatonal y ciclista.



## Panorama

En los últimos años, a fin de devolver el espacio al peatón, que ha sido invadido históricamente por el vehículo motorizado, se han realizado puntualmente actuaciones de ampliación de aceras o se ocupan espacios de estacionamiento de vehículo para el uso recreativo de peatones. Otro tipo de actuación consiste en prohibir el tráfico en algunos ejes durante fines de semana u horas concretas del día. Por ejemplo, en San Salvador, en el Boulevard Constitución se corta el tráfico motorizado los domingos para que peatones y ciclistas puedan disfrutar de este espacio con total comodidad.

Este tipo de actuaciones son eficaces para cambiar la mentalidad de la población y ser conscientes de que las ciudades se diseñan para los ciudadanos y no para los vehículos motorizados. Un ejemplo claro, es la iluminación, que en muchas ocasiones es insuficiente o se diseña para iluminar la calzada y no se direcciona hacia las aceras, las cuales quedan oscuras e inseguras.

En referencia a la bicicleta, el mayor porcentaje de personas que utilizan la bicicleta son los hombres, y en general se detecta una falta de motivación a la población debido a la inseguridad existente. Se debe garantizar la seguridad de la bicicleta como modo de transporte y posteriormente, es necesario promocionar su uso, ya sea mediante el desarrollo de infraestructura, campañas y normativas que reconozcan a la bicicleta como un modo de transporte económico, sostenible y saludable. Una medida que impulsa el uso de la bicicleta es la implementación de puntos de estacionamiento controlados cerca de los espacios públicos, universidades, empresas, terminales de transporte público, de esta forma se establece una intermodalidad sostenible que compite con el tráfico motorizado privado.

## Estrategias

- E7.1 Fomentar el uso de la movilidad peatonal mediante la ocupación del espacio al tráfico motorizado.
- E7.2 Introducción de la bicicleta como medio de transporte urbano y que favorece el distanciamiento social en períodos de emergencia.
- E7.3 Impulsar, mediante la aplicación de guía HAUS, estacionamientos seguros para bicicletas.

## Panorama

La congestión registrada en las horas pico en el centro del AMSS y sus accesos es causada por el excesivo número de vehículos que exceden la capacidad disponible de la infraestructura existente. La solución a implementar no puede estar basada en un incremento de la capacidad de las vías sino en una reducción del número de vehículos que circulan por la red y la creación de un transporte público masivo de calidad.

En el proceso de autorización de nuevos desarrollos inmobiliarios que se analizan desde OPAMSS, se incluyen estudios de tráfico que predicen el volumen de vehículos que se añadirían por estos nuevos desarrollos. En estos estudios se deberá analizar el impacto ambiental provocado por los vehículos que ingresarían para intentar reducir o limitar al máximo este impacto.

Otra línea estratégica de la presente política consiste en la promoción del uso compartido de vehículos ya sea para desplazamientos al trabajo o desplazamientos particulares. Desde la administración y las empresas se deben proponer medidas que promuevan el vehículo compartido, los desplazamientos en bicicleta o el transporte colectivo para reducir el número de vehículos que circulan por las vías existentes.

Finalmente, fomentar la intermodalidad entre vehículo privado y transporte público es una medida eficiente para evitar que gran parte de los vehículos privados ingresen al centro del AMSS y estacionen el vehículo en las afueras. Para que esta medida sea eficaz se debe promocionar el uso de los estacionamientos disuasorios en los accesos al AMSS y complementarlos con un transporte público eficaz.

## Estrategias

- E8.1 Evaluar las afectaciones del tráfico motorizado provocadas al medio ambiente debido a los nuevos desarrollos inmobiliarios.
- E8.2 Promover acciones destinadas a la gestión de la demanda a través de la transformación de la normativa e identificación de otras acciones orientadas a la reducción del uso del automóvil privado.

# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 8

Incidir en la reducción de los impactos ambientales provocados por el transporte motorizado



# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 9

**Establecer medidas que permitan una reducción de la siniestralidad registrada en el AMSS**



## Panorama

Como se ha expuesto anteriormente, las fatalidades registradas en el AMSS se han incrementado un 24% entre los años 2012 y 2018; y en el año 2018 se han registrado un total de 314 fatalidades. Estas fatalidades tienen un coste y un valor imprescindible para la sociedad. Es necesario actuar para reducir estos valores registrados.

Desde las municipalidades y el COAMSS/OPAMSS se pueden generar acciones mediante la implementación de planes locales de seguridad vial, que identifiquen y geocalicen los puntos o tramos donde existe una concentración de accidentes. Esta es una actuación que ya viene realizando en parte el Observatorio Metropolitano de la OPAMSS, y se propone el desarrollo de una herramienta útil para el mapeo por cada municipio de los distintos tipos de accidentes, las fechas en que ocurren, los agentes implicados y la gravedad de cada uno.

También se pueden realizar proyectos con propuestas para mejorar la situación de aquellos cruces o tramos considerados como puntos de concentración de accidentes o percepción de riesgo. Finalmente, se plantea la implementación, mediante una articulación con el VMT, de proyectos que implican una mejora en la señalización vertical y horizontal, que supondrán con un coste reducido un gran beneficio en la reducción de la siniestralidad registrada.

Estas actuaciones deben servir también para concientizar a la ciudadanía, y ser un ejemplo sobre cómo se debe conducir en el espacio vial (incluye su comportamiento como peatones y ciclistas). Las campañas de educación en la forma de conducir y actuar al volante de los actuales y futuros conductores, son también necesarias en la reducción de la siniestralidad. Dichas actuaciones deben ser implementadas por el CONASEVI con el apoyo necesario por parte del COAMSS/OPAMSS.

## Estrategias

- E9.1 Reducción de la accidentalidad registrada mediante un incremento de la seguridad vial a escala local.
- E9.2 Mejora de la señalización vial en intersecciones, equipamientos educativos, de salud, sociales, entre otras.

## Panorama

Los datos relacionados con la movilidad de la población en general son fundamentales para enriquecer el trabajo que realizan distintas instituciones públicas y privadas, pues éstas dispondrán así de mayor información para las tareas que realizan.

Otro elemento fundamental es la forma en que se publican estos datos. El lugar donde se gestionan y publican debe ser amigable con el usuario para su fácil entendimiento y manejo. En la OPAMSS existe el Observatorio Metropolitano el cual publica en su página web un conjunto de datos entre los que se encuentran algunos relacionados con la movilidad en el AMSS. COAMSS/OPAMSS en los últimos años se ha caracterizado por ser una oficina técnica que realiza gran cantidad de estudios y dispone de datos útiles para la movilidad que pueden apoyar a las distintas instituciones implicadas en el tema. En muchas ocasiones los datos que se toman, necesitan tener un aspecto más inclusivo que tenga en cuenta el enfoque de género y/o que clasifique los datos recogidos en función de rangos de edad.

También es necesario fortalecer la articulación con otras instituciones (públicas y privadas) para enriquecer la información recabada y mejorar la capacidad de compartirla; de esta forma se evitaría la duplicación de registros y se podría analizar más eficazmente la evolución del registro.

En esta política dentro de las otras líneas estratégicas se incorpora la necesidad de disponer de un mayor número de datos para su control y evaluación, muchos de ellos relacionados con los ODS. Para poder realizar estas tareas es necesario el fortalecimiento del mismo Observatorio Metropolitano.

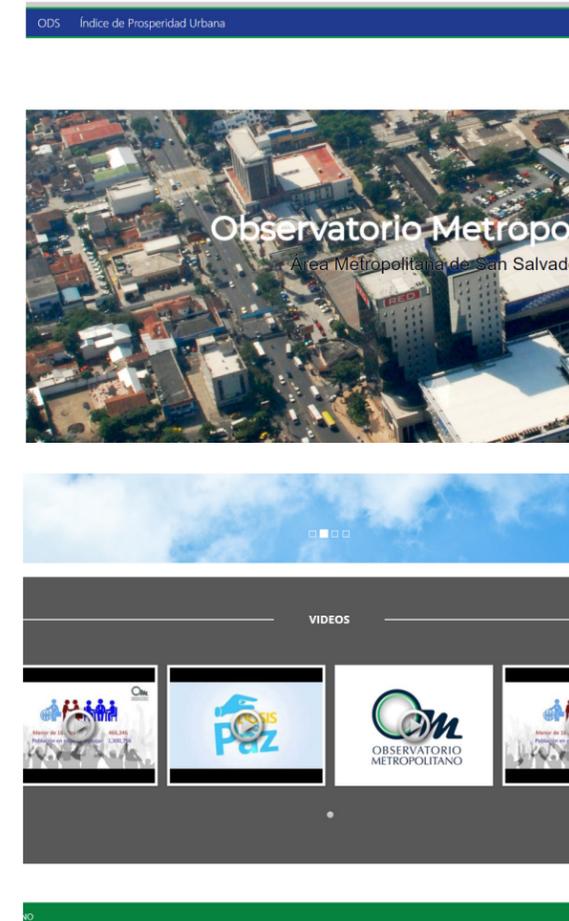
## Estrategias

- E10.1 Fortalecimiento del Observatorio Metropolitano mediante medidas que permitan un mejor registro de datos de movilidad en el AMSS.
- E10.2. Elaboración de estudios e identificación de datos de movilidad en relación a la política.
- E10.3. Establecimiento de una plataforma que permita compartir información entre instituciones y la ciudadanía.

# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 10

**Ser referencia en la sistematización y análisis de datos de la movilidad metropolitana**



# SISTEMA DE MOVILIDAD

## OBJETIVO ESPECÍFICO 11

Promover la participación ciudadana en la planificación de la movilidad sostenible



## Panorama

Desde el COAMSS/OPAMSS en los últimos años ya se ha incrementado la participación de la ciudadanía en actuaciones como la rendición de cuentas, la apertura del canal de contacto en su página web y el uso de las redes sociales para informar y advertir de las actuaciones que ocurren en aquellos aspectos donde se tiene incidencia. Estas medidas deben ser un ejemplo a seguir para otras instituciones como mejora de transparencia y democracia.

Aun así, se debe incrementar la comunicación con la ciudadanía mientras se analizan los proyectos que se van a ejecutar, para que la toma de decisiones sea consensuada y de esta forma tenga una mayor aceptación por parte de la ciudadanía, y se disponga de una mayor contundencia para ejecutarlas. Esta forma de diseñar y proyectar debe ser compartida con otras instituciones, para que en conjunto con la capacidad de otros técnicos de movilidad se formulen proyectos participativos dentro de sus tareas de planificación.

Por otro lado, también se debe fortalecer la opinión de la ciudadanía para que pueda enriquecer las actuaciones que se toman desde la administración pública. La existencia de plataformas ciudadanas técnicas en distintos aspectos que influyen en la movilidad es de gran ayuda para el crecimiento de la sociedad.

## Estrategias

E11.1 Incremento y fortalecimiento de la relación de comunicación entre la administración pública, la sociedad civil organizada y la ciudadanía en general; en la toma de decisiones sobre la planificación de la movilidad.

# IMPLEMENTACIÓN DE LEY

La Implementación de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana del AMSS 2020-2025 está compuesta por 11 objetivos implementadores en los que se involucran sectores relacionados a al crecimiento urbano, sector privado, población civil, sector rector y gobiernos municipales.



Equipo técnico de OPAMSS y AMB visitando una de las estaciones de abordaje de sistema público de transporte en el oriente del AMSS. Estaciones que desempeñan un papel clave en el reordenamiento de la movilidad colectiva para la metrópolis.

# 8. Marco de implementación

## Actuaciones, indicadores y plazos.

La implementación de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana se facilita mediante estudios, planes y proyectos que deben tener actuaciones determinadas y deben aportar una mejora clara que pueda ser registrada y controlada.

De esta forma, en el presente apartado se muestran las actuaciones de ejecución para la implementación de las estrategias establecidas en la política. Dichas actuaciones también se han clasificado en función del plazo en el cual deben ser completadas. En la clasificación se distinguen tres tipos de plazos:

- Corto plazo - Entre 2020 y 2022
- Medio plazo - Entre 2022 y 2023
- Largo plazo - Entre 2023 y 2025
- Continuado - En constante desarrollo

La implementación, el seguimiento y la evaluación de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana se apoyará también en un conjunto de indicadores operativos y de desempeño, que muestren el grado de avance en la obtención de las actuaciones establecidas.

Finalmente, en las tablas que se muestran a continuación, se incluye la(s) entidad(es) responsable(s) en cada una de las actuaciones. La presente política, aunque se haya impulsado desde el COAMSS/OPAMSS necesita que distintas de estas entidades implicadas en la movilidad y el trans-porte, se apoderen de la misma política para obtener un elevado grado de implementación. Todo esto conforma el plan de territorialización de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana.

OBJETIVO 1: Fortalecer la integración de las políticas e instrumentos de ordenamiento y desarrollo urbano.

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E1.1. Impulsar desde el CODEMET las coordinaciones necesarias con las autoridades del Gobierno Central para la conformación de una autoridad encargada de la planificación de futuras infraestructuras de movilidad en el AMSS	Impulsar una entidad encargada de la planificación e infraestructura metropolitana para los próximos años	Largo	- Diseño y creación de la autoridad	Gobierno Central, CODEMET y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de jornadas para la promoción y reflexión del plan y debate constante de la estrategia interinstitucional	Medio	- Ejecución de jornadas	Academia y COAMSS/OPAMSS
E1.2. Redacción y seguimiento de un plan	Desarrollo del plan	Largo	- Ejecución del plan de infraestructura y	Autoridad Metropolitana de

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
interinstitucional de movilidad metropolitana, que contemple el paquete de criterios de diseño de infraestructura y de proyectos correspondientes			servicios para los próximos años	Movilidad (formada por Gobierno Central, COAMSS/OPAMSS...)
E1.3. Participación en instrumentos o políticas de movilidad externas a OPAMSS	Involucramiento directo en los espacios técnicos de diálogo, en los que se incluya a la sociedad civil	Corto	- Generación y participación de OPAMSS en mesas técnicas de dialogo	COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 2. Disponer de estrategias de intervención que contribuyan a la revitalización urbanística, económica y social de las municipalidades y sus centros urbanos.

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E2.1. Potenciación de la movilidad sostenible y segura en todos sus modos en los centros urbanos del AMSS, con el objeto de avanzar hacia un modelo de metrópolis policéntrica	Diseñar e implantar, a través de estrategias participativas y sociales, proyectos de movilidad sostenible en los centros urbanos en los municipios del AMSS	Continuado	- N° de proyectos de revitalización social de centros urbanos	Municipalidades, VMT y COAMSS/OPAMSS
	Pacificación de calles	Continuado	-Metros lineales de calles pacificadas en centros históricos	Municipalidades, VMT y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de ciclorrutas que pasen por centros urbanos	Continuado	-Metros lineales de ciclorrutas que pasen por centros históricos	Municipalidad, MOP, VMT Y COAMSS/OPAMSS
E2.2. Promover el establecimiento de estacionamientos disuasorios para limitar el acceso del vehículo privado a los centros urbanos de los municipios e incrementar su calidad de vida	Implementación de nuevos estacionamientos disuasorios	Largo	-N° de plazas de estacionamiento creadas	Municipalidad, empresa privada y COAMSS/OPAMSS
	Promoción mediante campañas, colaboración con comercios y gestión mediante APP de los nuevos estacionamientos disuasorios	Medio	-Campañas de promoción acordadas con comerciantes	Municipalidad, empresa privada y COAMSS/OPAMSS
		Largo	- Ejecución de APP en la gestión de los estacionamientos	Municipalidad, empresa privada y COAMSS/OPAMSS

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E2.3 Implementación de un estudio de promoción, apropiación de aceras y vías públicas en los centros urbanos de los municipios del AMSS	Ejecución del estudio de promoción, gestión y control de comercios informales en los centros urbanos de los municipios del AMSS	Largo	- Incremento de la calidad de vida en los centros de los municipios (encuestas)	COAMSS/OPAMSS
E2.4. Formulación de planes de movilidad urbana en los municipios del AMSS	Impulso y soporte para la formulación de planes de movilidad urbana sostenible en municipios del AMSS	Largo	- N° de planes de movilidad urbana sostenible redactados o en redacción	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 3. Incorporar en la transformación del espacio público una movilidad sostenible

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E3.1. Potenciar la densificación y mixtura de usos en corredores urbanos mediante la articulación con la mejora de la movilidad	Realización de un estudio sobre la correlación entre corredores densificados con paradas y rutas de transporte público	Medio	- Ejecución del propio estudio que relaciona los corredores con el transporte público y sus paradas	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
		Medio	- % de población o superficie a menos de 250 metros de una parada/ruta de transporte público	
	Incorporar en la planificación territorial proyectos de corredores integrados con las rutas de transporte público y sus paradas	Largo	- N° de proyectos planificados que cuenten con la integración con el transporte público y sus paradas	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Generar condiciones en la normativa urbanística que faciliten la accesibilidad mediante modos de transporte sostenibles	Largo	Cambios en la normativa	Desarrolladores inmobiliarios y COAMSS/OPAMSS
E3.2 Incremento del espacio destinado a la movilidad peatonal y ciclista mediante el financiamiento de las compensaciones urbanísticas asociadas a utilización de lineamientos urbanísticos ampliados, y medidas de mitigación del impacto vial o mecanismos de incentivos	Promover la implementación de los planes de actuaciones urbanísticas a nivel peatonal y ciclista	Medio	-N° de proyectos de redes peatonales -n° de proyectos de ciclorrutas	Sociedad civil organizada (colectivos de ciclistas, ambientalistas) y COAMSS/OPAMSS
		Largo	-Metros lineales de proyectos en redes peatonales ejecutados - Metros lineales de ciclorrutas ejecutadas	

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E3.3. Articulación de la movilidad sostenible y los vecindarios en el proceso de reapropiación y aumento del espacio público	Controlar que las actuaciones de rehabilitación y devolución del espacio público a la ciudadanía tengan en cuenta la movilidad sostenible	Medio	- N° de procesos de rehabilitación y reapropiación ejecutados, que consideren la movilidad sostenible planificada	Desarrolladores inmobiliarios, empresa privada, VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Impulsar el desarrollo de programas sociales orientados a la protección y sensibilización de los vecindarios para gestionar la movilidad y mejorar su calidad de vida	Medio	- N° de programas ejecutados para mejorar la calidad de vida en los vecindarios	Desarrolladores inmobiliarios, empresa privada, VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 4. Brindar lineamientos para una movilidad inclusiva y segura que facilite la accesibilidad universal a los distintos sistemas de movilidad

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E4.1. Defensa y promoción del cumplimiento de la normativa de accesibilidad de la flota de transporte público	Generar indicadores y monitorear el estado de la flota de transporte público a través del Observatorio Metropolitano	Corto	-N° de autobuses accesibles	VMT, CONAIPD y COAMSS/OPAMSS
E4.2. Promover la implementación de medidas para facilitar el acceso de personas con discapacidad al entorno de las paradas de transporte público	Identificación de itinerarios peatonales y recorridos metropolitanos estratégicos	Medio	- N° de paradas adaptadas para todos los tipos de personas	CONAIPD, MOPT y COAMSS/OPAMSS
	Realización de proyectos para facilitar itinerarios accesibles en ejes prioritarios a las paradas de transporte público	Largo	- N° de proyectos ejecutados de adaptación de itinerarios accesibles	CONAIPD, municipalidades, MOPT y COAMSS/OPAMSS
E4.3. Promover espacios de concientización para el respeto del espacio del peatón e implementación de facilidades arquitectónicas para mantener una red peatonal accesible y libre de obstáculos	Establecer ordenanzas que prohíban el estacionamiento en aceras en todos los municipios del AMSS	Medio	-N° de ordenanzas propuestas	Municipalidades, MOPT y COAMSS/OPAMSS

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
	Realizar estudios sobre evaluación de idoneidad de las pasarelas y donde no sea necesario, promover la sustitución por pasos a nivel (cebras)	Medio/ Largo	-Nº de pasarelas existentes -Nº de pasarelas accesibles	Gobierno central, municipalidades, empresas de publicidad, MOPT, CONAIPD y COAMSS/OPAMSS
	Elaboración de campañas de concientización dirigidas a la población, técnicos de instituciones públicas y políticos para reducir el N° de pasarelas innecesarias	Corto/ Medio	-Nº de campañas realizadas	CONAIPD, MOPT y COAMSS/OPAMSS
	Promover e instaurar una cultura y respeto hacia la normativa del cumplimiento de la accesibilidad	Corto	-Nº campañas realizadas	CONAIPD, MOPT y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 5. Promover y garantizar los derechos de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad metropolitana

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E5.1. Incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en los planes, estrategias y proyectos de movilidad	Formación para la incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en planes y proyectos de movilidad (dirigida a equipos técnicos de instituciones públicas, organizaciones y especialista)	Medio	Una acción formativa bianual donde se trabaje sobre movilidad, género e interseccionalidad con la participación de un mínimo de 25 personas (prioridad para mujeres y personal de instituciones públicas)	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS
		Medio	Al menos 7 instituciones públicas del AMSS capaces de incorporar el enfoque de género e interseccionalidad en la movilidad (nivel básico y medio)	

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE		
	Incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en planes, proyectos y estrategias metropolitanas y locales de movilidad. Incluir la movilidad en los planes y proyectos de trabajo por y para los derechos de las mujeres	Largo	40% de diagnósticos, planes y proyectos de movilidad que incorporen estrategias, acciones o/e indicadores con enfoque de género e interseccionalidad	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS		
			Nº de planes y proyectos de prevención de violencia contra las mujeres que incorporan estrategias vinculadas a la movilidad	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS		
E5.2. Identificación y promoción de estrategias y herramientas para incorporar más mujeres en el sistema de planificación y gestión de la movilidad y en los equipos de transporte público	Elaboración de estudios sobre la participación de mujeres en el sector de la movilidad en el AMSS (instituciones públicas, empresa privada, planificación y gestión, operadoras, etc...)	Corto/ Largo	2 estudios sobre la participación de las mujeres en el sector de la movilidad en el AMSS (1 al inicio del proceso, 1 al final)	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS		
			Elaboración de estrategias para aumentar el número de mujeres en instituciones públicas y privadas responsables de la planificación y gestión de la movilidad y en las operadoras (con enfoque de género y diversidades, así como metodología participativa)	Largo	1 estrategia para promocionar la incorporación de las mujeres en el sector de la movilidad (planificación, gestión y operadoras) con enfoque de género y diversidades	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS
			Formación sobre estrategias y herramientas para aumentar el número de mujeres en la planificación, operación y gestión de la movilidad	Largo	Mínimo de una acción formativa bianual para trabajar sobre las estrategias y herramientas para su implementación	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS
E5.3. Incremento de la seguridad de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad urbana desde la sensibilización, facilidades arquitectónicas, sistemas de denuncia efectivos, etc...	Elaboración de estudios sobre la percepción y la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad del AMSS	Corto	1 estudio sobre la percepción y la violencia contra las mujeres y la movilidad en el AMSS (con enfoque interseccional) y 1 estudio de impacto	Gobierno Central, CODEMET, municipalidades, asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, academia, asociaciones		

OBJETIVO 6. Promover la gestión coordinada con el gobierno central impulsando de manera gradual el sistema de transporte público metropolitano

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
			de las estrategias y campañas implementadas.	LGTBIQ, otras asociaciones y COAMSS/OPAMSS
	Formación sobre la erradicación de la violencia contra las mujeres y sectores discriminados de la sociedad en la movilidad, dirigida a equipos técnicos de instituciones públicas	Medio	Una acción formativa bianual sobre la erradicación de la violencia contra las mujeres en la movilidad, con participación de un mínimo de 50 personas (prioridad para mujeres y personal de instituciones públicas)	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, operadores, MOPT, universidades, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Realización de campañas para erradicar la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad	Largo	- Una campaña permanente para la erradicación de la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, operadores, MOPT, universidades, municipalidades, empresas de transporte, Ministerio de Educación, policías y COAMSS/OPAMSS
	Identificación de estrategias para la mejora de la percepción de la seguridad de las mujeres en la movilidad, en un proceso participativo con la presencia de diversos actores	Corto	1 documento sobre estrategias para la mejora de la percepción y la seguridad de las mujeres en la movilidad elaborada con una metodología participativa, enfoque de género e interseccionalidad	CAM, Policía Nacional Civil, Ministerio de Educación, asociaciones de mujeres, asociaciones LGTBIQ y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de estrategias para la erradicación de la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad (protocolos, herramientas de denuncia, iluminación, estudios, diseños, ubicación del arbolado urbano y MUPIS, entre otras)	Largo	Implementación de una estrategia mínimo por municipio, para la erradicación de la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad	CAM, Policía Nacional Civil, Ministerio de Educación, municipalidades, asociaciones de mujeres, asociaciones LGTBIQ y COAMSS/OPAMSS

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E6.1 Acompañamiento en los esfuerzos institucionales para concretar un sistema de transporte masivo a nivel metropolitano	Posicionamiento del OPAMSS/COAMSS en temas relacionados con el transporte público masivo y convencional del futuro	Corto	Nº de publicaciones, informes o estudios sobre el transporte público	COAMSS/OPAMSS
	Análisis urbano de la cobertura del sistema de transporte público convencional existente vinculado a la planificación territorial	Medio	- Cobertura del transporte público existente	VMT y COAMSS/OPAMSS
E6.2. Impulso para la modernización del sistema de transporte colectivo para mejorar la calidad del servicio que reciben las personas que lo utilizan.	Elaboración de un diagnóstico de ubicación de las paradas, su diseño e información sobre las que forman parte de la red principal de transporte público	Medio	- Ejecución del propio estudio	Municipalidades, operadores, VMT, academia y COAMSS/OPAMSS
	Ejecución de un manual sobre las paradas de transporte público y su información (publicitaria o del propio servicio de transporte público)	Largo	- Ejecución del propio manual	Municipalidades, operadores (unificar el concepto con empresas de transporte), VMT, academia y COAMSS/OPAMSS
E6.3. Promocionar la mejora de la intermodalidad entre el transporte interdepartamental, el transporte urbano y el metropolitano.	Acompañamiento técnico para completar el traslado de terminales interdepartamentales a puntos óptimos	Largo	- Ejecución de informes que demuestren el acompañamiento en la intermodalidad de las terminales	VMT, operadores, municipalidades y COAMSS/OPAMSS

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
	Elaborar una propuesta a nivel territorial y metropolitano de posibles modelos de intermodalidad	Largo	- Ejecución de la propuesta y mapeos	COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 7. Generar acciones para promover la movilidad peatonal y ciclista

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E7.1. Fomentar el uso de la movilidad peatonal mediante la ocupación del espacio al tráfico motorizado	Asesorar en la ampliación del número de calles donde se cierra el tráfico vehicular temporalmente	Corto	- Km de arterias vehiculares cerradas temporal y periódicamente para uso peatonal o ciclista	Municipalidades, VMT y COAMSS/OPAMSS
	Impulsar una transformación de la normativa con el objetivo de requerir una mejor iluminación en aceras para el tránsito peatonal	Medio	- Transformación de la normativa existente en las aceras	MOPT, SIGET y COAMSS/OPAMSS
	Identificación y diseño de proyectos de reconversión de espacios públicos que provienen de estacionamiento de vehículos		Medio	-Nº de espacios construidos en espacios actualmente utilizados para estacionamiento
Medio			- Nº de plazas de estacionamiento reducidas o m2 de superficie reducida	
E7.2 Introducción de la bicicleta como medio de transporte urbano y que favorece el distanciamiento social en períodos de emergencia	Planificación y diseño de proyecto de ciclorrutas dentro de los proyectos de RAPS (cuando sea factible)	Medio	- Metros lineales de ciclorrutas incluidas en RAPS	MOPT, colectivos de ciclistas y COAMSS/OPAMSS
	Seguimiento de la ejecución de ciclorrutas diseñadas	Largo	- Metros lineales de ciclorrutas ejecutadas	MOPT y COAMSS/OPAMSS
	Campañas de reconocimiento de la bicicleta como modo de transporte que favorece la salud y el distanciamiento social en períodos de	Largo	- Nº de campañas ejecutadas	CONASEVI, colectivos de ciclistas y COAMSS/OPAMSS

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
	emergencia, orientadas a las municipalidades			
E7.3 Impulsar, mediante la aplicación de la guía HAUS, estacionamientos seguros para bicicletas.	Implementación de estacionamientos para bicicletas vigilados en espacios públicos, universidades, empresas con espacios vigilados, paradas o terminales de transporte masivo, centros comerciales etc...	Medio	-Nº de estacionamientos para bicicletas instalados en espacios vigilados	Municipalidades, MOPT, empresa privada y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 8. Incidir en la reducción de los impactos ambientales provocados por el transporte motorizado

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E8.1. Evaluar las afectaciones del tráfico motorizado provocadas al medio ambiente debido a los nuevos desarrollos inmobiliarios	A partir de los estudios de tráfico evaluar el impacto en la movilidad y realizar estimaciones de afectación ambiental (contaminación del aire, ruido, etc)	Corto	- Nº de proyectos evaluados	OPAMSS
	Restringir o limitar los metros cuadrados edificables a partir de las afectaciones ocasionadas por el transporte motorizado	Corto	- Nº de proyectos con restricción de edificabilidad	COAMSS/OPAMSS
E8.2. Promover acciones destinadas a la gestión de la demanda a través de la transformación de la normativa e identificación de otras acciones orientadas a la reducción del uso del automóvil privado	Establecer un máximo de dotación de estacionamientos en nuevos desarrollos inmobiliarios de acuerdo a sectores seleccionados del AMSS	Largo	-Transformación de la normativa RLDOT-AMSS	COAMSS/OPAMSS
	Promoción de otras estrategias con desarrolladores para facilitar la gestión de la demanda mediante alternativas de innovación tecnológica u otros	Corto	-Nº de usuarios nuevos que comparten vehículo para ir al trabajo u otros tipos de desplazamientos mediante aplicaciones móviles	Desarrolladores y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 10. Ser referencia en la sistematización y análisis de datos sobre movilidad metropolitana

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
	Promoción de la gestión del transporte colectivo de trabajadores	Medio	-N° de empresas con proyectos de transporte colectivo de trabajadores	VMT y OPAMSS/COAMSS
	Apoyo en la creación de estacionamientos disuasorios en el acceso al AMSS complementados con terminales de transporte público	Largo	-N° de estacionamientos disuasorios conectados con el transporte público	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 9. Establecer medidas que permitan una reducción de la siniestralidad registrada en el AMSS.

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E9.1. Reducción de la accidentalidad registrada mediante un incremento de la seguridad vial a escala local	Asesoramiento en la redacción de planes locales de seguridad vial, complementario a planes de movilidad urbana en convenio con el VMT	Medio	- N° municipios asesorados con Plan Local de Seguridad Vial	VMT, municipalidades, CONASEVI y COAMSS/OPAMSS
	Identificación y georeferenciación de puntos y tramos de concentración de accidentes	Largo	- N° de mapas elaborados con puntos y tramos de concentración de accidentes	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS), CAM, municipalidades, PNC
E9.2. Mejora de la señalización vial en intersecciones, equipamientos educativos, de salud, sociales, etc...	Formulación de proyectos de señalización vial en los puntos de concentración de accidentes y en las zonas cercanas a equipamientos	Largo	- N° de proyectos de mejora de la señalización realizados	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de proyectos de señalización vial dentro de las medidas de mitigación del impacto vial de nuevos desarrollos	Corto	-N° de proyectos con requerimiento ejecutados	VMT, municipalidades, FOVIAL y COAMSS/OPAMSS

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E10.1. Fortalecimiento del Observatorio Metropolitano para obtener un mejor registro de datos sobre la movilidad en el AMSS	Actualización de la web del Observatorio Metropolitano para que sea más accesible y moderna para los usuarios y usuarias	Corto	- Web actualizada del observatorio con un incremento de valores registrados	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Incremento del número de datos disponibles en el Observatorio Metropolitano, teniendo en cuenta el enfoque de género e interseccionalidad	Medio	-N° de datos e indicadores registrados y disponibles en la web del observatorio, teniendo en cuenta el enfoque de género e interseccionalidad	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Alinear los datos que se muestran en el Observatorio Metropolitano con los indicadores de las ODS y la Nueva Agenda Urbana	Corto	- N° de indicadores que contribuyan al logro de los ODS y a la Nueva Agenda Urbana en materia de movilidad	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Establecer dentro del Observatorio Metropolitano un área técnica encargada de la recolección y gestión de datos sobre los indicadores de movilidad	Corto	- Establecimiento y operación de dicha área	Observatorio Metropolitano y COAMSS
E10.2. Elaboración de estudios e identificación de datos de movilidad en relación a la política	Incremento del registro de datos y estudios disponibles que permitan cumplir con los objetivos de la presente política y un conocimiento general de la movilidad en el AMSS	Continuado	- % de cumplimiento de los datos y estudios solicitados en la presente política	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Formación para la incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en la gestión de datos a técnicos de instituciones públicas, organización y especialistas	Corto	- N° de acciones formativas para la gestión de datos con enfoque de género e interseccionalidad, con participación de mujeres y personal de instituciones públicas	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS), colectivos feministas, ISDEMU

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E10.3. Establecimiento de una plataforma que permita compartir información entre instituciones y la ciudadanía	Creación de nueva plataforma y publicación por parte de OPAMSS, de aquellos datos y estudios ejecutados o gestionados	Medio	- N° de plataformas de acceso público donde se socialicen los datos de movilidad del AMSS	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)

OBJETIVO 11. Promover la participación ciudadana en la planificación de la movilidad sostenible

LÍNEA ESTRATÉGICA	ACTUACIÓN	PLAZO	INDICADOR	RESPONSABLE
E11.1. Incremento y fortalecimiento de la relación de comunicación entre la administración pública, la sociedad civil organizada y la ciudadanía en general; en la toma de decisiones sobre la planificación de la movilidad	Realización periódica de jornadas de participación de la sociedad civil organizada en la toma de decisiones que afectan a la movilidad sostenible	Medio	-N° de jornadas que permitan la participación de la sociedad civil organizada	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Realización de proyectos que incluyan una metodología donde participe la ciudadanía y la sociedad civil organizada en la toma de decisiones	Medio	N° de proyectos con participación de la ciudadanía y la sociedad civil organizada	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Fortalecimiento institucional de técnicos en procesos de participación ciudadana orientados hacia la movilidad sostenible	Medio	N° de capacitaciones ejecutadas	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS

La presente política es coordinada por las distintas comisiones que integran el COAMSS. En el nivel operativo, la coordinación para implementar cada acción es asignada de forma conjunta a una instancia de la OPAMSS y a una contraparte municipal en cada uno de los municipios del AMSS. En la ejecución se involucran además, espacios de articulación y encuentro entre instancias municipales e instancias del Gobierno Central, como algunas mesa técnicas del Consejo de Desarrollo Metropolitano (CODEMET).

La Política Metropolitana de Movilidad es sostenible, equitativa, segura, inclusiva y eficiente; así como sus planes de implementación que se aprueban mediante decretos del COAMSS. Asimismo, se promoverán decretos de los consejos municipales que conforman el AMSS a modo de ratificación local de la política y sus planes.

Además de los indicadores operativos o de ejecución de las medidas, se considera necesario el seguimiento de la evolución de la movilidad mediante la introducción de indicadores de impacto o de evaluación que permiten disponer de un mayor control sobre el cumplimiento de los objetivos establecidos, conforme al formato que se muestra a continuación. La mayoría de estos indicadores se extraen de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Índice de Prosperidad de las Ciudades (IPC).

OBJETIVO	INDICADOR	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO	RESPONSABLE
1	Índice de gobernanza y legislación urbana (encuestas)			Municipalidades y COAMSS/OPAMSS
2	Metros lineales de calles pacificadas			Municipalidades
3	Superficie (Buffer) a menos de 250 m de una parada de TP			VMT
3	Porcentaje del área urbana que está localizada a menos de 400 metros de un espacio público abierto (IPC)			Municipalidades
3	Proporción media de la superficie edificada de las ciudades que se dedica a espacios abiertos para uso público de todos, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad (ODS 11.7).			Municipalidades y OPAMSS
3	Superficie de espacio público accesible			Municipalidades y OPAMSS
3	Índice de Infraestructura (IPC)			MOPT
4	% de autobuses accesibles			VMT
4	Porcentaje de paradas accesibles a toda la ciudadanía.			VMT
5	% de mujeres que se desplazan en transporte público y en vehículo privado (aforos a realizar)			Colectivos feministas, VMT y OPAMSS.
5	N° de reportes sobre hurtos o acosos registrados en el transporte público en los últimos 12 meses por cada 100.000 habitantes.			PNC, CAM
6	Volumen de transporte de pasajeros y carga desglosado por paradas y medio de transporte (ODS 9.1).			VMT y operadores de Transporte
6	Porcentaje de viajes realizados en transporte público (IPC)			VMT
7	% (de kilómetros) de calles correctamente iluminadas (según criterios del Manual de Criterios de Desarrollo Urbano)			MOPT y municipalidades
8	Tasa de mortalidad atribuida a la contaminación del medio ambiente (ODS 3.9)			Ministerio de Salud.
8	N° de heridos registrados en accidentes de tránsito (en el caso de fatalidades se preguntará también por el número de heridos si hubiere)			PNC y OPAMSS
11	Proporción de ciudades que cuentan con una estructura de participación directa de la sociedad civil en la planificación y la gestión urbanas y funcionan con regularidad y democráticamente (ODS 11.3). (entrevistando a técnicos de los propios ayuntamientos)			Municipalidades y OPAMSS

# Seguimiento, monitoreo y evaluación

Los actores gubernamentales y no gubernamentales implicados en la implementación de esta política deben dar seguimiento continuo y monitorear los procesos y resultados obtenidos. Es necesario que todas las entidades implicadas con la movilidad participen activamente en la implementación de la presente política; solamente mediante una participación activa se conseguirá un éxito en la implementación de cada una de las actuaciones propuestas.

Asimismo, la implementación debe ser evaluada periódicamente, el COAMSS debe rendir cuentas a la ciudadanía y a las entidades interesadas sobre la marcha del cumplimiento de la política y sus planes de implementación.

En primer lugar, el seguimiento político a la Política Metropolitana de Movilidad Urbana, debe darse en las comisiones del COAMSS y en los concejos municipales. Además, estos concejos deben nombrar entre sus miembros un(a) representante para participar en un comité de seguimiento a la política, quien se reunirá de forma periódica según las convocatorias realizadas por la OPAMSS.

En segundo lugar, el seguimiento técnico a la Política Metropolitana de Movilidad Urbana corresponde de manera especial a la OPAMSS y sus contrapartes en las alcaldías municipales, así como algunas mesas técnicas del Consejo de Desarrollo Metropolitano (CODEMET).

Por esta razón, se propone que a la mitad de plazo establecido para el cumplimiento de lo estipulado en la presente política (2023), se analice el grado de ejecución de los objetivos y actuaciones establecidas. De la misma forma en el largo plazo (2025). También se deberá ejecutar un análisis sobre el grado final de la ejecución de la política.

San Salvador, El Salvador, 2020.  
Primera edición. Política Metropolitana de Movilidad Urbana  
2020 - 2025

Elaborada por COAMSS/OPAMSS y el AMB con el apoyo del  
Colegio de Ingenieros de Caminos de Cataluña CAMINS y el  
grupo Promoción del Transporte Público PTP.



Esta publicación ha sido elaborada con el apoyo financiero de la Unión Europea en el marco del Proyecto Gobernanza Metropolitana. Su contenido es responsabilidad exclusiva del COAMSS/OPAMSS y no necesariamente refleja los puntos de vista de la Unión Europea.



**Camins.cat**  
Col·legi d'Enginyers de Camins,  
Canals i Ports - Catalunya



UNIÓ EUROPEA

