



# CAPITULO IV

---

## SECTOR VIALIDAD Y TRANSPORTE

### *El Estado Mérida en el camino de su desarrollo sustentable*

**MATILDE PALMAR**



## SECTOR VIALIDAD Y TRANSPORTE

### *“El Estado Mérida en el camino de su desarrollo sustentable”*

# E

l uso de los diversos medios de transporte ha constituido a lo largo del desarrollo de los pueblos y ciudades, uno de los objetivos fundamentales del hombre cuando evidencia su necesidad de movilización.

Mundialmente se observa la tendencia de los países desarrollados y en vías de desarrollo en generar nuevas oportunidades, aprovechando los diversos modos de transporte en la gama más amplia de tecnología, buscando un mejor rango de seguridad para el usuario y un mejor aprovechamiento del recurso energético.

La Comunidad Europea, sin duda alguna es un ejemplo de comunicación por tierra, aire y agua; es así como en la segunda guerra mundial, los anchos de trocha diferentes de vía férrea constituían una separación física real de los países. Hoy día la legislación de la comunidad ha obligado a realizar grandes inversiones para la uniformidad del ancho de trocha, permitiendo el libre paso de trenes de país a país. Caso igual ocurre con el sistema vial. Es un requisito indispensable ofertar buenas vías al transporte internacional de personas y cargas para ser miembro de la comunidad, razón por la cual la inversión en autopistas y vías expresas han ocupado un porcentaje importante de los presupuestos de las naciones.

El aprovechamiento de los recursos hídricos para la navegación por ríos, mares son igualmente un ejemplo en todos los países europeos.

Las instalaciones de aeropuertos son permanentemente renovados y actualizados a las exigencias de la demanda y de la tecnología y las mismas responden a una verdadera planificación estratégica.

En el continente americano, Canadá y E.E.U.U poseen una extensa red vial, con sistemas que ofertan un excelente nivel de servicio, gracias a los esfuerzos por invertir tanto en el ámbito de planificación, como de construcción, operación y mantenimiento.



En el caso de infraestructura de puertos y aeropuertos, igualmente cuentan con instalaciones que le permiten incorporarse al mercado internacional con fuertes ventajas competitivas.

En la América central, por el contrario, se evidencia la necesidad de realizar cuantiosas inversiones en vialidad y transporte, siendo México uno de los países con mejores recursos en esta área y donde ciertamente se tienen fuertes ventajas en el sector.

En la América de Sur, se tiene una diversidad de situaciones en el desarrollo de los diferentes medios y modos de transporte, encontrándose un país como Brasil con avanzados sistemas, contrastando con Ecuador, Perú, Bolivia, etc.

En el caso de Venezuela, la existencia de mas de 90.000 kilómetros de vías, la ubicación geográfica del país con acceso al mar Caribe que ha favorecido el desarrollo de puertos que permiten la navegación internacional y la existencia de modernos aeropuertos, hace del país la puerta de entrada por excelencia a la América Latina, por lo que es posible calificarlo como uno de los países de la América de Sur con mas posibilidades de transporte.

En el caso del Estado Mérida es importante señalar que su ubicación en la parte central de la Cordillera Andina, es desventajosa por la presencia de una topografía de montaña que limita en algunos casos la conectividad en cortos tiempos con los diferentes centros poblados. Pese a ello, el Estado Mérida está servido por las troncales 01 y 07 que le permiten comunicarse con el centro del país y con el resto de la América latina, al poder acceder a la ciudad de Cúcuta del Departamento de Santander, en Colombia en un tiempo no mayor de tres horas. En las condiciones actuales, con una vialidad operando en condiciones deficientes, Mérida tiene posibilidades ciertas de conectarse al nuevo enlace vial Bucaramanga- Cúcuta, actualmente en construcción y proyectado para recorrerlo con un tiempo no mayor de dos horas y media. Por otra parte, es posible igualmente conectarse al enlace Bogotá- Caracas, a través de la vía que atraviesa los llanos colombianos y que, al conectarse con el Estado Táchira, se está vinculando con el Estado Mérida utilizando la troncal 01.

El acceso directo al sur del Lago de Maracaibo y la cercanía al puerto de la Ceiba, es otra de las ventajas que en materia de transporte puede desarrollar el Estado, al permitir la conexión lacustre al puerto de Maracaibo y por ende al comercio internacional de mercancía.

Las instalaciones del aeropuerto Juan Pablo Pérez Alfonso en la ciudad de El Vigía en el Sur del Lago, equidistante a los estados Táchira, Zulia, y Trujillo, con potencial de futuras expansiones, permiten garantizar en los próximos 20 años una máxima utilización de este recurso de transporte, tanto para carga como para pasajeros. También este



aeropuerto puede ser utilizado a futuro como punto de abastecimiento de combustible para la navegación internacional, complementando los terminales de Maiquetía y Maracaibo.

Finalmente, el estudio que se presenta a continuación, está dirigido estratégicamente a potenciar nuestra infraestructura existente y promover nuevos enlaces y modos que constituyan un apoyo eficiente a los sectores motores de la economía merideña.

## **ANALISIS SITUACIONAL DEL AREA**

La vialidad y el transporte, si bien es cierto que surge como consecuencia del desarrollo de los centros poblados y centros de producción, también es cierto que la existencia de redes viales y sistemas de transporte eficientes, a su vez, generan desarrollo a lo largo de sus ejes. Por lo tanto, es indispensable velar por una adecuada planificación de los mismos, a fin de garantizar el objetivo fundamental, el cual es brindar movilidad y accesibilidad, funciones éstas que determinan el nivel de confianza, seguridad, comodidad y confort que aspira el usuario.

Mérida, a pesar de estar ubicada en la Cordillera Andina, donde la topografía típica de zona montañosa obliga al trazado de vías sinuosas, con fuertes pendientes, ha logrado desarrollar una importante red vial que cuenta con 5.713 Km. de carreteras, de los cuales 680 Km. son vías troncales y locales, 2.934 Km. ramales y sub-ramales y 2.100 Km. de vías se encuentran sin codificar.

La vialidad troncal, está conformada por la troncal 01 (T001), también llamada carretera Panamericana, con 173 Km., que bordean al Sur del Lago de Maracaibo y une los estados Trujillo, Zulia, Mérida y Táchira; y la troncal 07 (T007) con 200 Km. de longitud, llamada carretera Trasandina, que une a los Estados Trujillo, Mérida y Táchira, recorre el páramo andino y atraviesa la ciudad de Mérida, capital del Estado. Ambas vías permiten la conexión del Estado con el resto del país. Esta red principal en la actualidad no está operando en forma eficiente y segura, ya que su limitada sección transversal, aunada en ciertos tramos a la fuerte curvatura y pendiente, así como al uso incontrolado de los laterales que ha permitido el desarrollo anárquico de diferentes asentamientos poblacionales, ha generado una accesibilidad incontrolada a la red limitando su movilidad, función fundamental de la vialidad troncal. Por lo tanto, los 373 Km. de vialidad troncal existente ameritan especial atención.

La vialidad local, está constituida por 7 vías, cuya función es interconectar los diferentes Municipios a la red troncal. Son 370 Km. de carreteras que atraviesan poblaciones importantes del estado, centros de producción ganadera y agrícola. Esta red no satisface las condiciones de seguridad y confiabilidad requerida, presentándose en algunas de



ellas situaciones graves de mantenimiento vial, como es el caso de la L004, que enlaza a Mérida con La Azulita, la L006 (Bailadores – Límite Táchira), la L002 (Estanques - Puente Victoria – El Vigía), entre otras.

El conjunto de vías ramales y sub-ramales, que conforman la extensa red de vías agrícolas, con más de 5.000 Km., no cuentan con un inventario actualizado, por lo que la información es deficiente y no permite hacer un análisis real de su situación.

La existencia de diversos organismos en el Estado, tales como M.T.C., IAVIAL, I.A.N., IAGRO, IVASOL, etc., trabajando con absoluta falta de coordinación, ha traído como consecuencia una ejecución de los planes de inversión, tanto para el mantenimiento como para la construcción de nuevas vías, que no obedecen a una planificación adecuada de los recursos asignados al Estado en materia de vialidad.

En cuanto a la red vial urbana, se evidencia la discontinuidad en la misma, y el hecho de que no se hayan implementado las propuestas formuladas en los Planes de Ordenación Urbanística (P.O.U.), no ha permitido que en las ciudades más pobladas, como es el caso de Mérida, El Vigía, Timotes, se haya producido un crecimiento articulado.

Por otra parte, el incumplimiento por parte de las autoridades municipales en el mantenimiento de sus avenidas y calles, se hace crítico en algunas zonas, originando descontento entre los habitantes de los sectores involucrados. Esta situación es consecuencia, entre otras, de una ausencia total de la planificación de recursos, deficientes políticas de generación de recursos propios a través de la recaudación de impuestos y dependencia casi absoluta del nivel central para la obtención de fuentes de financiamiento.

El transporte urbano por carretera es, sin lugar a dudas, uno de los problemas más críticos, y la ausencia de una política nacional en materia de transporte afecta al Estado Mérida, ya que se depende de un sistema de transporte anárquico, que no obedece a un esquema gerencial organizado, por tanto impide una adecuada prestación del servicio. En la actualidad la Zona Metropolitana: Lagunillas – Ejido – Mérida – Tabay, hace esfuerzos por consolidar un sistema de transporte masivo que en los próximos 20 años, constituya una solución eficiente a la problemática que día a día deben confrontar sus habitantes.

El transporte interurbano moviliza anualmente más de un millón de pasajeros debido a la vocación turística del Estado, generando un movimiento importante que le impone un valor altamente competitivo con el resto del país; no obstante, en el diagnóstico se observa por parte de los entes municipales, poco interés en el desarrollo de los terminales interurbanos de transporte.



El transporte aéreo se encuentra debilitado por la poca atención al aeropuerto “Juan Pablo Pérez Alfonso” en la ciudad de El Vigía, y las limitadas posibilidades de navegación del aeropuerto Alberto Carnevalli en la ciudad de Mérida, lo que supone una limitante importante para el desarrollo de la actividad de turismo.

El transporte marítimo está totalmente desasistido, a pesar de tener Mérida una importante ubicación geográfica que nos permite la conexión con el Lago de Maracaibo. Sin embargo, la existencia de un plan de inversiones para activar el puerto de la Ceiba puede ser un factor importante para el desarrollo de la región Panamericana y para la exportación de los productos del estado Mérida, dada su conexión directa a través de la Troncal 01.

En cuanto al transporte ferroviario, actualmente no existe por parte de las autoridades nacionales una definición de los ejes prioritarios de la red ferroviaria del país, y los estudios adelantados para el ferrocarril del Sur del Lago están paralizados, hecho éste altamente preocupante ya que para el Estado Mérida resultaría beneficioso incorporarse a la red ferroviaria del país, y garantizaría una efectiva conexión al resto de los países que conforman el Pacto Andino.

## VISION COMPARTIDA

En el análisis estratégico, una vez analizada la visión desarrollada por el equipo coordinador del plan, definida como:

*“Un Estado de ciudadanos, con desarrollo integral y sostenible, lider en bienestar social y competitividad”*

Teniendo como premisa fundamental que la Infraestructura básica y de servicios conforma un área estratégica para el logro de esa visión compartida, se definió la visión particular del sector Vialidad y Transporte, buscando fundamentalmente una situación ideal pero que sea técnica y económicamente factible, se pudiese definir una visión compartida que responda al concepto inicial de la “Mérida que queremos” y que finalmente permita generar proyectos a implementarse a corto, mediano y largo plazo. Como resultado se generó una **Visión Compartida del Sector Vialidad**, la cual establece:

*“Una red vial planificada, segura y cómoda que brinde confianza al usuario, proporcionándole adecuados tiempos de viaje y costos de*



***operación. Una red que permita la accesibilidad a los centros poblados y de producción, que facilite la interconexión con otros medios de comunicación y con la red principal del país, garantizando de esta manera el transporte de personas y bienes a los ámbitos nacionales e internacionales.”***

Y una Visión Compartida del SECTOR TRANSPORTE:

***“Un sistema de transporte eficiente, tanto público como privado, por medios terrestres, aéreos y lacustres, que satisfagan las demandas de movilidad de personas y bienes en cada una de las zonas del Estado.”***

Ambas visiones tienen como objetivo fundamental aumentar la calidad de vida y coadyuvar al desarrollo de los sectores motores de la economía merideña.

## **ANALISIS DE LA FOLA**

El sector vialidad y transporte, clasificado como factor avanzado o generalizado, constituye un elemento decisivo para establecer las ventajas competitivas de un país y por ende de una región. Por ello, son factores que permanentemente requieren de fuertes inversiones, razón por la cual las naciones realizan importantes planes y proyectos en estas áreas.

Tal como se señaló en el capítulo III (Desarrollo Urbano), los resultados obtenidos del análisis de la FOLA, permitió establecer que las líneas estratégicas estaban mostrando claramente la índole y características de las limitaciones que deben ser superadas para potenciar las fortalezas y oportunidades presentes. Esto es, visto el listado de proyectos éstos podían agruparse en cuatro líneas de acción fundamentales.

La primera y más importante son las acciones dirigidas a las estructuras institucionales, a su organización y a su definición en el marco nacional, regional y local.



En segundo término, las acciones que están dirigidas a una mayor comprensión del significado real del desarrollo urbano y las implicaciones en el diseño de su vialidad y en la prestación del servicio de transporte.

La tercera línea de acción detectada está dirigida al tema del financiamiento y a solventar las dificultades que se presentan para lograr llevar adelante los distintos programas que permitan concretar la visión compartida.

La cuarta está referida al recurso humano como principal factor de desarrollo.

En consecuencia, las líneas estratégicas que deben ser desarrolladas están vinculadas a cuatro aspectos fundamentales: Institucionales, Desarrollo urbano físico, Financiamiento y Recursos humanos. En este orden se presentan agrupando las oportunidades, amenazas, fortalezas y limitaciones, así como los respectivos proyectos estratégicos.

## **INSTITUCIONAL**

### **OPORTUNIDADES**

En este aspecto se identifica que el proceso de descentralización del país, que ha permitido hacer un mejor uso de los recursos fiscales y el ofrecimiento de cambios en la situación política actual de Venezuela, más que una amenaza ofrece una excelente oportunidad para el sector vialidad y transporte, ya que permite a la región plantear sus posibilidades de desarrollo.

### **AMENAZAS**

- ◆ El deterioro global del país.
- ◆ La tendencia hacia la desintegración del estado.
- ◆ La falta de voluntad política para la implementación de planes, lo que origina anarquía en los procesos de desarrollo urbano.





- ◆ La falta de una política que permita la continuidad en los procesos de financiamiento de las obras, quedando muchas de ellas inconclusas o con períodos de ejecución exageradamente largos, ha generado incertidumbre en el desarrollo del país y ha restringido las inversiones necesarias en este aspecto.

## FORTALEZAS

- ◆ El proceso de descentralización permitió la creación del Instituto de Acción Vial del Estado Mérida (IAVIAL), lo cual favorece la propuesta de coordinación institucional.
- ◆ Los entes municipales asumen el control del desarrollo urbano y crean las oficinas municipales de Transporte y Tránsito, lo cual permite asumir la problemática del transporte desde la particularidad de cada situación.
- ◆ La creación de los Servicios Autónomos de Puertos y Aeropuertos del Estado Mérida (SAPAM).
- ◆ Representación de las diversas instituciones nacionales (M.T.C., MINDUR, M.A.RN.R., I.A.N) en la región, lo que permite que puedan participar activamente en los programas de desarrollo.
- ◆ Existencia de instituciones públicas y privadas de educación superior, en las cuales se imparte enseñanza a nivel de pregrado y postgrado en el tema de la vialidad y el transporte.
- ◆ Creación de la Oficina de Transporte Masivo para el Eje Metropolitano: Mérida- Tabay – Ejido (OFIMETRO)
- ◆ La creación de la Zona Libre Científico, Cultural y Tecnológica, lo cual motoriza el desarrollo de la infraestructura vial y de transporte necesaria para su óptimo funcionamiento.

## LIMITACIONES

- ◆ Descoordinación entre los diversos institutos que operan en el Estado: Nacionales, Regionales y Municipales.
- ◆ Deficiente vinculación de la Universidad de Los Andes con el sector de vialidad y transporte
- ◆ Ausencia de información básica actualizada.
- ◆ Entrabamiento de los procesos administrativos lo cual no permite adelantar las obras y optimizar los tiempos de ejecución.



- ◆ Ausencia de políticas de mantenimiento vial.
- ◆ Insuficiente promoción turística, lo que incide en la escasa atención que se le presta a la infraestructura vial y de transporte para permitir accesibilidad a todo el Estado.

## **DESARROLLO URBANO FISICO**

### **OPORTUNIDADES**

- ◆ La ubicación geográfica estratégica del país, constituye una oportunidad que nos permite fácil acceso a los diferentes medios de transporte terrestre, aéreo y acuático, y por tanto a la incorporación del país a un sistema eficiente de transporte de personas y carga, que facilita el desarrollo competitivo con el resto de América.
- ◆ El contar con recursos hídricos importantes, ríos, lagos y mares, hace posible pensar en desarrollos importantes como el eje fluvial ORINOCO – APURE, al cual Mérida puede incorporarse si cuenta con una vialidad eficiente.
- ◆ Igualmente, el desarrollo del Puerto La Ceiba en el Lago de Maracaibo, es una oportunidad para la región.
- ◆ Venezuela día a día, resalta sus riquezas naturales y hace de ellas un recurso importante para el desarrollo turístico del país.

### **AMENAZAS**

- ◆ Crecimiento y deterioro de la contaminación ambiental.
- ◆ El incremento de la inseguridad.
- ◆ El encarecimiento de tierras urbanizables.
- ◆ La anarquía en los procesos de urbanización.
- ◆ El aumento de la marginalidad.



## FORTALEZAS

- ◆ Ambiente y bellezas naturales.
- ◆ Disponibilidad de aeropuertos.
- ◆ Existencia de una red vial importante.
- ◆ Rol definido de la región para el desarrollo futuro.
- ◆ Tendencia de desconcentración del área metropolitana.
- ◆ Disponibilidad de materiales naturales y tecnologías para construcción de obras viales.
- ◆ Dotación de servicios educativos.
- ◆ Existencia de planes de ordenamiento.

## LIMITACIONES

- ◆ Limitada accesibilidad del Estado por sus características topográficas.
- ◆ Dispersión de desarrollo en el área metropolitana.
- ◆ Aumento de la marginalidad.
- ◆ Invasión de los derechos de vías.
- ◆ Inseguridad ciudadana.
- ◆ Desarrollo no controlado de zonas turísticas.
- ◆ Existencia de red vial con una adecuada interconexión.
- ◆ Falta de equipamientos en puertos y aeropuertos.
- ◆ Ausencia de programas de mantenimiento vial.
- ◆ Deficientes dispositivos de seguridad vial, en cuanto a señalización y demarcación.



- ◆ Riesgo a desastres naturales.

## FINANCIAMIENTO

### OPORTUNIDADES

- ◆ Los procesos de globalización y la apertura económica del país permite acceder a programas importantes de financiamiento de los organismos multilaterales.
- ◆ La descentralización como una forma de aprovechar los recursos disponibles en diversas fuentes de financiamiento, debido a la relativa autonomía en la toma de decisiones.
- ◆ La crisis petrolera, todo lo cual ha permitido la promoción de soluciones económicas y buscar alternativas de gestión para adelantar proyectos importantes en ciertas regiones del Estado.

### AMENAZAS

- ◆ La dependencia del Estado para las inversiones, a pesar de la descentralización, impide que se puedan adelantar proyectos que son importantes para la región, aun cuando sean relativos para la nación.
- ◆ El condicionamiento de la inversión por parte de la banca multilateral exige adelantar por parte de las instituciones estudios y programas previos que requieren tiempo y recursos, lo que trae como consecuencia el incumplimiento de convenios.
- ◆ La ausencia de leyes y decretos que rijan las inversiones y que estipulen programas de acción, que permitan la conclusión de obras en tiempos prudenciales.

### FORTALEZAS

- ◆ La posibilidad de implementar el régimen de concesiones para el mantenimiento de los principales ejes viales y obras importantes de infraestructura portuaria y aeoportuaria.



- ◆ El crecimiento del sector turismo y agroindustrial incide en requerimientos de mejoras de accesibilidad y servicios de transporte, lo cual beneficia los programas que se puedan proponer en este sector.
- ◆ La consolidación del sector de servicios en la región.
- ◆ La creación de la Zona Libre Científica, Cultural y Tecnológica de Mérida.
- ◆ Bajo costo de la mano de obra beneficia las inversiones en la construcción y mantenimiento de vías.

## LIMITACIONES

- ◆ Dependencia del presupuesto público.
- ◆ Escasez de inversión privada e insuficientes políticas para atraerlas.
- ◆ Falta de incentivos para el desarrollo de la pequeña y mediana industria del Sector Automotriz

## RECURSOS HUMANOS

### OPORTUNIDADES

La oportunidad que ha tenido el país en desarrollar su extensa red vial y sus sistemas de transporte: metro – teleféricos – vías férreas – aeropuertos, etc., han permitido generar un recurso humano especializados que se ha visto fortalecido por el creciente desarrollo científico y tecnológico del país.

### AMENAZAS

No obstante y a pesar de contar con ese recurso humano, los incentivos para la formación de mano de obra especializada han sido insuficientes, debido a la ausencia de políticas definidas al respecto.



## FORTALEZAS

- ◆ Existencia de centros de investigación y desarrollo tecnológico.
- ◆ La construcción de obras viales con soluciones técnicas especializadas: túneles, tratamiento de taludes, tratamiento de drenajes, etc., han permitido la experimentación en campo para formar recursos humanos.
- ◆ La reconstrucción del sistema teleférico, es una obra de transporte que genera permanentemente la formación de personal especializado.
- ◆ La creación de la Zona Libre Cultural, Científico y Tecnológica de Mérida permitirá acceder a nuevas tecnologías e información relativos a la materia.

## LIMITACIONES

- ◆ Ausencia de centros de formación para la mano de obra calificada.
- ◆ Conducta inadecuada del ciudadano ante la educación vial.
- ◆ Disminución de los controles de calidad de las obras, por la dificultad de la permanencia en sitio de ejecución del personal calificado.

## LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

Analizadas las oportunidades y amenazas, las fortalezas y limitaciones, y tomando en consideración el diagnóstico del sector y la visión compartida para el año 2020, fue posible definir los lineamientos estratégicos que permitan generar programas y proyectos factibles de ejecutar. Estos son:

1. Establecer acciones que permitan el trabajo coordinado de todos los organismos involucrados en el sector.
2. Elaborar el plan integral de vialidad y transporte en forma coordinada entre los diversos organismos involucrados en el sector, tomando como premisa que el mismo pueda ser sustentado por el sector público, privado y por la comunidad.



3. Consolidar la red vial principal existente: Troncales y locales, con programas de reconstrucción, mejoras y mantenimiento que nos permita articularnos a la red nacional de carreteras y por ende al sistema panamericano de vialidad.
4. Consolidar la red vial agrícola, aperturando nuevas conexiones donde lo justifique el plan integral.
5. Revisión e implementación de programas y proyectos de los aspectos relacionados con vialidad y transporte en los planes de desarrollo urbano existente para los diferentes municipios.
6. El Instituto Autónomo de Puertos y Aeropuertos, debe asumir el rol que en materia de planificación, control y operación ejerce sobre los aeropuertos y puertos del Estado y presentar las políticas que garanticen el máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes en los próximos 20 años.
7. La incorporación de la región al sistema ferroviario nacional, es un lineamiento que permitirá al Estado una incorporación efectiva al mercado nacional e internacional.
8. Promover la capacitación de la mano de obra calificada en materia de vialidad y transporte.
9. Establecer en la región programas efectivos que permitan hacer de Mérida un Estado piloto en materia de educación y seguridad vial.

## ESTRATEGIA 1

### FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

**Proyecto Unico:** Reestructurar IAVIAL en Instituto Autónomo Regional de Vialidad y Transporte (IRTRAVI), a fin de poder emprender las siguientes acciones prioritarias:

- Agrupar en un solo ente político-administrativo el IAVIAL, OFIMETRO, Vías y Asfalto, Puertos y Aeropuertos.
- Coordinar los proyectos y ejecución de obras que en materia de vialidad adelantan otros organismos municipales y nacionales.
- Gestionar la consecución de recursos financieros ante los sectores públicos y privados (Banca Multilateral, Régimen de Concesiones, etc.).



- Elaborar un manual de procedimientos administrativos, especificando el nivel de competencia de todos los organismos involucrados.
- Promover la capacitación de recursos humanos.
- Establecimiento de control de pesos en las carreteras del Estado.

## ESTRATEGIA 2

### EJECUCION DEL PLAN REGIONAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

**Proyecto 1:** Inventario de la vialidad y facilidades de transporte a fin de poder efectuar un diagnóstico real de la situación existente.

**Proyecto 2:** Realizar los estudios de transporte y tránsito necesarios para contar con la información básica indispensable para elaborar las propuestas del plan.

**Proyecto 3:** Diseño de estrategias para localización de recursos financieros, seguimiento y evaluación del plan.

## ESTRATEGIA 3

### CONSOLIDACION DE LA RED VIAL PRINCIPAL: TRONCALES Y LOCALES

**Proyecto 1:** Efectuar los estudios necesarios para desarrollar el corredor vial del Sur del Lago (T001) como una autopista, desde San Cristóbal hasta Barquisimeto y dejar la actual vía, como una Local que sirva de vía externa y de conexión a todos los centros poblados que se han desarrollado a lo largo de su eje. Esta acción debe ser coordinada con Zulia, Táchira y Trujillo (Figura 1).

**Proyecto 2:** La Troncal 07 (T007), transformarla en una vía que coadyuve al desarrollo turístico de las zonas que atraviesa, para ello se proponen las siguientes acciones: (Figura 2)

- Proyectar y construir variantes en las poblaciones de Timotes, Mucurubá, Tabay.
- Planificar, proyectar y construir áreas de descanso a lo largo de la vía con infraestructuras adecuadas para conductores y usuarios de la vía.





- Continuar con el proyecto iniciado de la “Ruta del Arte”, a lo largo de la T007 (Ruta Los Libertadores – Campaña Admirable).
- Control de áreas adyacentes por parte de las autoridades regionales en coordinación con los municipios.
- Efectuar los estudios necesarios para proponer una variante desde la ciudad de Mérida a los Llanitos de Tabay, ya que en la actualidad la conexión existente atraviesa zonas que geológicamente son bastante inestables.
- Continuar con sección tipo avenida el tramo de la Troncal, desde Ejido hasta Lagunillas, a fin de poder dar un mejor servicio a la Zona Libre Científico, Cultural y Tecnológica. En este tramo es importante preveer control de accesos.
- Ampliación del tramo Puente Victoria – Tovar.
- Establecer programas de rehabilitación desde Bailadores hasta el enlace con el Estado Táchira.

**Proyecto 3:** Efectuar mejoras puntuales en la L001: Conexión Apartaderos – Barinas.

**Proyecto 4:** Realizar labores de mantenimiento preventivo y correctivo tanto a la L002: Puente Victoria – La Palmita –El Vigía, como alternativa estratégica para el Estado y al enlace vial Rafael Caldera, incluirlo en la clasificación oficial venezolana (Figura 3).

**Proyecto 5:** En la L004: Mérida – Las Cruces – Azulita; efectuar un estudio geomorfológico, de suelos y drenaje, en las zonas de fallas y plantear una solución definitiva a este enlace vial (Figura 4).

**Proyecto 6:** Rehabilitación de L006: Bailadores – Límite Táchira (Figura 5).

**Proyecto 7:** Realizar un estudio de factibilidad de un nuevo enlace de acceso a los Llanos a fin de proporcionar una integración más efectiva al eje fluvial del Orinoco – Apure (Tovar – Guaraque – Mesa de Quintero – Canaguá – Mucuchachí – Santa Bárbara de Barinas) (Figura 6).

**Proyecto 8:** Rehabilitación de L003: Guaraque –Tovar – Panamericana (Figura 7).



## ESTRATEGIA 4

### CONSOLIDACIÓN DE LA RED VIAL AGRÍCOLA.

**Proyecto 1:** Efectuar el inventario de la red agrícola del Sur del Lago para establecer la necesidad y prioridad de nuevos enlaces.

**Proyecto 2:** Fortalecer las vías agrícolas del eje cafetalero Palmira-Torondoy-Santa Apolonia (Figura 8).

**Proyecto 3:** Implementar programas de mantenimiento preventivo y conectivo en la red vial agrícola de la zona Sur del Lago, la cual en la actualidad no es funcional por su discontinuidad.

**Proyecto 4:** Realizar los estudios necesarios para la construcción del enlace desde el Páramo La Culata a la Zona Panamericana (Figura 9).

**Proyecto 5:** Estudio de factibilidad para el enlace Pueblo Llano- Las Agujas – Límite Trujillo.

## ESTRATEGIA 5

### IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE DESARROLLO URBANISTICO

**Proyecto Unico:** Elaboración de proyectos y estrategias de acción para la conclusión de los enlaces viales en el área metropolitana: Mérida – Tabay – Ejido – Lagunillas, El Vigía, Timotes y Santo Domingo.

## ESTRATEGIA 6

### MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE

**Proyecto 1:** Implementación del sistema de transporte masivo para el área metropolitana.

**Proyecto 2:** Planificar, proyectar y construir terminales de transporte terrestre, en las ciudades que lo justifiquen.

**Proyecto 3:** Propiciar la organización de los Municipios en mancomunidades para atender los problemas de transporte, creando las oficinas municipales de transporte y tránsito.

**Proyecto 4:** Establecer rutas rurales de transporte que asista las zonas turísticas.



**Proyecto 5:** Incorporar la región a los programas de renovación de flotas establecidas por FONTUR.

## ESTRATEGIA 7

### PLAN MAESTRO PARA LA CONSOLIDACION DEL TRANSPORTE AEREO

**Proyecto 1:** Efectuar los estudios necesarios a fin de convertir el aeropuerto internacional Juan Pablo Pérez Alfonso en la ciudad de El Vigía, en un terminal competitivo para el transporte internacional de Carga y Pasajeros.

**Proyecto 2:** Mantener el aeropuerto Alberto Carnevalli abierto para el transporte de pasajeros.

## ESTRATEGIA 8

### INCORPORACION DE LA REGION A LA RED FERROVIARIA NACIONAL

**Proyecto 1:** Diseñar estrategias de acción en conjunto con el Estado Trujillo, Zulia y Táchira, a fin de lograr la incorporación definitiva del corredor del Sur del Lago al sistema ferroviario de la nación, hecho éste que permite una integración más eficiente con el resto de los países de la América Latina (Figura 1).

## ESTRATEGIA 9

### ESTABLECER ACCIONES PARA HACER DE MERIDA EL ESTADO PILOTO EN EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

**Proyecto 1:** Revisión de los programas de educación vial desde el preescolar hasta la rama diversificada y proponer acciones que permitan vigilar el cumplimiento de los mismos.

**Proyecto 2:** Desarrollo de un plan de señalización y demarcación del Estado, cumpliendo con lo establecido en las Normas Interamericanas que han sido elaboradas al respecto.

**Proyecto 3:** Creación de la Escuela de Conductores.

**Proyecto 4:** Creación de un Instituto Latinoamericano de Formación de Transporte y Vialidad, adscrito a la Universidad de Los Andes.



## CUADRO RESUMEN DE PROYECTOS DEL SECTOR VIALIDAD Y TRANSPORTE

CODIGO	IDENTIFICACION	OBJETIVOS	LOCALIZACION	PLAZOS			INVERSION ESTIMADA (MILLONES DE BS) A PRECIOS DE 1999	ENTES RESPONSABLES	INDICADORES
				2005.	2010	2020			



FAVT-1	REESTRUCTURAR IAVIAL EN INSTITUTO AUTONOMO REGIONAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE	Fortalecer la descentralización, del Estado Mérida en materia de Vialidad y Transporte. Consolidar apoyo a las municipalidades en el área.	Todo el Estado	X			100	Gobernación	No. de personas dedicadas al sector
FAVT-2	INVENTARIO INTEGRAL VIAL (TRONCAL, LOCAL, RAMAL, SUBRAMAL Y AGRICOLA).	Tener base de datos actualizada de los kilómetros de vías existentes con sus características de sección transversal, estado de pavimento, drenajes, etc.	Todo el Estado	X			500	Gobernación M.T.C. Alcaldías	No. Km Vialidad Urbana. No. Km Vialidad Asfaltada No. Km Vialidad rural
FAVT-3	ESTUDIOS DE TRANSITO PARA ACTUALIZACION DE BASE DE DATOS PARA EL PLAN REGIONAL	Actualización del promedio diario de transito en las carreteras del Estado y obtención de volúmenes clasificados del parque automotor usuario de la red vial.	Todo el Estado	X			500	Gobernación M.T.C. Alcaldías	P.D.T No. viajes/año No. Accid/año
FAVT-4	PROCURAMINETO DE RECURSOS FINANCIEROS PARA IMPLEMENTACION Y SEGUIMIENTO DE LOS PLANES	Garantizar recursos financieros que garanticen los proyectos y la ejecución de los planes propuestos en el Plan Estratégico.	Todo el Estado	X			15	Gobernación M.T.C. Alcaldías	Bs/Km
FAVT-5	PROYECTO Y CONSTRUCCION DE LA AUTOPISTA DEL SUR DEL LAGO (T001)	Dotar al Estado de una vía que le permita en los próximos 50 años la conexión con los Estado centrales y con el resto de los países de la América Latina.	Alberto Adriani Ramos de Lora Caracciolo Parra Tulio F. Cordero Julio Cesar Salas			X	480.000	Gobernación M.T.C.	P.D.T. No. Km asfal.
FAVT-6	REHABILITACION DE LA T007 PARA TRANSFORMARLA EN UNA RUTA TURISTICA	Desarrollar un proyecto de atracción turística que permita el reconocimiento de la ruta de la Campaña Admirable, llevada a cabo en la época de independencia.	Miranda Rangel Santos Marquina Libertador Campo Elías Sucre Pinto Salinas Tovar Rivas Dávila		X		190.00		



## CUADRO RESUMEN DE PROYECTOS DEL SECTOR VIALIDAD Y TRANSPORTE

Continuación

CODIGO	IDENTIFICACION	OBJETIVOS	LOCALIZACION	PLAZOS			INVERSION ESTIMADA (MILLONES DE BS) A PRECIOS DE 1999	ENTES RESPONSABLES	INDICADORES
				2005.	2010	2020			
FAVT-7	MEJORAS DE L001. APARTADEROS- BARINAS	Contar con una vialidad con capacidad suficiente que nos permita incorporarnos al eje fluvial Orinoco-Apure.	Rangel Cardenal Quintero		X		12.000	Gobernación M.T.C. Alcaldías	No. Km Rehabilitados
FAVT-8	MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE L002. ESTANQUES-PTE. VICTORIA-EL VIGIA	Mejorar el nivel de servicio y la capacidad. Contar con una vía alterna, a la Rafael Caldera	Antonio Pinto S. Alberto Adriani	X			2.100	Gobernación M.T.C Alcaldías	No. Km Rehebitados
FAVT-9	ESTUDIO COMPLETO PARA PLANTEAR SOLUCION DEFINITIVA A L004. MERIDA - CRUCES - AZULITA	Aportar la solución técnica factible que permita la recuperación del eje vial fundamental del municipio Andrés Bello.	Libertador Andrés Bello Campo Elías		X		250	Gobernación M.T.C.	No. Km Rehabilitados
FAVT-10	REHABILITACION DE LA L006	Mejorar el nivel de servicio y la capacidad de la conexión con el Estado Táchira.	Rivas Dávila				5.200	Gobernación M.T.C Alcaldías	No. Km de construcción
FAVT-11	ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL ENLACE: MUCUCHACHI - STA. BARBARA DE BARINAS	Definir la necesidad de continuar la L003 para interconectar la troncal 1 con el Estado Barinas a través del Municipio Miranda	Arzobispo Chacon			X	100	Gobernación M.T.C.	No. Km de construcción
FAVT-12	REHABILITACION L003 GUARAQUE - TOVAR- PANAMERICANA	Mejorar el nivel de servicio y la capacidad de la vía. Contar con una vía de conexión con la troncal 1	Arzobispo Chacon Tovar Zea		X		28.000	Gobernación M.T.C.	No. Km rehabilitados
FAVT-13	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL ENLACE PUEBLO LLANO - LAS AGUJAS - LIMITE TRUJILLO	Definir la necesidad de establecer un nuevo enlace vial con el Estado Trujillo garantizando de esta manera una mejor comunicación entre ambos Estados, fortaleciendo las áreas agrícolas.	Cardenal Quintero Pueblo Llano		X		80		



## CUADRO RESUMEN DE PROYECTOS DEL SECTOR VIALIDAD Y TRANSPORTE

Continuación

CODIGO	IDENTIFICACION	OBJETIVOS	LOCALIZACION	PLAZOS			INVERSION ESTIMADA (MILLONES DE BS) A PRECIOS DE 1999	ENTES RESPONSABLES	INDICADORES
				2005.	2010	2020			
FAVT-14	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL MEJORAMIENTO DEL EJE CAFETERO PALMIRA - TORONDOY -SANTA APOLONIA	Aumentar la red vial existente en la zona con la finalidad de potenciar el desarrollo agrícola del sector.	Justo Briceño Tulio F. Cordero Caracciolo Parra O. Andrés Bello		X		250	Gobernación Iagro M.A.R.N.R M.T.C	No. Km asfaltados
FAVT-15	MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO DE LA VIALIDAD AGRICOLA	Garantizar una red agrícola en condiciones de transitabilidad, que garantice el transporte de bienes y productos desde el Estado Mérida hacia el resto del país.	Todo el Estado	X			135.000	Gobernación Iagro M.T.C.	No. Km asfaltados
FAVT-16	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA CONSTRUCCION DEL ENLACE PARAMO LA CULATA-PANAMERICANA	Definir la posibilidad de lograr un nuevo enlace con la troncal 1 e incrementar la red vial con características turísticas.	Libertador Justo Briceño Tulio F. Cordero		X		150	Gobernación	No. Km asfaltados
FAVT-17	IMPLEMENTACIÓN DE ENLACES PROPUESTOS EN PLANES RECTORES DE A. METROP. (TABAY - MERIDA - EJIDO LAGUNILLAS) EL VIGIA TIMOTES SANTO DOMINGO	Consolidar la red vial urbana de las ciudades mencionadas en el proyecto a fin de obtener un mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes de las diferentes áreas involucradas al disminuir las demoras en los tiempos de viaje y proveer mejor confort y seguridad.	Libertador Campo Elías Alberto Adriani Santo Domingo Miranda		X		150.000	Gobernación Alcaldías	No. Km como avenida
FAVT-18	CONSTRUCCION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO PARA EL AREA METROPOLITANA	Dotar al área metropolitana de un sistema de transporte eficiente, seguro y confiable que mejore la calidad de vida de los habitantes del área.	Libertador Campo Elías Sucre Santos Marquina		X		120.000	Gobernación M.T.C.	No. pasajeros movilizadas / año



## CUADRO RESUMEN DE PROYECTOS DEL SECTOR VIALIDAD Y TRANSPORTE

Continuación

CODIGO	IDENTIFICACION	OBJETIVOS	LOCALIZACION	PLAZOS			INVERSION ESTIMADA (MILLONES DE BS) A PRECIOS DE 1999	ENTES RESPONSABLES	INDICADORES
				2005.	2010	2020			
FAVT-19	ORGANIZACION DE MUNICIPIOS DE MANCOMUNIDADES PARA ATENDER PROBLEMAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE	Establecer una relación efectiva entre los diferentes municipios que conforman el Estado hecho este que contribuye al proceso de descentralización.	Todo el Estado	X				Alcaldías	No. personas dedicadas al sector
FAVT-20	ESTABLECIMIENTO DE RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO RURALES PARA ASISTIR ZONAS TURISTICAS	Consolidar un sistema de transporte que brinde al usuario la posibilidad real de desplazarse por las regiones turísticas del Estado.	Todo el Estado	X				M.T.C. Alcaldías	No. pasaj/año No. Unidades de transporte público turístico (TPT)
FAVT-21	RENOVACION DE FLOTA DE TRANSPORTE PUBLICO RUTAS URBANAS Y EXTRAURBANAS	Garantizar un transporte seguro, confiable y moderno en las diferentes rutas que operan actualmente en los diferentes municipios del Estado.	Todo el Estado	X			300	M.T.C. Alcaldías Gobernación	No. pasajeros movil./año No. unidades de T.P.
FAVT-22	PLAN ESTRATEGICO DE EXPLOTACION PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN PABLO PEREZ ALFONZO Y EL AEROPUERTO NACIONAL ALBERTO CARNEVALLI	Contar con una herramienta que permita la elaboración de planes y proyectos que conlleven a un transporte aéreo nacional e internacional que haga del Estado un polo competitivo en esta materia.	Libertador Alberto Adriani		X		150	Gobernación M.T.C.	Ton/año Pasaj./año
FAVT-23	PROYECTO Y CONSTRUCCION TRAMO FERROVIARIO DEL SUR DEL LAGO	Incorporar el Estado Mérida al Plan Ferroviario Nacional, fortaleciendo las áreas turísticas y agrícolas de la región.	Alberto Adriani Ramos de Lora Caracciolo Parra Tulio F. Cordero Julio Cesar Salas			X		M.T.C.	Km vía férrea Ton. Transp./año





## CUADRO RESUMEN DE PROYECTOS DEL SECTOR VIALIDAD Y TRANSPORTE

Continuación

CODIGO	IDENTIFICACION	OBJETIVOS	LOCALIZACION	PLAZOS			INVERSION ESTIMADA (MILLONES DE BS) A PRECIOS DE 1999	ENTES RESPONSABLES	INDICADORES
				2005.	2010	2020			
FAVT-24	REVISION DE LOS PROGRAMAS DE EDUCACION VIAL	Garantizar en los próximos 20 años una educación de niños, jóvenes y adultos que permita una disminución en la tasa de accidentes viales.	Todo el Estado	X				Gobernación M.T.C. M. Educación ULA	Reducción de accidentes/año
FAVT-25	PROYECTOS E IMPLEMENTACION DE SEÑALIZACION Y DEMARCACION DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO	Dotar al Estado Mérida de una vialidad con suficiente información que coadyuve a la vocación turística. Garantizar la seguridad del usuario.	Todo el Estado	X			250	Gobernación Alcaldías M.T.C.	No. Km con señales y marcas
FAVT-26	CREACION ESCUELAS DE CONDUCTORES PARA EL TRANSPORTE PUBLICO	Contar con un Instituto que permita formar los conductores de los vehículos públicos tanto de la región como de otras partes del país.	Libertador	X			50	M.T.C. Gobernación ULA	No. egresados/año
FAVT-27	CREACION DEL INSTITUTO LATINOAMERICANO DE FORMACION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE	Contar con un Instituto que ofrezca la posibilidad de formar especialistas en el área de transporte y vialidad, no solo para Venezuela sino también para el resto de la América Latina	Libertador	X			100	ULA	No. egresados/año