



República Bolivariana de Venezuela

Universidad Católica Andrés Bello

Universidad George Washington



XVI Diplomado en Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Pública

Valencia - estado Carabobo

**MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTERNA EN EL MUNICIPIO SAN
DIEGO, ESTADO CARABOBO.**

Autores:

Sequera, Enderson V-24.860.677

Rodríguez, Lorenzo V-25.754.475

Pineda, Viviana V-20.697.307

Torres, José V-24.299.024

Magallanes, Luis V-18.062.269

Noviembre, 2018



República Bolivariana de Venezuela

Universidad Católica Andrés Bello

Universidad George Washington



XVI Diplomado en Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Pública

Valencia - estado Carabobo

**MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTERNA EN EL MUNICIPIO SAN
DIEGO, ESTADO CARABOBO.**

ASIGNATURA: Proyecto

Tutora:

Flores P., María Angela

Autores:

Sequera, Enderson V-24.860.677

Rodríguez, Lorenzo V-25.754.475

Pineda, Viviana V-20.697.307

Torres, José V-24.299.024

Magallanes, Luis V-18.062.269

Noviembre, 2018

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
ABSTRACT	5
INTERÉS ESTRATÉGICO.....	6
ANTECEDENTES COYUNTURALES.....	7
ANÁLISIS DE ACTORES	17
METODOLOGÍA.....	25
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	29
ANEXOS.....	31

Resumen Ejecutivo

El siguiente proyecto consiste en la reactivación de la ruta comunitaria del municipio San Diego, ubicado en el estado Carabobo, a través del diseño de un nuevo recorrido con el objetivo de mejorar los niveles de movilidad urbana de la municipalidad. Para ello, se realizará una alianza estratégica con el gobierno municipal de la ciudad, en específico, con el Instituto de Vialidad de San Diego (VIALSANDI), la cual permitirá promover los niveles de participación ciudadana de los habitantes del municipio con miras a la resolución armónica del conflicto del transporte público en la entidad, mediante la conciliación de los intereses en disputa. Así, en primera instancia, se realizarán una serie de Asambleas de ciudadanos donde serán escuchados y mediados los puntos en conflicto sobre la ruta, aplicando los conocimientos adquiridos en los módulos de planificación y comunicación estratégica, movilización de base, sumado a los medios alternativos de resolución de conflictos. Posteriormente, se concluirá con la reactivación de la ruta con las nuevas especificaciones en materia de: pasaje, paradas, trato preferencial a estudiantes y adultos de la tercera edad, así como especificaciones dirigidas a conductores. En última instancia, dicha iniciativa contribuirá a consolidar la gobernabilidad y la estabilidad interna del municipio, así como a aumentar los niveles de legitimidad del gobierno municipal en San Diego, al ofrecer una solución de tipo incremental a un sentido problema social, por amplios sectores de los habitantes del municipio.

Palabras clave: movilidad urbana, participación ciudadana, gobierno municipal, estabilidad, gobernabilidad, legitimidad.

Abstract

The following project consists on the recovery of the internal community route in the San Diego municipality, located in the state of Carabobo, with the main goal of improving the municipality's urban mobility levels. To do so, a strategic alliance shall be created alongside the local government entity, more specifically, with the Instituto de Vialidad de San Diego (VIALSANDI), which will allow to promote levels of citizen involvement from the locals, looking forward to a peaceful conflict resolution through the conciliation of disputed interests. Thus, on an early stage, a series of Citizen's Assemblies shall be put together, where the opposing positions and points of view concerning the creation of the internal route will be both taken into account and mediated, applying a series of techniques and methods acquired in the modules of Strategic Communication, Mobilization, along with certain alternate means for conflict resolution. Afterwards, it will all be concluded with the re-activation of the internal route with several new specifications regarding: Ticket pricing, bus stops location, affirmative action plans for students and the elderly, as well as new instructions for the bus drivers. On the last stages of the project, the mentioned initiative will contribute to both the consolidation of governance and internal stability of the municipality, as well as improving the levels of legitimacy of the local government, given the fact that a solution of an incremental nature will be put forward, with the goal of solving a highly sensitive social issue that happens to affect a broad number of people in the municipality.

Key words: Urban mobility, citizen involvement, local government, stability, governance, legitimacy.

Interés estratégico

El diseño y la reactivación de la ruta comunitaria del municipio San Diego, en el estado Carabobo, guarda estrecha relación con las metas y objetivos de la municipalidad. En específico, del Instituto de Vialidad del municipio San Diego (VIALSANDI), y su objetivo de mejorar los niveles de movilidad urbana de la ciudad.

No obstante, debido a los graves desequilibrios macroeconómicos por los cuales atraviesa Venezuela, se vuelve indispensable enmarcar la siguiente iniciativa en el modelo de gestión. En este caso, haremos énfasis en la promoción de la participación ciudadana en la reactivación de la ruta, a través del comité de Usuarios del municipio San Diego (Ver anexos). En este sentido, se tiene como principio ineludible la interacción entre los habitantes afectados por el problema y el Instituto VIALSALDI, para que entre estos se pueda construir viabilidad a la solución del problema enunciado.

Al involucrar a los ciudadanos en la toma de decisiones fundamentales para su calidad de vida, mediante el Comité de Usuarios, se impactará decididamente en mejorar la estabilidad interna y la gobernabilidad del municipio San Diego, así como aumentar los niveles de legitimidad de la alcaldía del municipio.

En el mismo orden de ideas, la importancia de esta iniciativa se ve reflejada en los efectos de su inacción. Así, acordamos que, de no realizarse, se aumentará considerablemente el descontento de sus habitantes para con el estado del servicio del transporte público en la municipalidad. Esto traerá como consecuencias: a) la inestabilidad interna de la ciudad, la cual podría manifestarse en protestas o acciones públicas por parte de los ciudadanos descontentos con el servicio, y que al final desembocará, ineludiblemente, en b) elevados niveles de ingobernabilidad a lo interno del municipio, sumado a c) la pérdida de legitimidad del gobierno municipal.

En definitiva, tomando en cuenta todo lo anteriormente argumentado, es de interés estratégico mejorar los niveles de movilidad urbana del municipio San Diego. Mediante el diseño y la reactivación de la ruta comunitaria, se impactará, a su vez, en una mejora en los niveles de estabilidad interna y gobernabilidad en el municipio, mediante un aumento en los niveles de participación ciudadana, lo cual desembocará en una herramienta fundamental que funja como medio alternativo de resolución de conflictos en la sociedad.

Antecedentes Coyunturales

De acuerdo a lo contenido en el artículo 13, numeral 1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos “Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado” (Asamblea General de la ONU, 1948) se podría hacer una interpretación extensiva de la norma para recalcar la importancia fundamental que reviste el entendimiento de la movilidad urbana como una política pública de primer orden para asegurar la paz social.

Ahora bien, para comprender la acuciante problemática que significa la posibilidad de desplazamiento se cita a la Comisión Asesora Presidencial del gobierno de Chile cuando destacaba en su Informe Promovilidad Urbana de 2014 que:

Las ciudades continuarán su expansión territorial así como su densificación y con ello se agudizarán los problemas urbanos. Entre ellos, los problemas de uso de suelo en términos de la existencia y localización de las actividades y servicios, de conectividad, de movilidad de personas y bienes, de costos (tarifas) y de tiempos de acceso y, por lo tanto, de aprovechamiento de las oportunidades que ofrece la ciudad en una variedad de sentidos, especialmente para las personas y familias de menores ingresos (2014, pág. 76).

Siguiendo esa línea de ideas, garantizar la movilidad urbana puede insertarse en la línea de pensamiento del derecho a la ciudad de Lefebvre y Gaviria (1969) y el desarrollo de la libertad como creación de oportunidades y promoción de las capacidades de los individuos ideada por Amartya Sen (2000). En la medida que los gobiernos municipales son capaces de facilitar las condiciones para el completo ejercicio de la libertad, el bienestar agregado de los individuos claramente aumenta.

No obstante, desconocer la importancia vital que reviste la posibilidad que deben tener los ciudadanos desplazarse fácilmente acorde a su voluntad facilita la aparición de externalidades negativas como las que sistemáticamente se presentan en Venezuela. En efecto, las condiciones económicas en la República Bolivariana de Venezuela son tan adversas que sin distinción de municipio o estado en la nación

El punto de partida es el mismo: no hay suficientes unidades operativas, la tarifa no cubre los gastos pero los usuarios no tienen cómo pagar más, lo que les queda a los usuarios es caminar (en el mejor de los casos) o moverse en “perreras” aún a riesgo de perder la vida.” (Rojas, P. Portal Contrapunto Venezuela, 18 de junio del 2018).

A su vez, Rojas (2018) destacó al respecto que “un ciudadano debe pagar 40.000 bolívars al día por concepto de transporte, y no solo que no los gana: es que tampoco hay efectivo” (en línea).

Sin embargo, en el municipio San Diego, se intentó afrontar la situación concertando los esfuerzos entre los actores involucrados. De esta forma, para el 10 de mayo del año en curso se había efectuado la conformación del comité Pro-Defensa de los Usuarios. En la misma, tal como reseña el Diario la Calle los integrantes propusieron rutas y horarios de transporte con las únicas 20 rutas que están prestando servicio en el municipio (Ramírez, Urbina. Diario La Calle, 10 de mayo del 2018).

A su vez, una de las propuestas dadas desde el punto de vista de los usuarios desde el 18 de abril de este año fue colocar las rutas de las unidades colectivas bajo supervisión para de esta manera fiscalizar adecuadamente la calidad de su trabajo, ya que la principal necesidad planteada por los transportistas era el aumento del precio del pasaje. Aproximadamente 150 unidades colectivas están fuera de circulación debido a la imposibilidad de adquirir los repuestos para la reactivación del servicio. De lo anterior se desprende entonces que la movilidad urbana en San Diego se ha convertido en una prioridad.

Siguiendo la línea de ideas desarrollada en los puntos anteriores es menester destacar que el fin de este proyecto es contribuir a la reducción de los costes de desplazamiento de la población urbana interna del municipio San Diego. Para ello, se ha resuelto como propósito mejorar la movilidad interna de la localidad. Ahora bien, para lograr esto se deben alcanzar como resultados la reactivación de las rutas comunitarias del municipio y una ciudadanía concientizada respecto a la movilidad urbana.

Históricamente, en las municipalidades del estado Carabobo la movilidad urbana es siempre materia pendiente con sus habitantes. En el caso de la alcaldía sandiegana se había venido aplicando una política pública asistencial que brindaba de unas rutas comunitarias y estudiantiles a los residentes y visitantes de San Diego. No obstante, con los sucesivos y extensivos recortes presupuestarios proseguir con ese servicio gratuito se hizo insostenible para la contabilidad. Para 2016, en consecuencia, comenzó a bajar el índice de movilidad urbana en el municipio a raíz de las siguientes causas:

1. Carencia de unidades de transporte público pertenecientes al parque automotor de la Alcaldía del municipio San Diego.
2. Inexistencia de rutas de corto recorrido, o rutas comunitarias.

3. Inexistencia de medios alternativos para la movilidad urbana (pasarelas, caminerías, ciclo vías, etc.).
4. Inexistencia de un tabulador para garantizar tarifas para el sustento y mantenimiento técnico de las unidades de transporte, y del servicio en general.
5. Deterioro en el estado general de las vías públicas (Alumbrado, señalización, calzada, brocales, aceras, etc.).
6. Elevado nivel de congestión vehicular por mal uso de las vías públicas, peatonales y no peatonales.
7. Disminución de la productividad comercial e industrial del municipio.
8. Inadecuada implementación de políticas por parte del Ayuntamiento para la ejecución de proyectos de medios alternativos para la movilidad urbana.
9. Poca conciencia ciudadana, peatones y motoristas.

De todo esto, se desprendieron las siguientes consecuencias:

- Baja recaudación por parte del Ayuntamiento.
- Descenso en el índice de bienestar de desarrollo humano del Municipio.

Como se puede deducir, se elevan los costos de desplazamiento para la población y ocasiona un deterioro general del transporte interno del municipio. Al emplear la lógica de las necesidades básicas insatisfechas como criterio para medir la pobreza coyuntural y estructural podemos definir entonces, de acuerdo a Ñañez (2018) que, si los individuos no cuentan con las oportunidades para desarrollar tales capacidades, sus ingresos no aumentarán, impidiéndoles salir del estado de necesidad.

De nuevo, destaca el citado autor, que para ello es imperativo que los miembros de los hogares tengan acceso a servicios sociales que les permitan desarrollar capacidades, destrezas y haberes productivos en un específico contexto de oportunidades. La expresión estadística de las consideraciones anteriores se hace visible en el mapa de carácter catastral del Plan de Desarrollo Municipal donde a través de las zonas geográficas y los ámbitos de planificación del Consejo Local de Planificación se puede observar la información recabada de los indicadores de pobreza.

Ahora bien, para el autor, señala que la información derivada al calcular estos niveles de pobreza se procede a vincular a cada sub índice del índice de bienestar humano municipal la dimensión estadística que se transforma en la libertad económica, libertad social, libertad urbana de movilidad y acceso a traslado. Así entendida, la dimensión de la pobreza coyuntural y estructural como principal indicador para determinar el Índice de Desarrollo Humano tiene

una vinculación innegable con la movilidad urbana como arista fundamental de la libertad.

Luego, es pertinente contextualizar los elementos descriptivos actuales del problema. A saber, estos son:

- % de disminución, en términos reales, de recaudación por parte del ayuntamiento en ingresos propios.
- Disminución en el Índice de Desarrollo Humano del Municipio expresado a través del incremento de la pobreza estructural y coyuntural observables mediante el criterio línea de la pobreza con un 75,7% de hogares categorizados como pobres extremos.

En síntesis, aplicar esta:

Georeferenciación de la pobreza también, es un insumo de la aplicación del mencionado indicador, al aplicar el mismo sobre las dimensiones de constructividad del hogar y hacinamiento, acceso a servicios públicos y movilidad urbana [aquel indicador esencial a los fines de este proyecto], se obtiene un mapa de pobreza por dos canales de información, a saber: Pobreza de Ingreso o coyuntural y pobreza medida por necesidad básica insatisfecha, es decir por incapacidad de poseer un inmueble apropiado, conexión a servicios de agua potable, electrificación y comunicación y grados de escolaridad de la población activa económicamente que resida en los inmuebles consultados (Nañez, pág. 28)

A su vez, si detallamos la estrecha relación de las causas podremos observar que la inexistencia de un tabulador de tarifas tiene correlación directa con el estado general de las vías y la carencia total de unidades. Las razones resultan evidentes: sin un tabulador para garantizar tarifas para el sustento y mantenimiento técnico de las unidades de transporte, y del servicio en general habrá mayor gasto e inversión de recursos que no están siendo obtenidos adecuada y abundantemente.

Adicionalmente, podemos incluir la disminución de la productividad industrial y del comercio en el municipio al convertirse la movilidad en un tema de peso para la masa laboral. Tanto trabajadores como empresarios y comerciantes son afectados por la crisis de transporte en la medida que las horas-hombre se encarecen por los gastos añadidos en bonos para la movilidad o contratación colectiva de transportes. Es sencillo, la gente no llega a su trabajo, no se moviliza, por ende, no se produce ni se consume.

¿Por qué ha dejado el municipio de recibir la misma cantidad porcentual de ingresos fiscales que en años anteriores? A menor actividad comercial y laboral menor capacidad para pechar con impuestos. Un auge del consumo y la producción permitiría a las autoridades municipales contar con mayores recursos.

Así visto, la mala o nula prestación del servicio aunado al deterioro de los bienes públicos de tránsito son solo la consecuencia lógica. La movilidad como condición fundamental para facilitar servicios, productos y mercancías se ve entorpecida y reduce el margen de acción del despacho municipal lo que acelera el declive.

De igual manera, se pueden añadir otras causas perceptibles, pero arduamente medibles como son los hábitos de los conductores sandieganos. La poca conciencia cívica contribuye al deterioro general de las vías y perpetua un círculo vicioso de malas prácticas.

La principal problemática que subyace a estas causas difíciles de cuantificar es la inexistencia de rutas internas de movilidad en el municipio que trasciendan el recorrido de la avenida principal Don Julio Centeno. Como se había mencionado en líneas anteriores la poca conciencia cívica del municipio en relación a la movilidad urbana dificulta la elaboración de vías alternativas para el desplazamiento interno. En efecto, en los siguientes árboles de problemas y objetivos puede verse la esquematización de la situación (Ver FIGURA 1 y 2):



FIGURA 1. Árbol de problemas

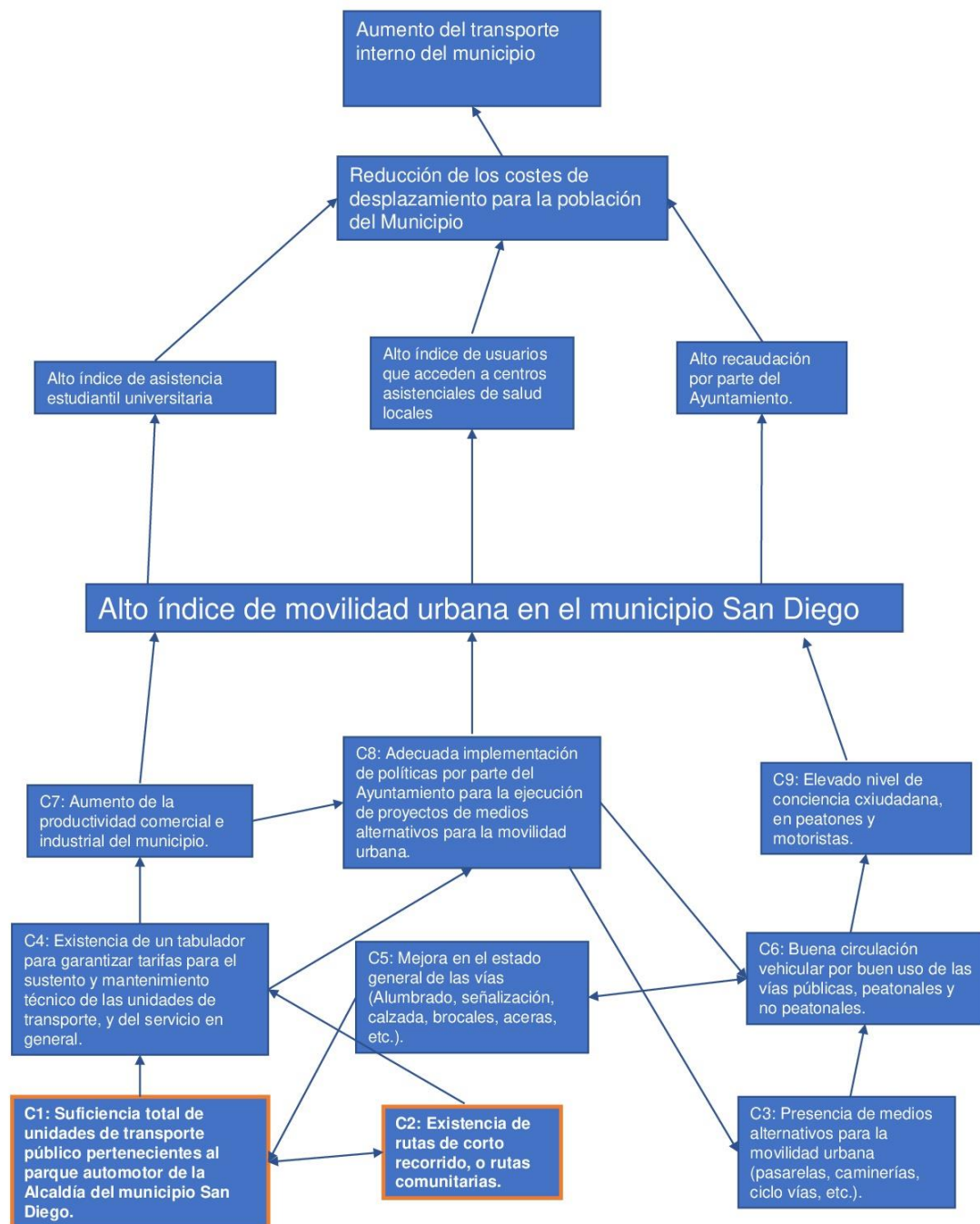


FIGURA 2. Árbol de objetivos

Por lo que resta decir, cabe solo acotar que el Ayuntamiento de San Diego no ha podido concretar la ejecución de proyectos alternativos para la movilidad urbana que estén en alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible o agendas internacionales de movilidad urbana. Aun así, este proyecto se inserta dentro de una las líneas de la gestión de gobierno planteadas en el Marco Estratégico del Plan de Desarrollo Municipal 2018-2022. A saber, en concordancia con la línea de Políticas Sociales (Ver FIGURA 3)

FIGURA 3.

Líneas sociales del Plan de Desarrollo Municipal del municipio San Diego



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal 2018-2022

En concordancia con el previo esquema observado, este proyecto se inserta en la consecución del objetivo estratégico de la Suprema Felicidad Social del Plan de la Patria, segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2013-2019 y con los objetivos número 1 y 11 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

De hecho, tomando la definición del Plan de Desarrollo Municipal (2017) respecto a la pobreza, esta “es consecuencia de la negación de bienes y servicios físicos y también de bienes socio emocionales y que, tal y como se ha determinado en recientes estudios del según el Banco Mundial, los pobres no son sólo el resultado del acceso limitado a bienes y servicios materiales, sino también de la falta de acceso a la salud, la seguridad, los servicios públicos”.

Por ello, el presente proyecto busca coadyuvar en la calidad de vida del ciudadano al coordinarse con la visión presentada en dicho plan y específicamente en el apartado de Seguridad Personal y Recreación y Esparcimiento. De igual forma, los fines de este trabajo se alinean con las siguientes metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible:

Objetivo 1: Fin de la pobreza

1.2 Para 2030, reducir al menos a la mitad la proporción de hombres, mujeres y niños de todas las edades que viven en la pobreza en todas sus dimensiones con arreglo a las definiciones nacionales

1.3 Poner en práctica a nivel nacional sistemas y medidas apropiadas de protección social para todos, incluidos niveles mínimos, y, para 2030, lograr una amplia cobertura de los pobres y los vulnerables

1.4 Para 2030, garantizar que todos los hombres y mujeres, en particular los pobres y los vulnerables, tengan los mismos derechos a los recursos económicos, así como acceso a los servicios básicos, la propiedad y el control de las tierras y otros bienes, la herencia, los recursos naturales, las nuevas tecnologías apropiadas y los servicios financieros, incluida la microfinanciación.

Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles

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.

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 y las personas con discapacidad.

A continuación, pueden observarse las matrices de impacto cruzado del problema para la determinación de las aristas clave en la coyuntura del Municipio San Diego y que permitieron delinear los cursos de acción en la problemática planteada. (Ver Figura 4 y 5);

FIGURA 4

Matriz de impacto cruzado

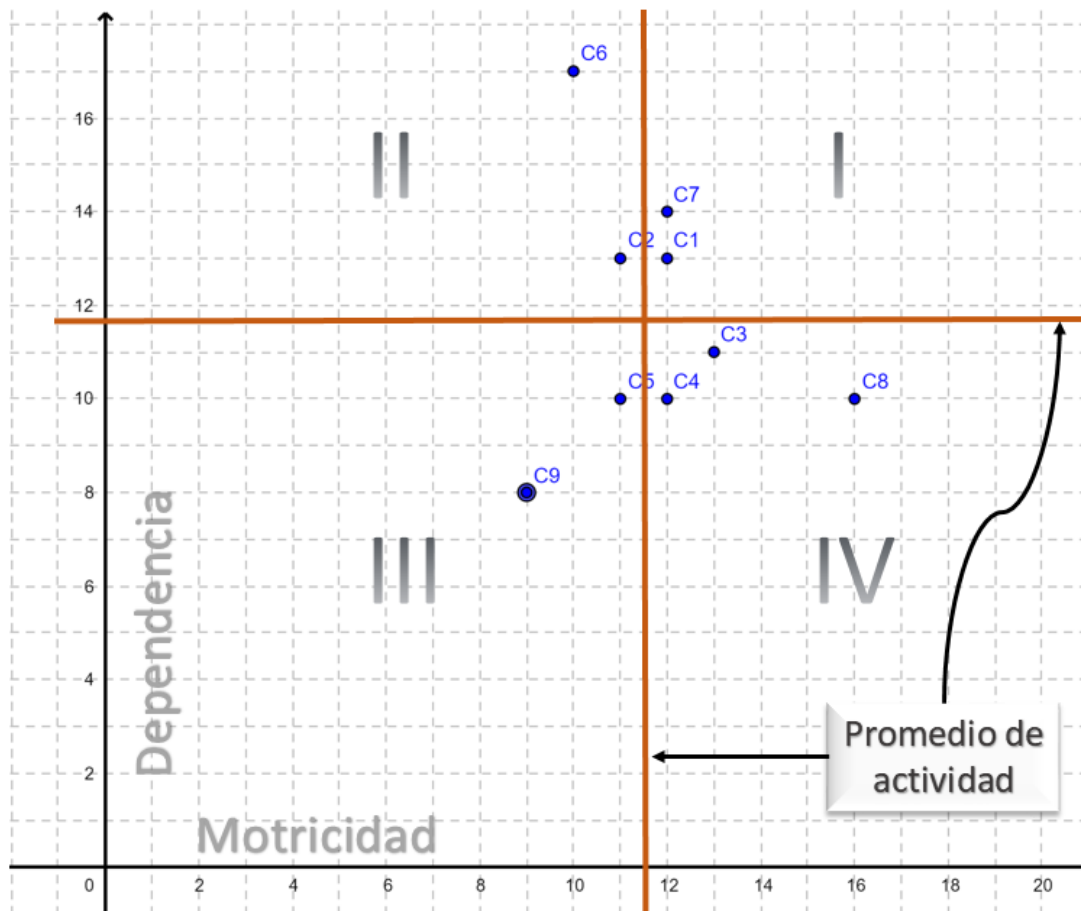
MATRIZ DE IMPACTO CRUZADO										
	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	Suma Activa
C1	0	3	1	1	1	2	2	1	1	12
C2	1	0	1	1	1	3	2	1	1	11
C3	2	2	0	1	1	3	2	1	1	13
C4	2	2	2	0	1	1	1	2	1	12
C5	2	1	1	1	0	2	2	1	1	11
C6	1	1	1	1	2	0	2	1	1	10
C7	2	1	1	3	1	1	0	2	1	12
C8	2	2	3	1	2	3	2	0	1	16
C9	1	1	1	1	1	2	1	1	0	9
Suma Pasiva	13	13	11	10	10	17	14	10	8	106
PROMEDIO DE ACTIVIDAD: 11,77778										

PARES DE LA MATRIZ DE IMPACTO CRUZADO			
Causas	S. Activa	S. Pasiva	Par Ordenado
C1	12	13	(12 , 13)
C2	11	13	(11 , 13)
C3	13	11	(13 , 11)
C4	12	10	(12 , 10)
C5	11	10	(11 , 10)
C6	10	17	(10 , 17)
C7	12	14	(12 , 14)
C8	16	10	(16 , 10)
C9	9	8	(9 , 8)

Fuente: Datos propios.

FIGURA 5

Gráfico de Motricidad-Dependencia



Fuente: Datos propios.

Análisis de actores

- **VIALSANDI:** Se trata de la institución local con potestad sobre el tema de vialidad y movilidad urbana del Municipio San Diego, siendo este un Instituto Autónomo de la Alcaldía del mencionado Municipio. Sobre este recae y es ejercida la autoridad para la discusión, diseño, aprobación de recursos y ejecución de políticas públicas en materia de vialidad del Municipio, convirtiéndolo en el Aliado Estratégico por excelencia. A su vez, y como parte de la naturaleza de dicha institución, esta debe estar en constante comunicación y manteniendo nexos de neurálgica importancia con otros actores claves del sistema como lo son los consejos comunales, asociación de vecinos, comité de usuarios y grupos o sindicatos de trabajadores del sector transporte público. Es, sin duda alguna, el principal y el más central actor del sistema.
- **Comité Pro-Defensa de los Usuarios:** Este comité, juramentado en mayo del presente año por el presidente de VIALSANDI tiene como fin el defender los intereses de los usuarios del transporte público en la localidad sandiegana frente a la cada vez más deteriorada prestación del servicio y el estado de las vías en general. Para su constitución fueron tomados en cuenta los consejos comunales que hacen vida en el Municipio, representantes de líneas de transporte, representantes de la División de Vialidad de la Alcaldía y, por supuesto, la presencia del presidente del Instituto Autónomo. Así pues, representan, junto a las ASOVECINOS y Consejos Comunales en sí mismos, las formas más organizadas de articulación y canalización de demandas colectivas y de elaboración de propuestas, específicamente en materia de vialidad y transporte público en la localidad sandiegana, representando así una clara contraposición frente al anteriormente mencionado actor de VIALSANDI; siendo este último el recipiente natural de las demandas de aquellos.
- **Transportistas legales / Representantes de líneas:** Constituyen una suerte de actores intermedios dentro del sistema ya que, por un lado, no son recipientes directos de las demandas colectivas de los usuarios, pero son absolutamente necesarios para la prestación del servicio, o al menos una parte del mismo; y por otra parte, no son los demandantes ni elaboradores de propuestas principales o centrales en materia de vialidad o transporte pero, al igual que los usuarios, se ven afectados por elementos de la realidad económica nacional actual y tienen una

voz a ser escuchada en todo plan o programa que se elabore que pretenda tener un mínimo de éxito (Ver FIGURA 6,7, 8, 9 y 10)

FIGURA 6

ANÁLISIS DE INVOLUCRADOS

Involucrados	Intereses	Impacto		Importancia		Influencia	
				Alta	Baja	Alta	Baja
Alcaldía del municipio San Diego	Regulación del servicio	+		+		+	
VIALSALDI	Regulación y sanciones del servicio	+		+		+	
Consejos Comunales	Participación ciudadana	+		+		+	
ASOVECINOS	Participación ciudadana	+		+		+	
Gobernación del estado Carabobo	Regulación ruta universitaria	=			+	+	
Ciudadanos	Mejora en sus niveles de movilidad	+		+		+	
Transportistas legales	Prestación del servicio	+		+		+	
Transportistas ilegales	Prestación del servicio, sin pagar impuestos y regulaciones	-			+		+
Sindicatos del transporte	Condiciones laborales del servicio	=		+			+
Empresarios	Contratos asociados a la prestación del servicio	+		+		+	
Cooperativas	Prestación del servicio	=			+		+

Fuente: datos propios.

FIGURA 7
ANÁLISIS DE PARTICIPACIÓN

IMPORTANCIA	ALTA	-Alcaldía -VIALSANDI -Consejos Comunales -ASOVECINOS -Ciudadanos -Transportistas legales -Empresarios	-Sindicato del transporte
	BAJA	-Gobernación del estado	-Cooperativas -Transportistas ilegales
		ALTA	BAJA
INFLUENCIA			

Fuente: datos propios

FIGURA 8
DESCRIPCIÓN DE LOS CUADRANTES

CUADRANTE I – BENEFICIARIOS DEL DESARROLLO Y BENEFICIARIOS DIRECTOS

- ✓ Alcaldía del municipio
- ✓ Consejos Comunales
- ✓ ASOVECINOS
- ✓ VIALSANDI
- ✓ Ciudadanos
- ✓ Empresarios
- ✓ Transportistas legales

CUADRANTE II – SOCIOS Y ALIADOS

- ✓ Sindicatos del transporte

CUADRANTE III – INDIRECTOS Y EXCLUIDOS

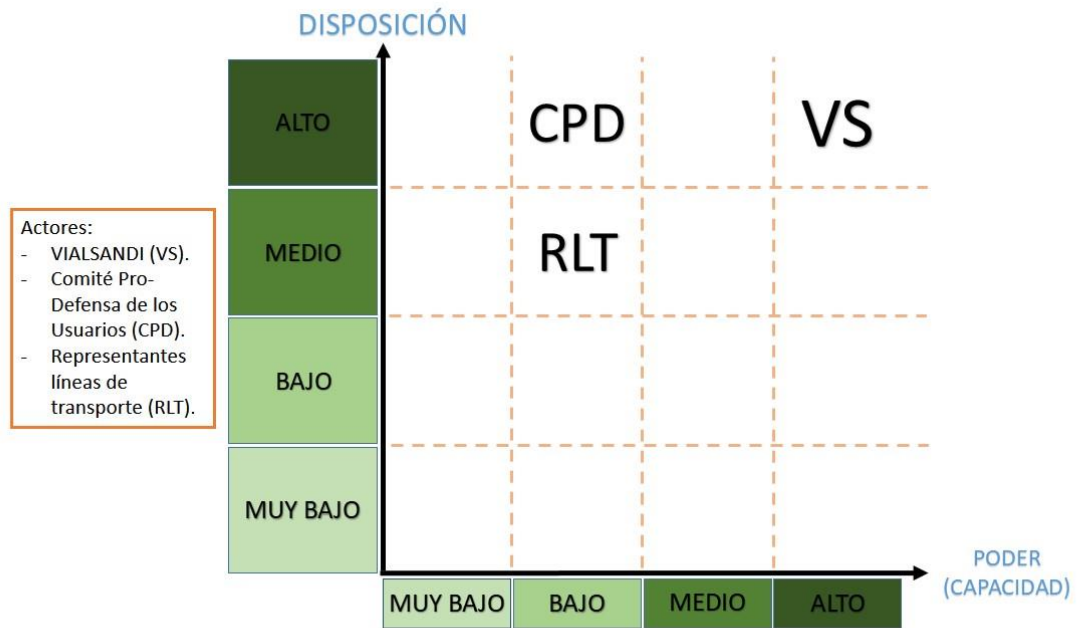
- ✓ Cooperativas

CUADRANTE IV – POTENCIALES OPOSITORIES

- ✓ Transportistas ilegales

Fuente: datos propios

FIGURA 9
PLANO DE ACTORES



Fuente: datos propios

FIGURA 10
ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD

<i>Análisis de factibilidad política</i>					
<i>ACTOR</i>	<i>POSICIÓN</i>	<i>PROBABILIDAD</i>	<i>RECURSOS DISPONIBLES</i>	<i>RANGO</i>	<i>PUNTUACIÓN</i>
<i>Alcalde</i>	<i>1</i>	<i>0,9</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>	<i>0,441</i>
<i>VIALSANDI</i>	<i>1</i>	<i>0,9</i>	<i>0,8</i>	<i>0,8</i>	<i>0,576</i>
<i>COMITÉ PRO-DEFENSA USUARIOS</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>0,5</i>	<i>0,8</i>	<i>0,4</i>
<i>REPRESENTANTES DE LINEAS DE TRANSPORTE</i>	<i>1</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,8</i>	<i>0,288</i>
<i>Total:</i>					<i>1,705</i>

Índice de factibilidad: 0,42625

Fuente: datos propios.

Metodología

Para la estructuración del presente proyecto, se utilizó la metodología de análisis estratégico situacional entendido como el proceso que nos permite identificar los problemas, sus causas, consecuencias, así como también los actores involucrados en el mismo, con el objetivo de definir posibles vías o alternativas de acción que apunten hacia su resolución de problemas. Cabe destacar que esta metodología sigue las directrices del Sistema Integral de Planificación Estratégica Situacional para la Administración Pública Nacional (SIPES-APN) del Ministerio del Poder Popular de Planificación. Entre los módulos que componen este sistema, se encuentran:

- Explicación Situacional: en este módulo se gestiona la información respectiva a la explicación de la situación de interés para el plan a formular, ésta contiene: problemas, causas, posibles soluciones, cambios esperados (González, 2005).
- Definición de Políticas Direccionales: este módulo gestiona la formulación de políticas y estrategias que dirigen el plan.
- Definición de Proyectos Operativos: este módulo permite la formulación, reformulación y seguimiento de proyectos operativos (acciones específicas) y acciones centralizadas.

Entre los pasos que encontramos dentro de esta metodología, tenemos:

- Análisis de los problemas. Para analizar el problema, se partió de la metodología del estudio sistémico del mismo. Para ello, se tomó en cuenta los 4 factores siguientes: descriptor, consecuencias, causas y causas claves. Entendiendo el primero de ellos como el indicador, el segundo como el pronóstico, el tercero como los problemas secundarios que explican el principal y el último como el aspecto clave sobre el cual se debe actuar, según el citado autor.
- Selección del problema a trabajar. Habiendo analizado los factores anteriormente mencionados, se procede a seleccionar el problema sobre el cual se aspira a incidir.
- Análisis de los participantes y actores. Este aspecto nos permite comprender cualquier persona o grupo, institución, empresa susceptible de tener un vínculo con el proyecto, optimizar los beneficios sociales e institucionales del proyecto y limitar los impactos negativos, sumado a potenciar el apoyo de aquellos con intereses coincidentes o complementarios al proyecto, según el mencionado autor.

- Análisis de las alternativas. Para estructurar toda la información referente al problema, procurando el surgimiento de alternativas que pudiesen enfrentar las distintas causas y efectos del mismo, se utilizó la metodología del árbol del problema y del árbol de objetivos, entendiendo esta como una herramienta que nos permite observar gráficamente cual es el problema, sumado a las causas y efectos del mismo. En el análisis de las alternativas, también se tomaron en cuenta 5 factores fundamentales: a) la viabilidad técnica, b) la aceptabilidad de la alternativa por la comunidad, c) el financiamiento requerido, d) la capacidad institucional para ejecutar y administrar la alternativa y 3) el impacto ambiental (Ilpes, 2004).
- Estructuración de la solución mediante la matriz de marco lógico (Ver ANEXOS). Esta herramienta de planificación permite organizar cual es la finalidad del proyecto, su impacto, qué bienes y servicios deberán ser productivos y cómo se hará producir dichos bienes o servicios. A su vez, dicha herramienta nos permite aprehender cual será el fin, el propósito, los componentes y las actividades necesarias a llevar a cabo (Romero, Sarmiento y Abreu).

Cursos de acción

Objetivo General

Mejorar los niveles de movilidad urbana interna del municipio San Diego, en el estado Carabobo.

Objetivos específicos

Consultar a los ciudadanos sobre las principales falencias y deficiencias de la anterior ruta comunitaria del municipio San Diego, estado Carabobo.

Concientizar a los usuarios y conductores de la anterior ruta comunitaria acerca de las buenas prácticas en el uso de la ruta comunitaria del municipio San Diego, estado Carabobo.

Diseñar una nueva ruta comunitaria adaptada a las necesidades planteadas por los ciudadanos y conductores del municipio

Reactivar la ruta comunitaria del municipio San Diego, del estado Carabobo.

Más allá de la reactivación de la ruta comunitaria que, por supuesto, representan la materialización de la solución propuesta por el presente proyecto, un eje central del mismo es la participación ciudadana como elemento que brinda un importante nivel de legitimidad a la política o serie de políticas que puedan surgir del seno de las actividades que serán llevadas a cabo involucrando a los actores pertinentes.

Partiendo de esto, en primera instancia se llevará a cabo la preparación de reuniones de planificación para, posteriormente, hacer lo mismo con el Comité de Usuarios. Seguidamente, se realizará una reunión donde participarán miembros de VIALSANDI, del Comité Pro-Defensa de los Usuarios y empresas, todo esto para gestionar la responsabilidad social. Luego se realizarán asambleas con ciudadanos de la localidad, canalizando las demandas, inquietudes y propuestas a través del Comité Pro-Defensa de los Usuarios y con presencia de representantes de VIALSANDI.

Lo anterior se llevará a cabo haciendo uso de métodos alternos de resolución de conflictos y técnicas de comunicación estratégica adquiridos en módulos del Diplomado de Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Política. Igualmente, se realizarán módulos de formación en aspectos técnicos y de concienciación de la mano de expertos en materia de: Análisis de Costos, Presupuesto y Planificación, los cuales irán dirigidos hacia la elaboración de

las tarifas a cobrar por el servicio prestado; Generación de Valor Público y Conciencia Ciudadana; dirigidos a orientar sobre el correcto uso y mantenimiento de lo público, y Movilidad Urbana para impartir conocimientos en cuanto a diseño de rutas y medios alternos de movilidad se refiere, esto último especialmente dirigido a personal técnico de VIALSANDI. Posteriormente se llevará a cabo el diseño de la campaña de concienciación para la promoción a lo externo de las asambleas. Luego se realizará la adquisición de los insumos necesarios para la posterior reactivación de las rutas comunitarias y así dar solución a la problemática en cuestión, a la misma vez que se concientiza a la ciudadanía respecto a la movilidad urbana y sus implicaciones.

Potenciales fuentes de financiamiento

- CAF
- VIALSANDI
- FONTUR (Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano)
- Universidad de Carabobo
- Responsabilidad Social Empresa Privada

Una vez que una o varias propuestas sean generadas a lo interno de las asambleas, y que cuenten con el apoyo de todos los grupos involucrados, éstas serán llevadas, mediante oficio explicativo avalado por los beneficiarios de dicha propuesta, ante el ente correspondiente; en este caso, quién hace de aliado estratégico de éste proyecto: VIALSANDI.

Como fue previamente establecido, debido a su naturaleza como ente sobre el cual recae y es ejercida la autoridad para la discusión, diseño, adjudicación de recursos y ejecución de políticas en materia de vialidad, el Aliado Estratégico con el cual contará este proyecto es el Instituto Autónomo de Vialidad del Municipio San Diego (VIALSANDI).

Naturalmente, la propuesta aquí presentada debe ir en concordancia con los lineamientos estratégicos del Plan de Desarrollo de la entidad en la cual se plantea dar solución a la problemática de la movilidad urbana. La presente iniciativa se encuentra contenida dentro de la segunda línea estratégica del Plan de Desarrollo del Municipio San Diego, la cual lleva por nombre “Políticas de Inversión”, más específicamente en las estrategias de:

- a) Contratación de estudios y proyectos referentes a la vialidad, el tránsito y circulación urbana municipal.

- b) Elaboración de Programas de Educación Vial dirigidos a los usuarios, conductores, peatones, operadores de transporte público y fiscales de tránsito municipal.
- c) Supervisión y control de las operaciones de transporte público de pasajeros dentro del ámbito urbano.

Todo esto se encuentra contenido dentro del Programa “Coordinación de Servicios de Vialidad y Transporte”, el cual tiene como finalidad coadyuvar en la optimización de circulación vehicular en el municipio San Diego a través de actividades como:

- a) Realizar el inventario permanente a nivel de subsistema de transporte público, por puesto y taxis con la revisión de las rutas prestadas dentro del Municipio,
- b) Mantener y controlar las rutas comunitarias complementarias a las rutas de transporte público, para servir a los sectores desasistidos de dicho servicio en el Municipio
- c) Coordinación de rutas del servicio de transporte público estudiantil. Dicho Programa cuenta con una asignación presupuestaria de Bs. 15.950.768.994,00 (Bs. S 159.507,69) (Ver Figura 11).

FIGURA 11. Presupuesto.

Presupuesto Proyecto "Mejoramiento de la movilidad urbana en el Municipio San Diego del Estado Carabobo"						
Cantidades expresadas en Bolívars Soberanos (Bs. S)						
	APORTE CAF	APORTE VIALSANDI	APORTE RESP. SOCIAL	APORTE FONTUR	APORTE UNIVERSIDAD DE CARABOBO	TOTAL POR ÍTEM
INSUMOS Y MATERIA PRIMA						
Cauchos, aceite y repuestos				100000		100000
Sillas y mesas	7000					7000
Material de papelería	5000	500				5500
Material Pop informativo	4000	1000		3000		8000
Total aporte por cada fuente de financiamiento	16000	1500	0	103000	0	120500
Total insumos y materia prima	120500					
EQUIPAMIENTOS						
Equipos Audiovisuales	5000		1200	5000	1000	12200
Total aporte por cada fuente de financiamiento	5000	0	1200	5000	1000	12200
Total equipamientos	12200					
MANO DE OBRA ESPECIALIZADA O ASESORÍA TÉCNICA						
Asesoría comunicacional	6000			900		6900
Mantenimiento y conservación de unidades	16000	1500				17500
Capacitación de transportistas	6000	1000		1200		8200
Sensibilización de usuarios y comunidad	6000	1000		1200		8200
Manejo de RR.SS.	10000	3000				13000
Total aporte por cada fuente de financiamiento	44000	6500	0	3300	0	53800
Total de obra especializada o asesoría técnica	53800					
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN						
Movilización de personal	2000			1000	500	3500
Taquilla de servicios informativos			700		3000	3700
Página web	5000				1000	6000
Gestión de contenido	2000		300	1100	1000	4400
Total aporte por cada fuente de financiamiento	9000	0	1000	2100	5500	17600
Total Gastos de administración	17600					
IMPREVISTOS						
Imprevistos	4440	480	132	6804	390	12246
Total aporte por cada fuente de financiamiento	4440	480	132	6804	390	12246
Total imprevistos	12246					
Total Aporte CAF	78440					
Total Aporte VIALSANDI	8480					
Total aporte Resp. Social Empresa Privada	2332					
Total Aporte FONTUR	120204					
Total aporte Universidad de Carabobo	6890					
Total presupuesto	216346					
Tasa de cambio oficial:	61,11					
Total de aportes expresados en dólar estadounidense (US\$)						
Total Aporte CAF	\$1.283,59					
Total Aporte VIALSANDI	\$138,77					
Total aporte Resp. Social Empresa Privada	\$38,16					
Total Aporte FONTUR	\$1.967,01					
Total aporte Universidad de Carabobo	\$112,75					
Total presupuesto	\$3.540,27					

Referencias bibliográficas

- Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948). Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas. Consultado el 14 de octubre del 2018. Disponible en:
https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf
- González, Caro. (2005). Guía metodológica para la formulación y evaluación de proyectos, orientados a resultados. Caracas.
- Guía para la elaboración de Proyectos (2011). Univesidad Católica Andrés Bello.
- Ilpes (2004). Metodología del marco lógico. En: Boletín del instituto, nro 15 (octubre), Santiago de Chile.
- Informe promovilidad urbana (2014). Comisión presidencial del gobierno de Chile. Consultado el 11 de octubre del 2018. Disponible en:
<https://mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2015/01/InformePromovilidad.pdf>
- Lefebvre, H., & Gaviria, M. (1969). El derecho a la ciudad. Paidós
- Ñañez, C. (2018).
- Romero, B., Sarmiento, M, & Abreu. M. (s/f). Cómo diseñar proyectos comunitarios bajo el enfoque de marco lógico. FIDES.
- Objetivos de desarrollo sostenible. Disponible en:
<http://www.sela.org/media/2262361/agenda-2030-y-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible.pdf>
- Plan municipal de desarrollo de San Diego (2017). Consultado el 09 de octubre del 2018. Disponible en:
http://www.alcaldiadesandiego.gob.ve/pdf/clpp_ibhm/Plan%20Mcpal.%20Desarrollo%202014-2017.pdf
- Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2013-2019. Consultado el 16 de septiembre del 2018. Disponible en:
http://www.mppp.gob.ve/wp-content/uploads/2013/09/ley_plan_patria.pdf
- Sen. A. (2000). El desarrollo como libertad. *Gaceta ecológica*, (55).

Portales de prensa consultados

- Contrapunto Venezuela, 18 de junio del 2018. Consultado el 21 de octubre del 2018. Disponible: <http://www.contrapunto.com/mobile/noticia/un->

diagnostico-y-4-soluciones-a-la-crisis-del-transporte-en-venezuela-
208516/

ANEXOS

- **Oficio de remisión del proyecto por parte de VIALSANDI en la alcaldía de San Diego**

San Diego 2018, Octubre.

Atención:

Ciudadano

Ing. Eduardo Pino

Presidente de I.A.M Vialsandi.

Sirva la presente para saludarle, queremos hacerle entrega y presentación de un borrador del proyecto que lleva por nombre "Mejoramiento de la Movilidad Interna del Municipio San Diego" con el cual buscamos lograr la reactivación de las rutas comunitarias del municipio, las cuales por diversos factores han dejado de funcionar, proyecto el cual elaboramos desde el diplomado de Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Pública de la Universidad Católica Andrés Bello.

Atentamente;

Lorenzo Rodríguez

Luis Magallanes

Viviana Pineda

Enderson Sequera

José David Torres.

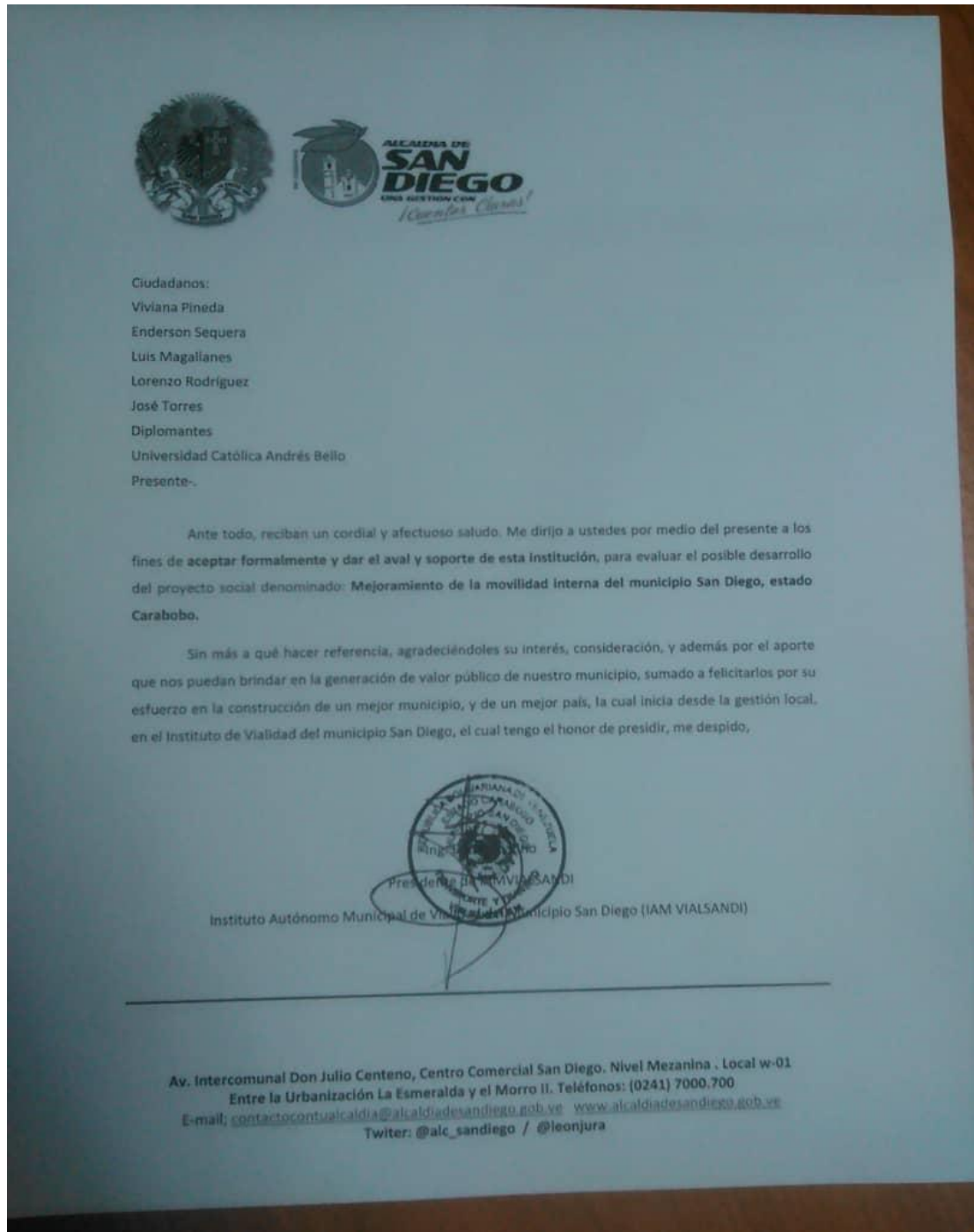
Recibido por:

Fecha: / / Hora:

VIALSANDI I.A.M.

No implica aceptación de su contenido

Oficio de aval de aceptación de VIALSANDI de la alcaldía del municipio San Diego



-Nota de prensa. Creación del Comité de Usuarios.



CARABOBO

Crean Comité De Usuarios Y Transportistas En San Diego

18 Abril, 2018 admin Comentarios desactivados

Los vecinos y los conductores con el apoyo de la Alcaldía del municipio San Diego conformaron el Comité de Usuarios y Transportistas para trabajar en conjunto en la búsqueda de las soluciones a los problemas que presenta el transporte público en el municipio, donde han dejado de circular casi ciento cincuenta unidades, en lo que va de año, por falta de

Resumen narrativo de objetivos	Indicadores	Medios de comprobación	Factores externos
Fin: Contribuir a la reducción de costes de desplazamiento de la población urbana interna del municipio San Diego	Variación de los costes de desplazamiento de la población urbana del municipio San Diego expresados en tiempo de espera en la parada	1-Estadísticas disponibles en el INE, VALSANDI, Instituto Municipal y estudios de opinión	La población transmite a sus círculos cercanos la formación adquirida en la campaña y reuniones
Propósito: Mejorar la movilidad interna en el municipio San Diego	1-Variación en el número de personas que transitan por las paradas 2-Variación en el desempeño del Índice de Desarrollo Humano 3-Variación en el número promedio de días de ausentismo laboral en el municipio San Diego 4-Variación en el índice de satisfacción de los ciudadanos sandiegos respecto a la prestación de servicios de transporte	1-Estadísticas disponibles en el INE, VALSANDI, Instituto Municipal 2-Entrevistas y focus group a beneficiarios directos del proyecto	La población mejora sus niveles de movilidad urbana disminuyendo sus tiempos de espera en las paradas
Componentes (Resultados):		1-Registros de asistencia en las asambleas de ciudadanos 2-Registro de reuniones con los Comités de Usuarios 3-Informe sobre el impacto y desempeño de la campaña 4-Informe sobre desempeño de la ruta 5-Registro contable de los insumos	
1-Reactivación de las rutas comunitarias del Municipio San Diego	1.1- Porcentaje de beneficiarios directos de la ruta comunitaria		
2-Población ciudadana concientizada respecto a la movilidad urbana	1.2-Número de asambleas ciudadanas realizadas por año 2-Número de personas concientizadas por la campaña		
Actividades: 1.1-Preparación de reuniones de planificación 1.2-Preparación de reuniones de con el Comité de Usuarios 1.3-Reunión entre VALSANDI, Comité de Usuarios y empresas para gestionar la responsabilidad social 1.4-Realización de asambleas de ciudadanos 1.5-Realización de talleres de capacitación para usuarios y transportistas 1.6-Diseño de la campaña de concientización 1.7-Ejecución de la campaña de concientización 2.1-Aquisición de los insumos 2.3-Reactivación de las rutas comunitarias	1-Equipo de funcionamiento 2-Servicios de asesoría comunicacional 3-Infraestructura 4-Insumos para autobuses 5- Alianzas estratégicas en torno a la responsabilidad social 6. Personal para la capacitación 7. Papelería para reuniones y asambleas de ciudadanos	1-Registros contables del proyecto	La población asiste a las asambleas de ciudadanos, participa en el diseño de la ruta y es receptiva con la campaña de concientización

-Matriz de Marco Lógico