

Consulta Metro de Medellín 2019

1. Línea 1 – Metro de Lima

1. Adicional a los usuarios y el gobierno, ¿qué otros grupos de interés pueden ser críticos en las decisiones y operaciones de los sistemas de transporte masivo - Metro? ¿Qué criterios se podrían tener en cuenta para definir objetivamente esta criticidad?

En LÍNEA 1 tenemos un mapeo de Grupos de Interés (stakeholders) de acuerdo al nivel de criticidad que tienen en la operación. Para este trabajo hacemos una semaforización, basada en la relación que tenemos que tener con ellos. Este mapeo y la relación se actualiza todos los años.



- 2. ¿Qué expectativas generales de la sociedad civil, los gobiernos y otras partes interesadas se han identificado a nivel sectorial para la gestión de los sistemas de transporte masivo - Metro? ¿Hay algunas de estas que obedezcan a temas específicos de desarrollo sostenible?**

En Perú entró en funcionamiento la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) cuyo objetivo es lograr un sistema de transporte de calidad en la capital. Creada el 26 de diciembre del 2018 con la promulgación de la Ley N° 30900, la ATU es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera. Humberto Valenzuela, ex director general de Transporte Terrestre del MTC, ha sido designado como su presidente. Debido a que tiene como objetivo principal organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en la ATU se fusionan la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) de la Municipalidad Metropolitana de Lima, el Instituto Metropolitano del Transporte de Lima (ProTransporte), la Gerencia General de Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial del Callao y la Autoridad Autónoma del Sistema de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE). (Adjuntamos la Ley para más información).

- 3. ¿Cuáles son los principales impactos positivos y negativos que se destacan a nivel sectorial en la operación de los sistemas de transporte masivo – Metro?**

Positivos: Rápidez, seguridad, precio del pasaje.

Negativos: Muchas personas usan la operación, colas, faltan más líneas de metro para la ciudad.

2. Metro de Santiago:

- 1. Adicional a los usuarios y el gobierno, ¿qué otros grupos de interés pueden ser críticos en las decisiones y operaciones de los sistemas de transporte masivo - Metro?**

Sin duda el más importante son las comunidades aledañas a los nuevos proyectos de expansión, dado que serán lo que tendrán que hacer frente a las externalidades negativas propias de la construcción y su intervención en el espacio ¿qué criterios se podrían tener en cuenta para definir objetivamente esta criticidad? No contamos con criterios “objetivos” para determinar esto, pero sí con una matriz actualizada de Stakeholders gracia a un trabajo (taller) de priorización con la misma administración de la empresa (todo el comité ejecutivo)

- 2. ¿Qué expectativas generales de la sociedad civil, los gobiernos y otras partes interesadas se han identificado a nivel sectorial para la gestión de los sistemas de transporte masivo - Metro? ¿Hay algunas de estas que obedezcan a temas específicos de desarrollo sostenible?**

En el marco de la actualización de su Mapa de Stakeholders, se condujeron entrevistas y encuestas con varios de ellos. En ellas se señaló que existen importantes expectativas de mejora respecto a la acción de Metro en temas tales como eficiencia, cercanía y aporte al desarrollo local.

3. ¿Cuáles son los principales impactos positivos y negativos que se destacan a nivel sectorial en la operación de los sistemas de transporte masivo – Metro?

Eso pueden sacarlo del reporte de Sostenibilidad 2018 que se encuentra adjunto.

3. TMB:

Responde en archivo adjunto.

4. Metro Ciudad de México:

1. Adicional a los usuarios y el gobierno, ¿qué otros grupos de interés pueden ser críticos en las decisiones y operaciones de los sistemas de transporte masivo - Metro? ¿qué criterios se podrían tener en cuenta para definir objetivamente esta criticidad?

Dos principales grupos de interés que pueden tener cierto impacto en las decisiones y operación del Metro son los proveedores, tanto de refaccionamiento, tecnología, etc. como de servicios.

2. ¿Qué expectativas generales de la sociedad civil, los gobiernos y otras partes interesadas se han identificado a nivel sectorial para la gestión de los sistemas de transporte masivo - Metro?
Bueno a partir de las encuestas anuales que se aplican y de diversos estudios y análisis de otras dependencias y del gobierno, las expectativas más importantes que se identifican son la regularidad de un servicio de transporte, que proporcione un servicio constante y regular; así como la seguridad, que la experiencia de viaje en el transporte sea seguro y garantice la integridad física y material de la sociedad.
¿Hay algunas de estas que obedezcan a temas específicos de desarrollo sostenible?
NO

3. ¿Cuáles son los principales impactos positivos y negativos que se destacan a nivel sectorial en la operación de los sistemas de transporte masivo – Metro?

El Metro por su capacidad de transporte, seguridad y rapidez continua siendo la columna vertebral de movilidad de la zona metropolitana.