

Programa Desarrollo Profesional
UPR-PUPR-ATI
Grupo 3

**El impacto socio-económico de ATI en el
Centro Urbano de Río Piedras**



1903

Paul A. Cordero Acevedo
Escuela Graduada de Planificación

Consejera:
Criseida Navarro, PhD, PPL



Presentación de Informe Final
5 de mayo de 2007



Contenido

- Problema
- Objetivos de la Investigación
- Marco Teórico
- Metodología
- Resultados
- Recomendaciones
- Programación
- Conclusión

Problema

- La construcción del Tren Urbano además de proveer una alternativa de transporte regional promete transformar la ciudad.
- Plantea una esperanza de revitalización a los centros urbanos por los cuales atraviesa, de potenciar una multifuncionalidad a los espacios y generar flujos significativos de personas a éstos.

Problema

- Por un lado, dada su desarrollo y rol histórico de centro de transferencia intermodal y su potencial de conectividad se esperaría que la presencia del Tren Urbano volviese a convertir al **Centro Urbano de Río Piedras** en un centro de actividad social y económica de carácter regional.

Problema

- Por el otro, el **Centro Urbano de Río Piedras** ha pasado por incendios, explosiones, remodelaciones y la construcción del **Tren Urbano** durante la última década.
- A consecuencia de esto ha sufrido, en grado similar o mayor a todos los centros urbanos, de la pérdida de la actividad económica que en un pasado gozaba.

Objetivos de la investigación

- Determinar si la presencia del Tren Urbano / ATI ha generado o no un impacto socioeconómico para el CURP.
- Elaborar medidas de desarrollo económico local para el CURP que complementen la presencia del Tren Urbano/ATI:

- Que generen mayor actividad económica.
- Que generen mayor demanda de viajes.

Marco Teórico

- El propósito principal de la inversión en la transportación colectiva ha sido mejorar la accesibilidad y movilidad urbana.
- Recientemente la inversión en la transportación colectiva también se considera un medio de desarrollo económico para la comunidad intervenida.

Metodología

- Evaluación del impacto socio-económico
 - Transit Cooperative Research Program Report 35: *Economic Impact Analysis of Transit Investment's: Guidebook for Practitioners*
- Desarrollo del perfil del hogar
 - Censo de Población
- Desarrollo del perfil del negocio
 - Encuesta a negocios
- Estudio de casos
 - Viaje técnico y revisión de literatura

Métodos de Medida de Impactos

Medidas de Impactos

Generativos:

- Modelos de sistemas de transportación y uso de terreno
- Análisis Beneficio-Costo
- Matriz de Insumo-Producto
- Modelos de simulación y pronosticación económica
- Modelos Econométricos
- Comparaciones Estadísticas y No Estadísticas

Medidas de Impactos Redistributivos y Transferencia:

- Comparación de Estudios de Caso
- Entrevistas, Encuestas o Grupos Focales
- Análisis de Condiciones Físicas
- Análisis del Mercado de Bienes Raíces
- Análisis de Impacto Fiscal
- Análisis de Apoyo al Desarrollo

Análisis de Impactos

Proyectado

- Durante el periodo operacional se generaría un impacto económico de \$95.8 millones anuales en volumen de ventas adicionales de negocios.
- Crearía unos 2,172 trabajos nuevos en Puerto Rico. De estos 457 serían empleos directos y 1,715 empleos indirecto e inducidos.

Encontrado

- El 62% de los negocios encuestados han experimentado disminución en ventas en los últimos años.
- La cantidad de empleados en los negocios se ha mantenido inalterada comparada con la del 2002.

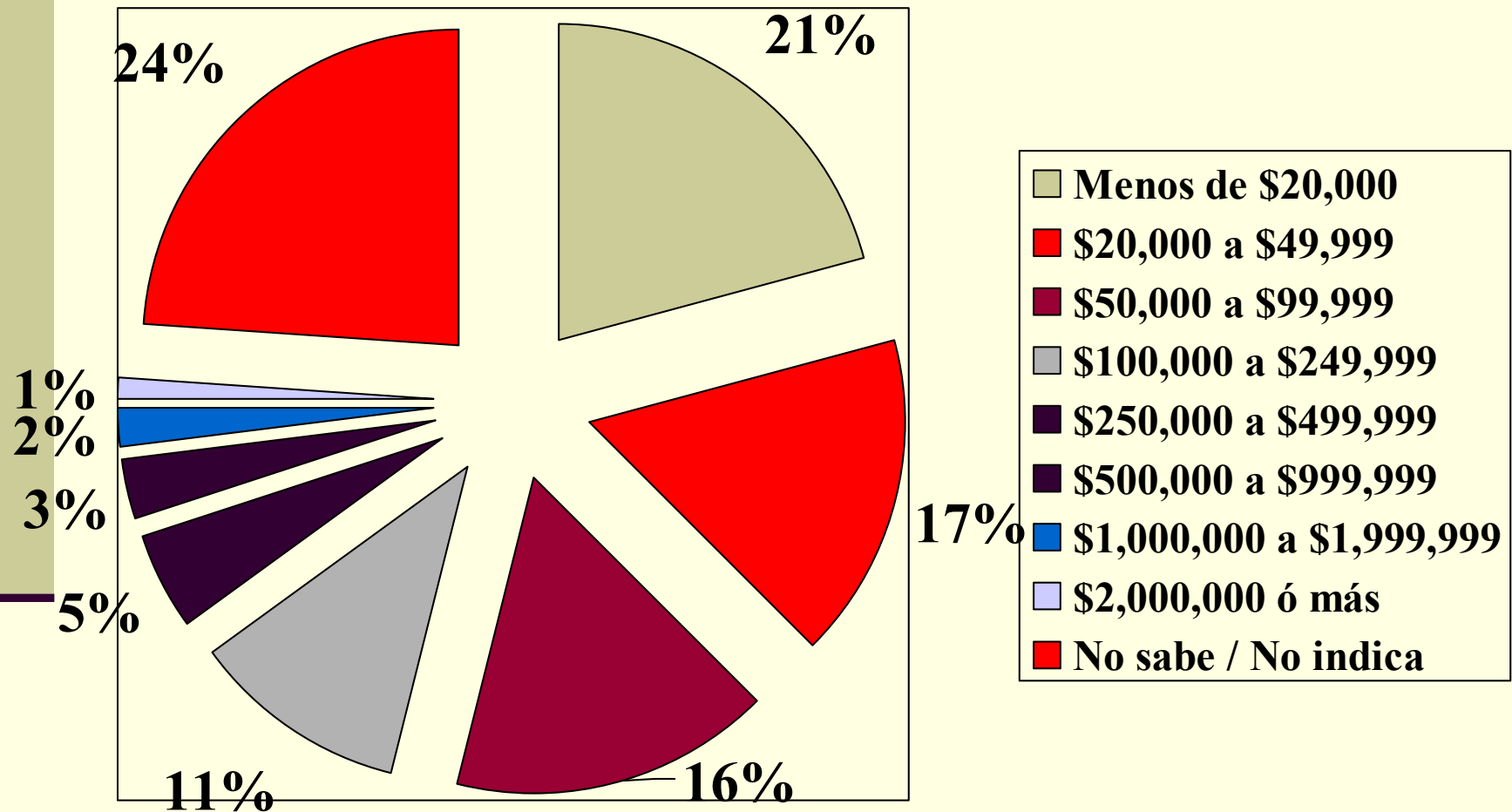
Perfil Socio-económico

- La población total es de 6,077 habitantes
- El total de hogares es de 2,297
- El 41% utiliza transportación colectiva para trasladarse al trabajo
- La mediana de ingreso del hogar es de 13,276

Determinación de la Muestra de Negocios (p=.05)

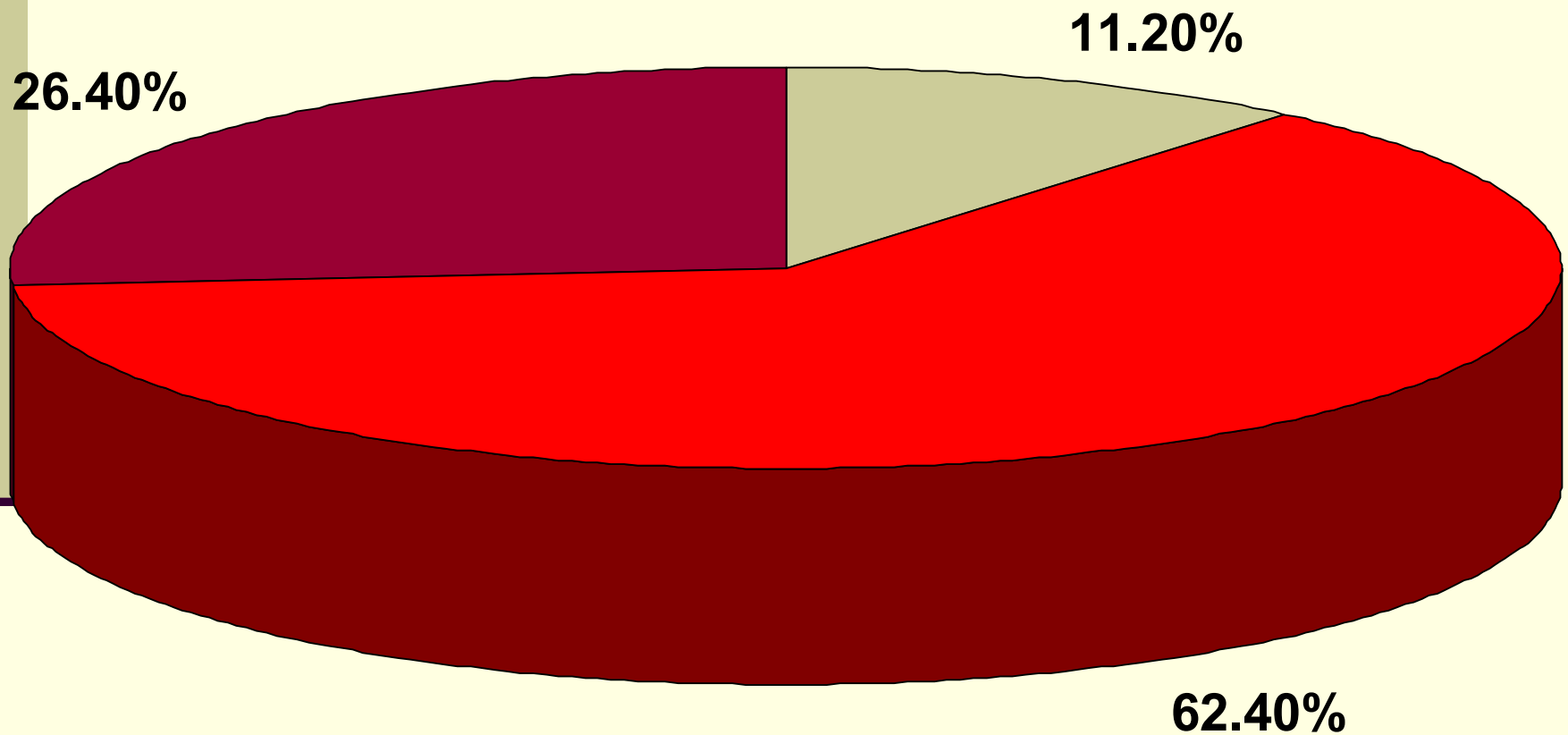
Código Industrial	N	P	n
44-45 Comercio al Detal	128	40%	70
48-49 Transportación y Almacenaje	4	1%	2
51 Información	2	1%	1
52 Finanzas y Seguros	4	1%	2
53 Bienes Raíces y Alquiler y Arrendamiento	0	0%	0
54 Servicios Profesionales, Científicos y Técnicos	25	8%	14
55 Dirección de Compañías y Empresas	0	0%	0
56 Servicios Administrativos y Apoyo y Manejo de Desperdicios y Remediación	3	1%	2
61 Servicios Educativos	5	2%	3
62 Cuidado de Salud y Asistencia Social	23	7%	13
71 Arte, Entretenimiento y Recreación	6	2%	3
72 Servicios de Alojamiento y Preparación de Comida	43	13%	23
81 Otros Servicios (excepto Administración Pública)	68	21%	37
92 Administración Pública	13	4%	7
TOTAL	324	100%	177

Volumen de Ventas (n=197)



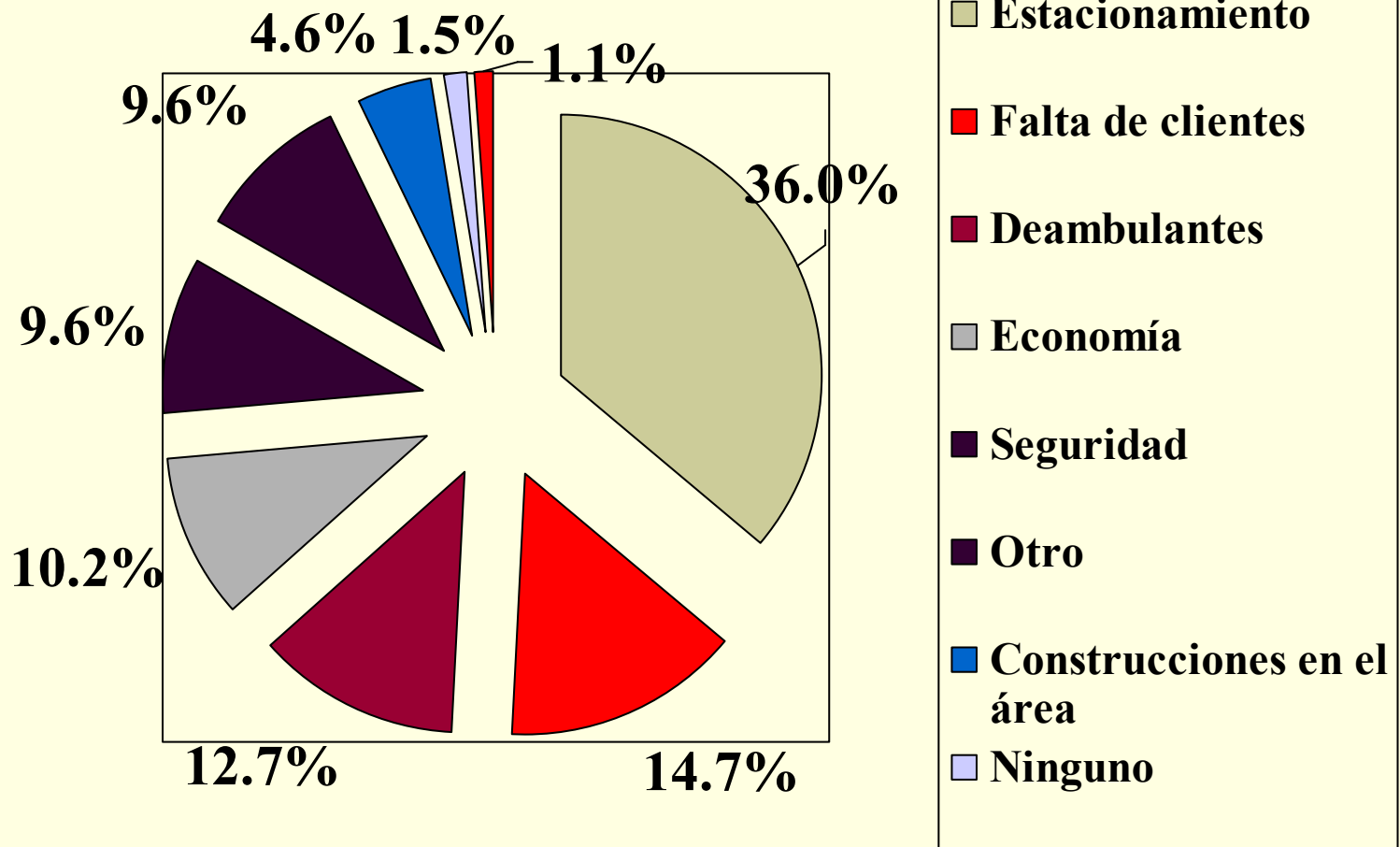
Volumen por Nivel

Tendencia en Ventas (n=197)



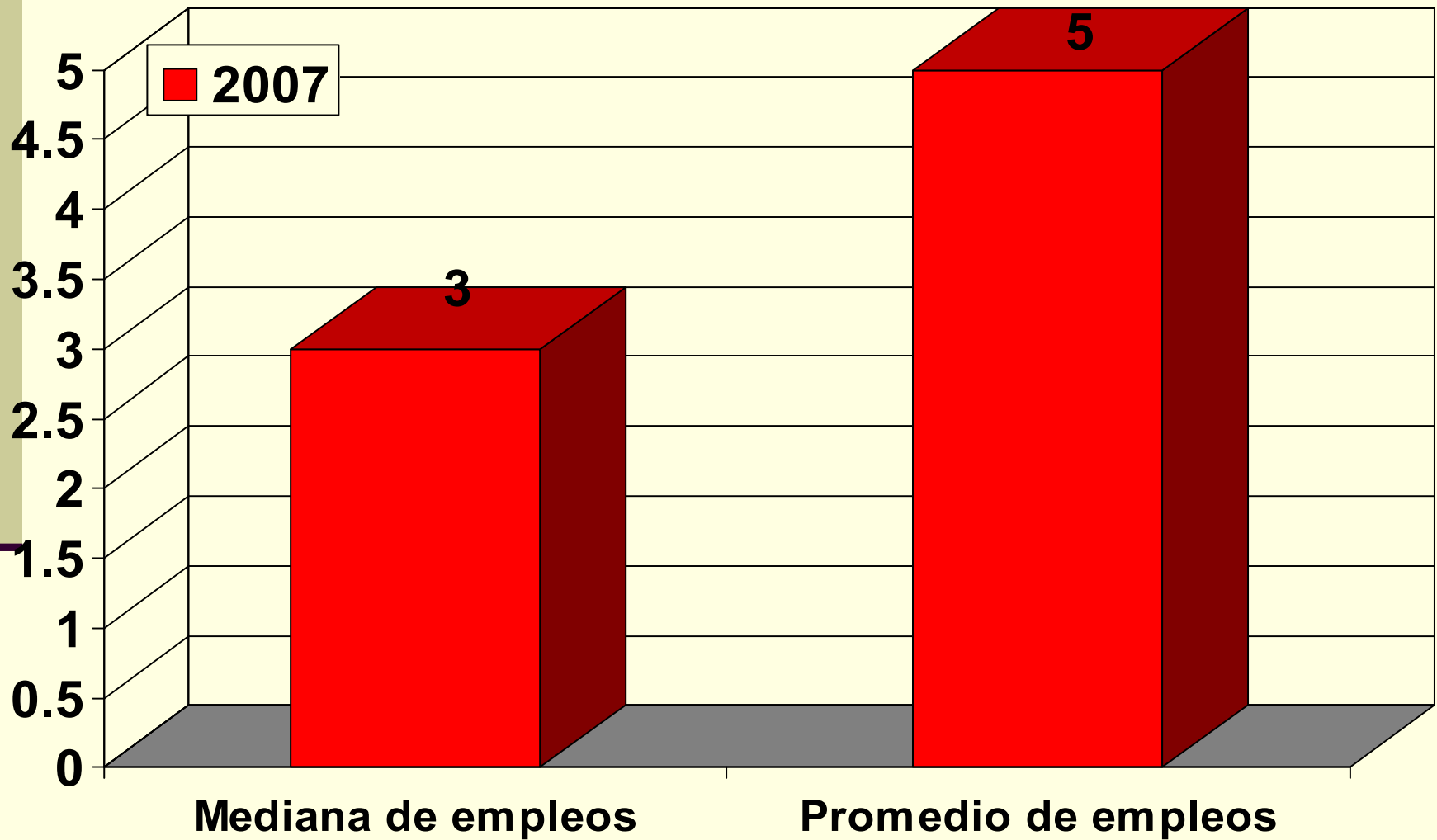
■ Aumento en Venta ■ Disminución en Ventas ■ Igual

Razón Disminución en Ventas (n=197)

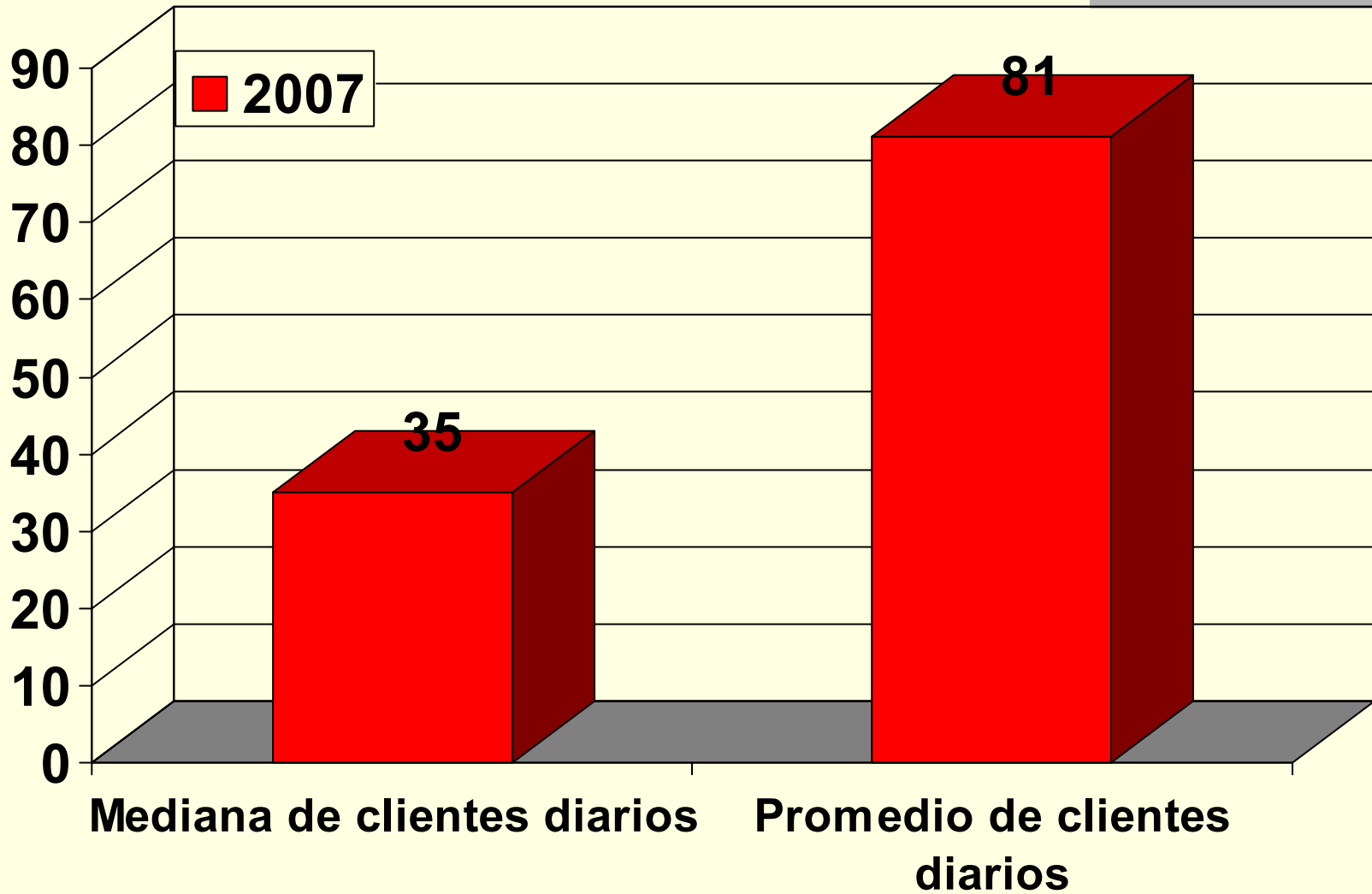


Razón Provista

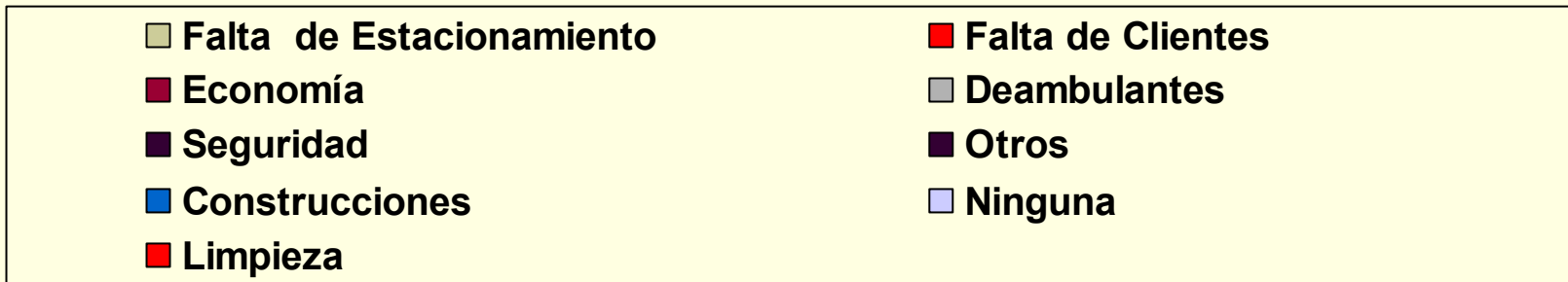
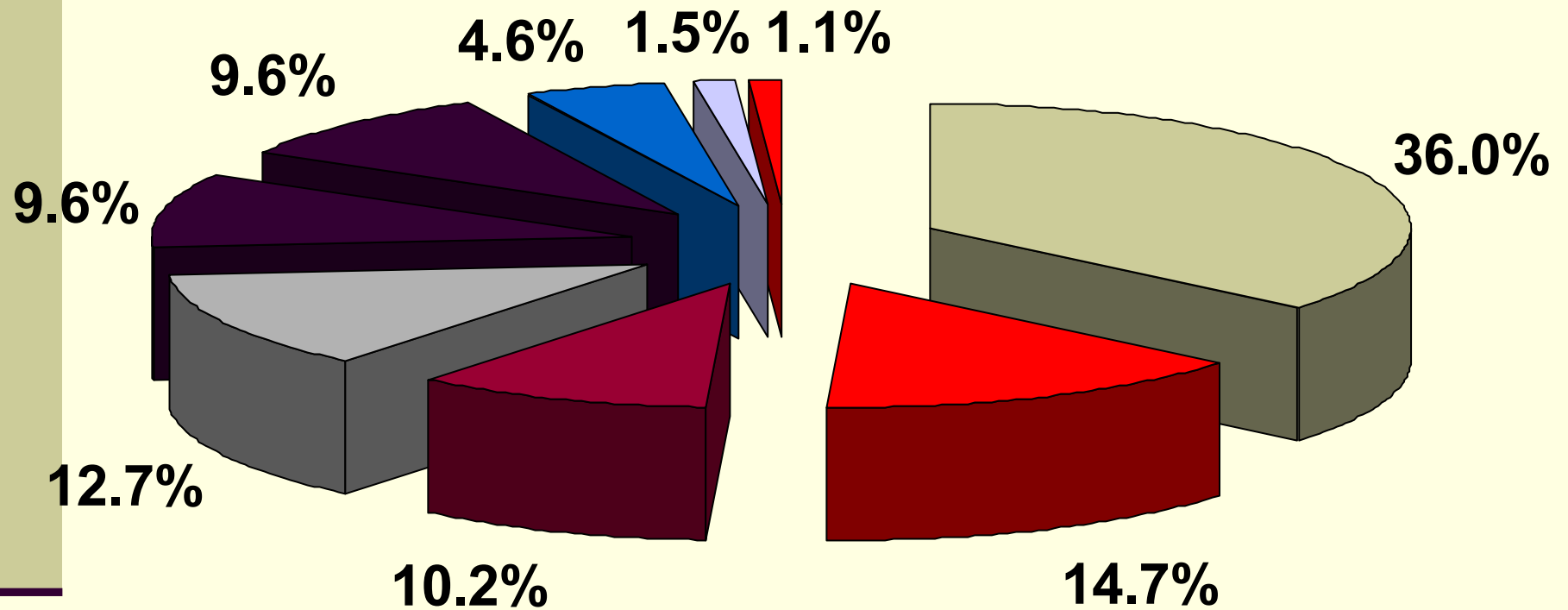
Empleos (n=197)



Cientes (n=197)



Problemas del Negocio (n = 197)



Estudio de Caso: Portland

- Orenco Station
- The Round
- Collins Circle



Propuesta o Recomendación

- Adoptar una estrategia de Desarrollo Orientado al Transporte Colectivo (Transit-Oriented Development) en el Centro Urbano de Río Piedras que capitalice en la inversión pública del Tren Urbano.
- Expandir el ámbito de estas estrategias para incorporar mecanismos de desarrollo económico local o comunitario.

Beneficios de “TOD”s

Sector Público:

- Aumento en ingresos por patrocinio
- Oportunidades de desarrollos conjuntos
- Revitalización de comunidades
- Desarrollo Económico
- Menos congestión vehicular
- Disminución de emisiones contaminantes al aire
- Reducción del desparrame urbano
- Ahorro en gastos en infraestructura
- Aminoración de incidencia criminal
- Aumento de capital social y participación ciudadana

Sector Privado:

- Aumento en valor de la tierra y propiedades
- Incremento en vivienda asequible
- Mayor volumen de ventas comerciales
- Más oportunidades de acceso al mercado laboral
- Reducción de costos y necesidad de estacionamientos
- Mayor actividad urbana física

Marco Legal

- Ley 75 del 5 de julio del 1995 “Ley de Zona de Planificación Especial para la Rehabilitación de Río Piedras”
- Ley 207 del 25 de agosto de 2000 “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación”
- Ley 212 del 29 de agosto de 2002 “Ley para la Revitalización de los Centros Urbanos”
- Ley 81 del 30 de agosto de 1991. “Ley de Municipios Autónomos”
- Ley 267 del 10 de septiembre de 2004. “Ley de Desarrollo Sustentable”
- Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) of 1991
- Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21) of 1998
- Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU) of 2004.

Estrategias a Corto Plazo

- Programas de Descuentos a los Clientes Usuarios de ATI.
- Intercambio de Publicidad entre ATI y la Asociación de Comerciantes y Profesionales de Río Piedras.
- Días de Acceso Libre en Río Piedras.
- Desarrollo de un “Website” del CURP en conjunto con ATI como el de “La Nueva Milla de Oro”.

Estrategias a Mediano Plazo

- Incentivos contributivos a negocios que participen del Programa ATI en TU trabajo.
- Preparación de un Directorio o Guía de Comercios de Río Piedras.
- Programa de Incentivos de Desarrollo de Vivienda Asequible.
- Créditos contributivos a edificios “verdes” (LEED) y residentes usuarios de ATI.
- Programa de Peatonalidad y Bicicleta.

Estrategias a Largo Plazo

- Replicación de Estrategias de TOD en otras estaciones del Tren Urbano.
- Desarrollo de un Plan Integral de Uso de Terreno y Transportación Regional.
- Dotar a ATI con mayores facultades en la toma de decisiones sobre la gerencia del transporte colectivo en Puerto Rico.

Conclusión

- El Tren Urbano ha tenido un impacto limitado en el CURP.
- Para determinar el tamaño de ese impacto se requiere de mayor información cuantitativa como un censo periódico para negocios del área.
- No obstante, este trabajo comienza a revelar el rol que el transporte colectivo puede tener en crear la ciudad anhelada.
- ATI debe ser la punta de lanza para la transformación del “modos vivendi” de Puerto Rico, y lograr un verdadero desarrollo sostenible.

Agradecimientos

- Prof. Criseida Navarro, PhD
- Prof. Benjamín Colucci, PhD
- Prof. Gabriel Moreno, PhD
- Profesores del Programa Desarrollo Profesional UPR-PUPR-ATI
- Compañeros del Grupo 3 del Programa Desarrollo Profesional UPR-PUPR-ATI
- Prof. Juan Giusti
- Prof. Danelia Rocha
- Prof. Carmen Correa
- Prof. Carlos Guilbe
- Zaida Rico y Personal de ATI
- Rose Marie Bernier y el Personal de ACI
- Clay Thompson y Personal de TRI-MET
- Olga N. Rodríguez

Referencias

TRCP: Research Results Digest 52: Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review, Chisholm, Gwen, Transportation Research Board, 2002.

TCRP Report 102: Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects, Transportation Research Board, 2004.

TRCP: Research Results Digest 294: Transit-Oriented Development: Developing a Strategy to Measure Success, Jenks, Christopher W., Transportation Research Board, 2005.

Community Building Sourcebook: Land Use & Transportation Initiatives in Portland, Oregon, Detweiler, Jillian, 2005.

RECORDEMOS

La Transportación no es un fin en sí mismo, sino un medio para llegar a un destino.

Preguntas

