

Movilidad Urbana Euroclima

Resultados y lecciones de la implementación.

2018 -2024



Cofinanciado por:



Cofinanciado por la Unión Europea



Implementado por:



Asistencia técnica por:



En colaboración con:





Movilidad Urbana **Euroclima**

Resultados y lecciones de la
implementación.

2018 -2024

Contenido

» Autoras y autores	Pág 10
» Prólogo	Pág 13
» Agradecimientos	Pág 15
» Definiciones	Pág 16

1. Introducción **Pág 20**

» Acerca de Euroclima	Pág 22
» Acerca del sector de Movilidad Urbana en América Latina.....	Pág 23
» Qué se esperaba de Euroclima y logros alcanzados	Pág 25
» La importancia de la movilidad sostenible en América Latina desde la Agencia Francesa de Desarrollo - AFD	Pág 26
» Perspectivas para una movilidad sostenible en América Latina y el Caribe desde la Cooperación Alemana para el Desarrollo - GIZ	Pág 27

2. Reflexiones desde una visión temática **Pág 29**

» 2.1 Gobernanza **Pág 33**

- Diálogo Ciudadano: La Clave para una Movilidad Urbana Sostenible en Euroclima
- Hacia el cambio cultural
- Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible como herramientas esenciales para alcanzar una buena gobernanza
- ¿Cómo seguir avanzando con la implementación de las Políticas y Planes de Movilidad Sostenible en Chile y Uruguay para no caer en la parálisis?
- Uruguay avanza hacia una política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible
- Diálogo y trayectoria compartida en Córdoba
- El diálogo es clave para la planificación de la movilidad, el caso del PMUS de Arequipa

» 2.2. Retos y oportunidades institucionales para promover la movilidad sostenible **Pág 52**

- La movilidad sostenible y un esquema de gobernanza sólido
- Alineamiento de políticas en los distintos niveles de gobierno
- Plan de movilidad urbana: una herramienta básica de gestión que requiere de liderazgo- Caso Córdoba y Baixada Santista

• El papel y la importancia de tener una autoridad para optimizar el financiamiento de los proyectos	<i>Pág 58</i>
> 2.3 Reflexiones por tipo de proyectos	<i>Pág 59</i>
• Relación entre la Política Nacional, el PMUS y el Proyecto Piloto de biciestacionamiento de Puebla, México	<i>Pág 59</i>
• Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador	<i>Pág 61</i>
> 2.4 Innovación	<i>Pág 63</i>
• Casos de estudio Guatemala y Colombia	<i>Pág 63</i>
• Innovaciones en el PMUS de Arequipa	<i>Pág 66</i>
> 2.5 Cambio climático	<i>Pág 67</i>
• ¿Cómo ha ayudado el Programa a las ciudades a avanzar con la agenda de cambio climático?	<i>Pág 67</i>
> 2.6 Género e inclusión	<i>Pág 69</i>
• Es posible pensar ciudades con perspectiva de género – Caso PMUS Córdoba	<i>Pág 69</i>
• Desafíos para avanzar en la agenda de género - Caso Baixada Santista	<i>Pág 72</i>
• Transversalización del enfoque de género en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa – ENMA en Colombia	<i>Pág 75</i>
> 2.7 Oportunidades de intercambio	<i>Pág 77</i>
• Desafíos y oportunidades en la implementación de PMUS en la región	<i>Pág 77</i>
• Construyendo puentes a través de la práctica	<i>Pág 79</i>
> 2.8 Procesos participativos	<i>Pág 82</i>
• La participación en la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador	<i>Pág 82</i>
• La sociedad civil en el PMUS de la Baixada Santista	<i>Pág 83</i>
> 2.9 Financiamiento	<i>Pág 84</i>
• La movilidad del mañana necesita una financiación innovadora	<i>Pág 84</i>
• Acceso a financiamiento verde internacional	<i>Pág 87</i>

➤ **2.10 Monitoreo** **Pág 90**

- El monitoreo de la movilidad sostenible *Pág 90*

3. Reflexiones del camino recorrido **Pág 94**

- Construyendo capacidades más allá de la infraestructura *Pág 95*
- Transformando Ciudades: Oportunidades generadas a partir de la implementación de un PMUS *Pág 98*
- Aprendizajes sobre el desarrollo del PMUS en Ambato..... *Pág 99*
- Oportunidades generadas en Córdoba, Argentina..... *Pág 101*
- Construyendo puentes Francia – América Latina *Pág 104*
- Desafíos y Estrategias para fortalecer los PMUS *Pág 105*
- ¿Qué podemos mejorar? *Pág 106*
- Cómo podemos avanzar:Una visión desde la GIZ *Pág 107*

4. ¿Qué viene después? **Pág 108**

- ¿Qué viene después de un Plan de Movilidad?..... *Pág 110*
- Después del Programa Euroclima *Pág 110*
- Más allá de Euroclima, perspectivas desde la GIZ *Pág 111*

Referencias **Pág 114**

Movilidad Urbana – Euroclima: Resultados y lecciones de la implementación (2018 – 2024)

Agencia Francesa de Desarrollo – AFD

Director Adjunto del Departamento América Latina, AFD, **Alain Humen**

Coordinadora AFD para Euroclima, **Marjorie Michel**

Jefe de proyectos de Movilidad y Transporte, AFD, **Natalia Cárdenas**

ISBN 978-628-96377-1-7

ISBN DIGITAL 978-628-96377-2-4

Diseño y diagramación

Laura Fernanda Sánchez, Despacio

Edición y coordinación de capítulos

Coordinación general:

Patricia Calderón Peña y Maryfely Rincón, Despacio

Introducción:

Patricia Calderón Peña, Despacio

Reflexiones desde una visión temática:

Françoise Méteyer-Zeldine, DVDH y Micaela Favaro Leuci, Municipalidad Córdoba

Lecciones aprendidas:

María Fernanda Santacruz, Fundación Ciudad Humana

Después del Programa Euroclima:

Maryfely Rincón, Despacio

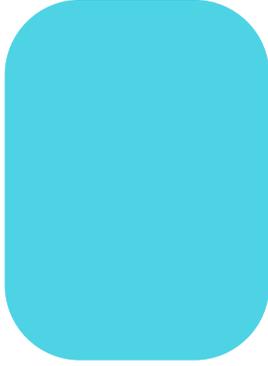
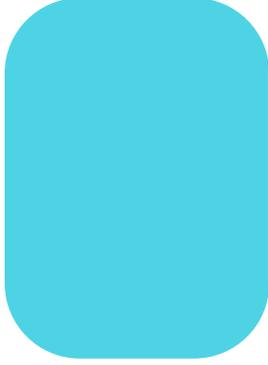
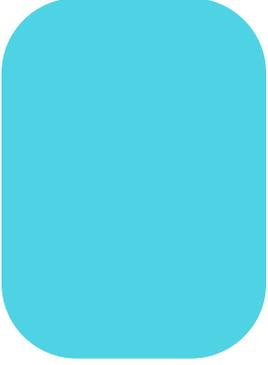
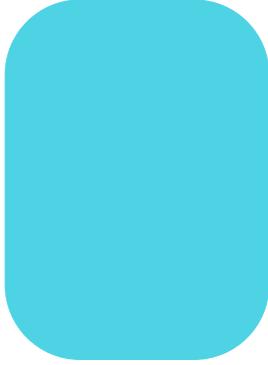
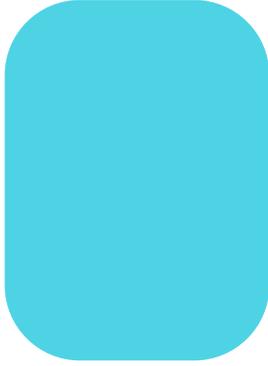
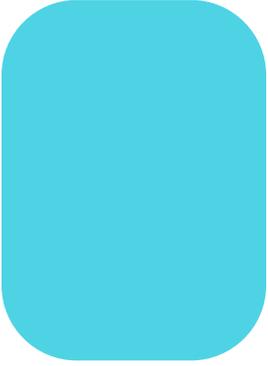
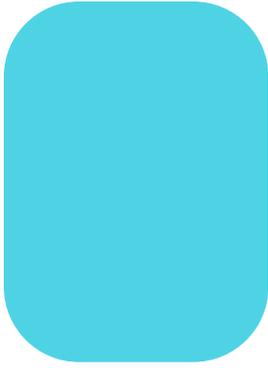
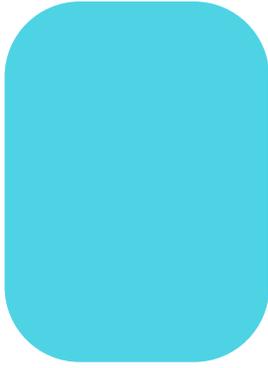
Imágenes interiores

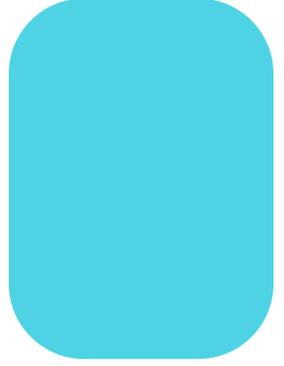
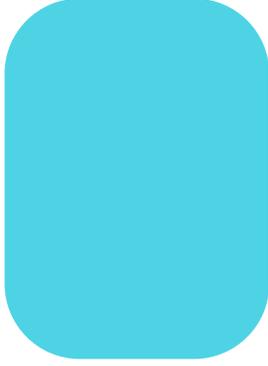
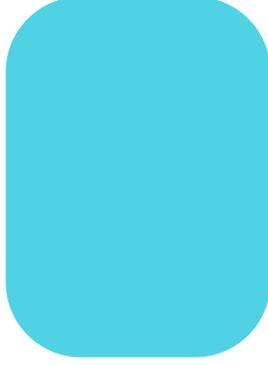
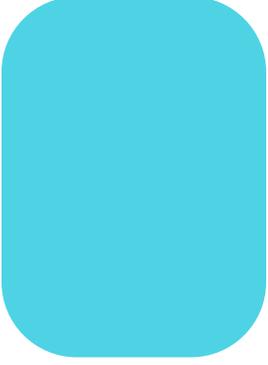
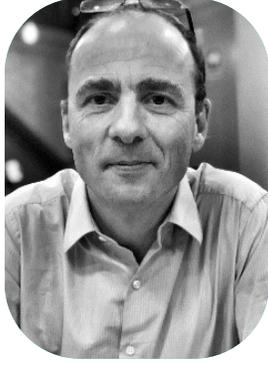
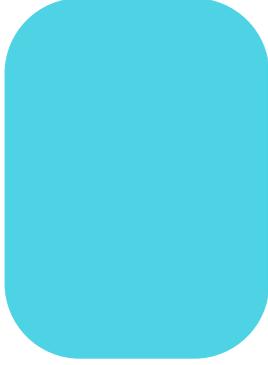
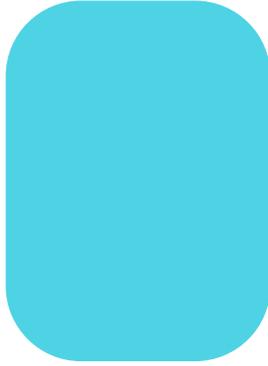
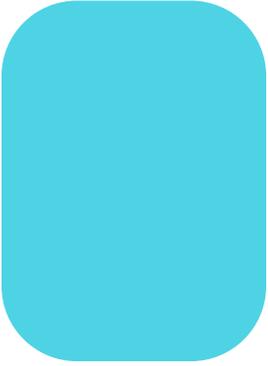
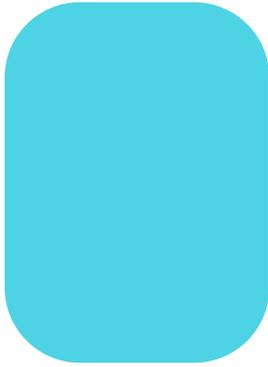
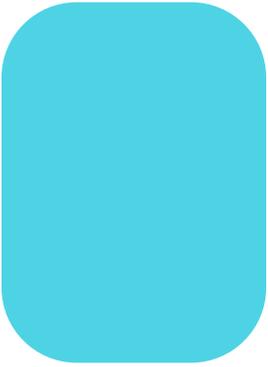
Derechos de autor en cada fotografía

Cita sugerida (formato APA 6):

Euroclima (2024). Movilidad Urbana - Euroclima: Resultados y lecciones de la implementación (2018 – 2024). (P. Calderón & M. Rincón, Eds.), Bogotá, DC, Agencia Francesa de Desarrollo, AFD.

Esta publicación cuenta con el apoyo financiero de la Unión Europea a través del Programa Euroclima, implementado por la Agence Française de Développement (AFD) y la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, en el marco del sector de movilidad urbana. El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva de los autores y en ningún caso debe considerarse que refleja los puntos de vista de la Unión Europea.





Autoras y autores

Alejandra ÁLVAREZ ORREGO, Líder de Género y ciudad, Despacio.

Alejandro CEBALLOS JARABA, Asesor técnico Movilidad Urbana, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ.

Agustín CORRO LÓPEZ, Director de Movilidad Urbana Sustentable, Secretaría de Movilidad e Infraestructura de Puebla, México.

Alvaro MOTTA, Asesor Técnico, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ.

Camilo BREUREC, Encargado de proyectos en Quito, Ecuador, Agencia Francesa de Desarrollo - AFD.

Diana ARDILA LUENGAS, Asesora en Movilidad Urbana, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ. (2023).

Dominique DE LONGEVIALLE, Jefe del proyecto PMUS de Arequipa, Perú para la Agencia Francesa de Desarrollo – AFD.

Françoise MÉTEYER-ZELDINE, Consultora en Des Villes et Des Hommes (DVDH) experta en gobernanza, institucionalidad y finanzas para el PMUS de Córdoba, Argentina (2021 - 2023).

Gustavo MORA FONSECA, Encargado del Proyecto Piloto del Programa Euroclima, Municipalidad de Curridabat, Costa Rica.

Haydée SVAB, Consultora de Movilidad Urbana y Género para el Plan Regional de Movilidad Urbana Sostenible y Logística de la Baixada Santista (SETEC/OFICINA 2021-2023).

Julio BRIONES MOLINA, Asesor técnico, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ Chile.

Juan Martín SITJÁ, Responsable de proyectos Euroclima, Agencia Francesa de Desarrollo - AFD.

Juan Pablo OSPINA ZAPATA, Profesor, Coordinador Grupo RiSE, Área Territorios y Ciudades, Escuela de Ciencias Aplicadas e Ingeniería. Universidad EAFIT, Colombia.

Laura ZILIANI, Encargada de proyectos Buenos Aires, Argentina, Agencia Francesa de Desarrollo – AFD.

Luis Fernando DI PIERRO, Coordinador técnico del Plan de Movilidad urbana Sostenible y Logística de la Baixada Santista, SETEC Hidrobrasileira Obras e Projetos Ltda (2021-2023).

Marina MOSCOSO, Directora técnica, Despacio (2020 - 2022).

Marjorie MICHEL, Coordinadora del Programa Euroclima, Agencia Francesa de Desarrollo - AFD.

Mario PIÑEROS, Asesor técnico, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ.

María Fernanda SANTACRUZ, Consultora del Proyecto PMUS de Ambato, Ecuador, Fundación Ciudad Humana.

María Sol PETROCELLI, Referente de gobernanza e innovación para el proyecto de actualización del PMUS de Córdoba, Argentina (2021-2023), Municipalidad de Córdoba.

Maryfely RINCÓN, Coordinadora de proyectos Despacio y profesional junior de apoyo a la asistencia técnica Movilidad Urbana Euroclima para la AFD.

Micaela FAVARO LEUCI, Coordinadora técnica del proyecto de actualización del PMUS de Córdoba, Argentina (2021-2023), Municipalidad de Córdoba.

Natalia CÁRDENAS, Jefe de proyectos de Movilidad y Transporte, Dirección Regional Países Andinos, Agencia Francesa de Desarrollo - AFD.

Natalia MEZA CHÁVEZ, Profesional junior, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ Chile.

Nicolás CRUZ GONZÁLEZ, Experto en Movilidad Sostenible, MobiliseYourCity.

Patricia CALDERÓN PEÑA, Directora ejecutiva, Despacio, y Coordinadora técnica del sector Movilidad Urbana Euroclima para la AFD.

Paola VISCA DUARTE, Asesora en cambio climático, Ministerio de Ambiente de Uruguay - Dirección Nacional de Cambio Climático.

Rafael ALATRISTE-GAMBA, Client Knowledge Manager Group Strategy Department, Transdev y consultor para el proyecto de actualización del PMUS de Córdoba, Argentina (2021-2023).

Ricardo MONTEZUMA, Consultor encargado del Proyecto PMUS de Ambato, Ecuador y Director de la Fundación Ciudad Humana.

Sebastián ARIAS, Consultor para la PNMUS de Ecuador, A&V Consultores Quito, Ecuador.

Victor VALENTE, Coordinador GIZ para Movilidad Urbana, Programa Euroclima, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ.

Prólogo

Ante los desafíos que enfrentan las ciudades contemporáneas debido al cambio climático, los gobiernos y tomadores de decisión están llamados a diseñar e implementar soluciones innovadoras, las cuales además de contribuir a los objetivos de la agenda climática global, apoyen la reducción de las brechas asociadas al acceso y disfrute del espacio público por parte de toda la población, con especial énfasis en grupos vulnerables.

Siendo el transporte un aspecto neurálgico dentro de la planificación urbana, resulta imperativo abordarlo de manera sistémica para contribuir en la consolidación de entornos urbanos sostenibles y equitativos.

Euroclima, hace más de diez años, viene trabajando fuertemente en América Latina y el Caribe para hacer frente al cambio climático. Este trabajo tiene el objetivo de implementar políticas y Programas nacionales de movilidad urbana y/o planeación integral multimodal a nivel subnacional para acelerar la transición hacia una movilidad sostenible, baja en carbono y sensible al género. Adicionalmente, el Programa contribuye a la mejora de la movilidad urbana en la región mediante la implementación de medidas eficaces, la creación de infraestructuras sostenibles y el fomento de prácticas inclusivas.

Hasta la fecha el Programa, implementado por la Cooperación Alemana para el Desarrollo - GIZ y la Agencia Francesa de Desarrollo - AFD, ha apoyado el desarrollo e implementación de 24 proyectos, planes, acciones y pilotos. Dentro del ámbito nacional son 3 Planes Nacionales de Movilidad Urbana (NUMPs por sus siglas en inglés) y 5 acciones, en el ámbito local 7 Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP, por sus siglas en inglés) y 9 proyectos piloto. Lo anterior, complementado con una Comunidad de Práctica Regional sobre Movilidad Urbana Sostenible-CoP, una plataforma creada para facilitar el intercambio de experiencias de éxito entre múltiples actores en Latinoamérica y el Caribe. Para llevar esto a la realidad, el sector de Movilidad Urbana ha destinado un presupuesto de 14 millones de euros.

El Programa Euroclima es crucial para la Cooperación Alemana para el Desarrollo (GIZ) y para la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) en el sector de movilidad urbana por las siguientes razones. Euroclima facilita la cooperación internacional para implementar medidas que contribuyan a la lucha contra el cambio climático en el ámbito de la movilidad urbana, lo que permite a ambas cooperaciones trabajar con otros actores y aprender de las mejores prácticas a nivel global.

Además, dada la necesidad de inversiones considerables en infraestructuras y proyectos para la movilidad urbana, la participación en Euroclima brinda a la AFD la oportunidad de financiar la implementación de proyectos estratégicos que impulsen la movilidad sostenible, segura e inclusiva y contribuyan a los objetivos de desarrollo sostenible. Como Programa regional, Euroclima posibilita a ambas agencias contribuir a objetivos compartidos de mitigación del cambio climático y desarrollo sostenible en diversas áreas geográficas.

Estas iniciativas, que se destacan por su innovación y alto grado de sensibilidad frente a las condiciones particulares de cada territorio, han sido concebidas para que puedan ser escaladas y replicadas en toda la región. Se espera que de esta manera los gobiernos puedan maximizar los efectos de la cooperación internacional para lograr una transición justa y verde en el transporte urbano en sus países.

Esta publicación es una invitación a aprender las lecciones de los últimos años de implementación del Programa y a pasar a la acción.



Alain Humen
Director Adjunto del
Departamento de América Latina
Agencia Francesa de Desarrollo
(AFD)



Bernhard Zyma
Director del Programa Euroclima
Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH

Agradecimientos

Queremos expresar nuestro sincero agradecimiento a todas las personas y organizaciones que participaron en el desarrollo de esta publicación por su invaluable contribución. Sus aportes han enriquecido este documento con conocimientos y experiencias fundamentales para futuras iniciativas de movilidad urbana sostenible.

Agradecemos a todas las personas que han participado en el diseño y en la implementación de estos proyectos, cuyo compromiso ha sido esencial para convertir ideas en acciones concretas para mejorar la calidad de vida en ciudades latinoamericanas y contribuir en la lucha contra el cambio climático.

También extendemos nuestro agradecimiento a los líderes y tomadores de decisiones que han asegurado los recursos y el apoyo político necesario para la realización de estos proyectos. Su visión y liderazgo han impulsado el cambio positivo en la región.

En nombre de todas las organizaciones involucradas en esta iniciativa, les agradecemos por su compromiso y dedicación hacia la construcción de un futuro más sostenible en América Latina.



Natalia Cárdenas

Jefe de proyectos de Movilidad y Transporte, Dirección Regional Países Andinos
Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)



Victor Valente

Coordinador GIZ para Movilidad Urbana, Programa Euroclima
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Definiciones

» Acciones

Iniciativas implementadas por el Programa Euroclima a través de sus agencias implementadoras en conjunto a los países socios, para contribuir a una transición sostenible, equitativa y justa hacia caminos más sostenibles en las áreas de cambio climático y pérdida de biodiversidad. Las acciones se desarrollan por medio de estudios y proyectos piloto que tienen como objetivo materializar las políticas y planes en herramientas prácticas que faciliten la implementación de medidas concretas de movilidad sostenible.

» AFD

La Agence Française de Développement (AFD) implementa la política de Francia en materia de desarrollo y de solidaridad internacional, a través de diferentes tipos de financiamientos, acompaña y acelera las transiciones hacia un mundo más justo y resiliente.

» CoP

Comunidad de Práctica de Euroclima

» Euroclima

Programa de cooperación regional entre la Unión Europea y América Latina, que promueve un desarrollo ambientalmente sostenible y resiliente al cambio climático en 18 países de América Latina.

» GIZ

La Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH es una empresa federal que asiste al Gobierno de Alemania en la realización de sus objetivos en la cooperación internacional para el desarrollo sostenible.

» MUS

Movilidad Urbana Sostenible

» MRV

Monitoreo, Reporte y Verificación

» MobiliseYourCity

MobiliseYourCity es una Alianza líder global que empodera ciudades para mejorar la movilidad de sus ciudadanos y para luchar contra la crisis climática mundial.

» PNMUS /NUMP

Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible/ National Urban Mobility Policies.

» PP

Proyecto Piloto

» PMUS /SUMP

Planes de Movilidad Urbana Sostenible/ Sustainable Urban Mobility Plans

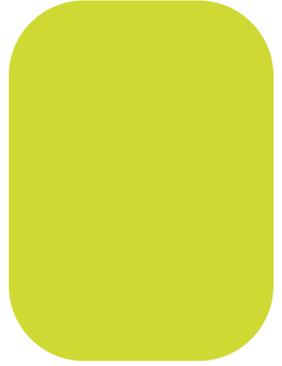
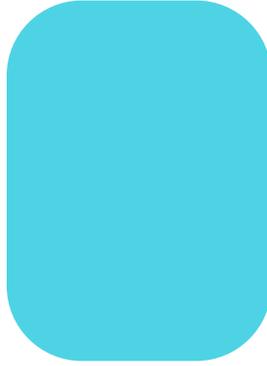
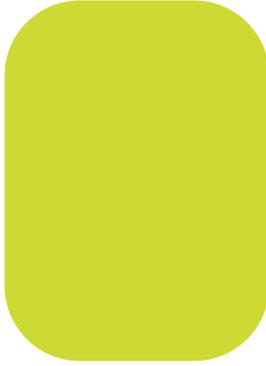
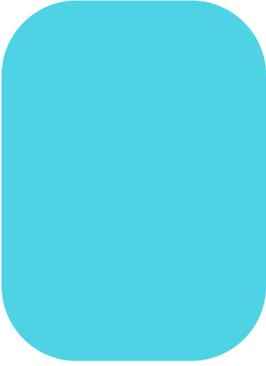
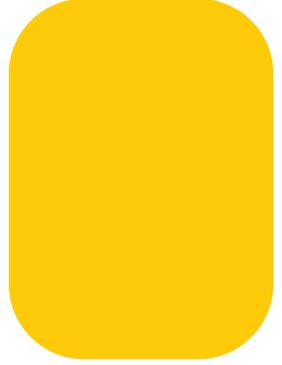
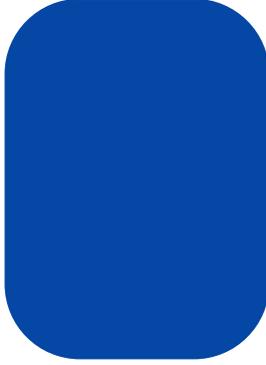
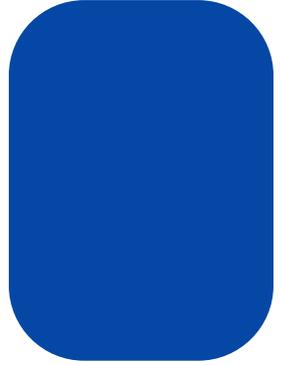
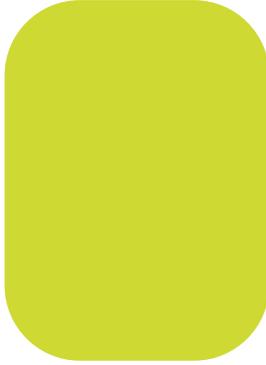
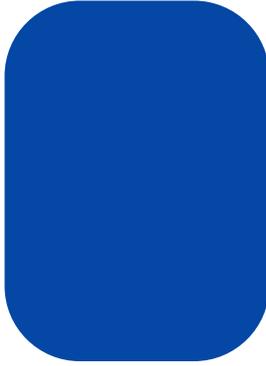
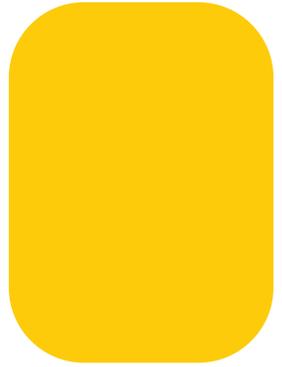
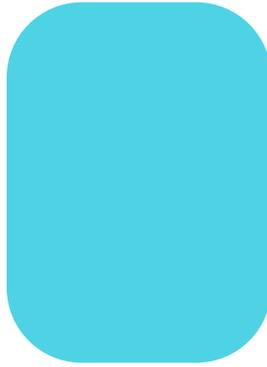
» PRMSL-BS

Plan Regional de Movilidad y Logística Urbana Sostenible de la Baixada Santista

- » **UE**
Unión Europea
- » **Expertise France**
Agencia pública francesa para el diseño y ejecución de proyectos de cooperación internacional.
- » **AECID**
Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo
- » **COP21**
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático del 2021 (París)
- » **COP22**
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático del 2022 (Marrakech)
- » **NDC**
Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC, por sus siglas en inglés) son compromisos climáticos nacionales establecidos por los países en el marco del Acuerdo de París.
- » **ODS**
Objetivos de Desarrollo Sostenible
- » **ODM**
Objetivos de Desarrollo del Milenio. Ocho propósitos de desarrollo humano fijados en el año 2000 por los 189 países miembros de las Naciones Unidas. Estos objetivos se acordaron a conseguir para el año 2015.
- » **UNICEF**
Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF por sus siglas en inglés)
- » **AOM**
Autoridad Organizadora de la Movilidad
- » **APP**
Asociaciones Público Privadas
- » **BRT**
Bus Rapid Transit. En español, autobús de tránsito rápido
- » **BHNS**
Bus à haut niveau de service. En español, autobús con un alto nivel de servicio

1

Introducción



Introducción

Patricia Calderón Peña

Esta publicación es el resultado del trabajo liderado por AFD y GIZ para la implementación de los proyectos del componente de movilidad urbana del Programa Euroclima, desde 2018 hasta 2024, realizado de la mano de las personas que han representado a los gobiernos de las ciudades y países beneficiarios en América Latina y el Caribe, así como de los equipos consultores que han prestado asistencia técnica y desarrollado las consultorías necesarias para la ejecución de los proyectos.

El **objetivo de esta publicación** es registrar la experiencia de los diferentes proyectos: Políticas Nacionales de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), Proyectos Piloto (PP) y Acciones, del componente de movilidad urbana del Programa Euroclima; presentar los principales retos y hallazgos en su implementación y reflexionar sobre cómo continuar apoyando la transición hacia una movilidad más sostenible en América Latina.

El **público objetivo** son las personas técnicas de gobiernos nacionales, locales, la sociedad civil, la academia, ONGs de la región, equipo del Programa Euroclima en la UE y en las Agencias implementadoras, que estén interesadas en implementar acciones y políticas públicas para promover una movilidad más sostenible en Región.

Como este ha sido un Programa que ha involucrado a diversos actores clave, esta publicación recoge la experiencia y punto de vista de diferentes personas. La construcción de textos se hizo a través de una **metodología colaborativa**, liderada por la AFD y Despacio, en estrecha colaboración con la GIZ.

Los beneficiarios, consultores, organizaciones aliadas y agencias implementadoras colaboraron liderando la organización de los diferentes capítulos y cada persona autora, eligió temáticas para contar su experiencia con Euroclima. Despacio fue el responsable de la definición de la estructura de contenidos, la consolidación de textos, edición, revisión de estilo y diagramación.

Esta publicación se desarrolla en cuatro capítulos así:

Capítulo 1 – Introducción

En este capítulo se define el Programa Euroclima, los objetivos del sector de Movilidad Urbana, los logros alcanzados y cuál es la visión de la movilidad sostenible desde la perspectiva de las Agencias de cooperación.

Capítulo 2 – Reflexiones desde una visión temática

Este capítulo se desarrolló generando preguntas reflexivas desde las diferentes temáticas transversales que se abordaron durante el proceso de los proyectos:

Gobernanza

- » ¿Por qué es importante fomentar un diálogo entre la ciudadanía con las ciudades y países para llegar a proyectos de movilidad sostenible?
- » Retos y oportunidades institucionales para promover la movilidad sostenible.

Reflexiones por tipos de proyectos

- » ¿Por qué es importante implementar PNMUs, PMUS, Proyectos Piloto y acciones en la región?
- » Innovaciones en los proyectos desarrollados.

Cambio climático

- » ¿Cómo el Programa ha ayudado a las ciudades avanzar con la agenda de cambio climático?

Género e inclusión

- » ¿Cómo se logró incluir un enfoque de género en los proyectos?

- » ¿Cuáles fueron los principales retos y áreas de oportunidad para avanzar con la agenda de género?
- » ¿Cómo el Programa Euroclima ha ayudado a avanzar con esta agenda?

Oportunidades de intercambio

- » La experiencia con la Comunidad de Práctica
- » Oportunidades de intercambio entre diferentes ciudades

Procesos participativos

- » ¿Cómo impactaron los procesos participativos en las decisiones de los equipos técnicos y los tomadores de decisiones encargados de formular los planes, políticas y proyectos?
- » ¿Cómo se logró promover la participación de la sociedad civil en los proyectos?
- » ¿Cuáles fueron los principales retos y áreas de oportunidad?

Capítulo 3 – Reflexiones del camino recorrido

El capítulo presenta las lecciones aprendidas desde las discusiones de lo aprendido frente a la experiencia regional, la integración regional y la experiencia traída desde Europa. También se identificaron las oportunidades generadas y las reflexiones sobre aspectos a mejorar.

Capítulo 4 – ¿Qué viene después?

Con el capítulo final damos respuesta a dos cuestionamientos clave para avanzar en los próximos pasos: ¿Qué viene después de Euroclima? Y ¿Qué viene después de la formulación de un plan de movilidad?

Acerca de Euroclima

Patricia Calderón Peña

Euroclima es el Programa insignia de la Unión Europea (UE) para la acción climática desde hace más de diez años. Es el Programa de cooperación regional que fomenta la asociación estratégica entre la Unión Europea y América Latina y el Caribe, basado en valores compartidos y el compromiso de abordar el cambio climático y la pérdida de biodiversidad de manera conjunta.

Es cofinanciado por la Unión Europea y por el gobierno federal de Alemania a través del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ). Busca contribuir a la transición verde y justa en la región de América Latina y el Caribe. Es decir, hacia economías neutras en carbono, resilientes, informadas sobre riesgos, integradas a la naturaleza, circulares, sostenibles, inclusivas y equitativas.

En 2016, Euroclima se enfocó en trabajar en seis sectores temáticos, identificando en cada uno de ellos proyectos que constituyeran modelos de estrategias para afrontar el cambio climático en diferentes condiciones geográficas y socioculturales de América Latina.

En este proceso se identificaron 60 proyectos, en 18 países de América Latina. Cada sector temático dispuso de un mecanismo de coordinación y gestión de los proyectos, a cargo de agencias implementadoras (AFD, GIZ, Expertise France y AECID). Los sectores temáticos fueron: bosques, energía, agua urbana, gestión de riesgo, movilidad urbana y alimentos.

Para el sector de movilidad urbana, la Agencia Francesa de Desarrollo - AFD y la Cooperación Alemana - GIZ, fueron las encargadas de implementar 15 proyectos de niveles nacional y local, que ayudaron a los países en la implementación de los compromisos adquiridos en las conferencias de Cambio Climático celebradas en París (COP21) y Marruecos (COP22).

Acerca del sector de Movilidad urbana en América Latina

Patricia Calderón Peña

Después de 6 años de implementación del Programa Euroclima en 18 países de América Latina, las agencias implementadoras AFD y GIZ, han ofrecido asistencia técnica y financiera para el desarrollo e implementación de políticas y medidas de adaptación y mitigación al cambio climático y han facilitado el diálogo en materia de desarrollo y cambio climático a nivel regional.

Igualmente, la Alianza MobiliseYourCity ha facilitado los procesos y marcos metodológicos para establecer los componentes y requerimientos de los PNMUS y PMUS, y ha generado espacios de fortalecimiento de capacidades.

Entre las experiencias y aprendizajes de los diferentes actores que participaron en la implementación de los proyectos, están las de los equipos técnicos y tomadores de decisiones de los gobiernos nacionales y locales, principalmente de los Ministerios de Transporte y Ministerios de Energía de los países y de las Secretarías de Movilidad de las ciudades, cuyos aportes y compromiso permitieron que los equipos de las firmas consultoras – locales, regionales y europeas – que diseñaron los proyectos, respondieran a las necesidades locales.

Como lo recordamos en nuestro último encuentro de beneficiarios (Montevideo, septiembre 2022), hemos desarrollado **PNMUS** estableciendo marcos políticos para fijar una visión, objetivos y medidas para la aceleración de la movilidad sostenible con un liderazgo nacional.

Los PMUS han permitido definir de manera concreta y específica estrategias para la

implementación de la movilidad sostenible en ciudades.

Los Pilotos han permitido enfrentar desafíos y desarrollar estrategias específicas para la implementación y escalabilidad de la movilidad sostenible.

Las Acciones han logrado aterrizar las políticas en herramientas prácticas para avanzar en la implementación de medidas concretas de movilidad sostenible que adicionalmente integran el enfoque de género de manera integral.

Con esta publicación queremos plasmar la experiencia, principales retos y hallazgos de la implementación de los diferentes proyectos (PNMUS, PMUS, Pilotos y Acciones) y brindar una reflexión sobre cómo continuar apoyando la transición hacia una movilidad más sostenible en América Latina.



Figura 1. Mapa proyectos de movilidad urbana Euroclima.

Fuente: Elaboración Despacio, 2024.

Qué se esperaba de Euroclima y logros alcanzados

Marjorie Michel

En el ámbito de la movilidad urbana, se esperaba que el Programa Euroclima contribuyera a la implementación de medidas y proyectos que fomenten un transporte más sostenible, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorando la eficiencia en el uso de recursos.

Esto podría incluir iniciativas para fortalecer el transporte público, promover la movilidad eléctrica, desarrollar infraestructuras más amigables con el medio ambiente y mejorar la planificación urbana.

En el marco de los Proyectos Piloto del Programa Euroclima, se buscó el desarrollo de iniciativas concretas y prácticas que promovieran la sostenibilidad en el transporte urbano y la posibilidad de implementar proyectos de los planes de movilidad sostenible nacionales y subnacionales.

Actividades alcanzadas por el Programa:

» **Implementación de infraestructuras sostenibles:** Desarrollo de Proyectos Piloto para la creación de infraestructuras de transporte que fomentan modos de movilidad más sostenibles, como carriles exclusivos para bicicletas, aceras peatonales, lugares de estacionamiento para bicicletas, entre otros. En términos de logros, se espera que estos Proyectos Piloto sirvan como modelos replicables

para contribuir significativamente a la reducción de la huella ambiental del transporte urbano en la región.

» **Desarrollo de políticas y planificación urbana:** Colaboración con gobiernos locales o nacionales para establecer políticas y planes de movilidad urbana sostenible. Esto implicó la revisión y actualización de normativas, la definición de proyectos y planes de acción para la implementación de sistemas de transporte público eficientes y la integración de soluciones innovadoras en la planificación urbana.

Para los dos casos, se buscó incluir a la comunidad en los procesos de planificación de los proyectos, asegurando que las soluciones propuestas fueran adecuadas para las necesidades locales y que se fomentara la participación activa de la ciudadanía en la transición hacia una movilidad más sostenible.

La importancia de la movilidad sostenible en América Latina desde la Agencia Francesa de Desarrollo - AFD

Marjorie Michel

El desarrollo de sistemas de movilidad urbana sostenibles e inclusivos es una de las condiciones para que las ciudades sigan siendo “habitables”: todos los habitantes deben poder moverse con fluidez y seguridad y acceder a los servicios esenciales, respirando aire limpio.

Los ejes de acompañamiento de la AFD en esta materia, consisten en:

- » **Apoyar** la planificación de la movilidad urbana baja en carbono y de los marcos de gobernanza eficaces;
- » **Promover** la integración de los modos “de alta capacidad” en la ciudad, mediante el desarrollo sistemático de los modos activos;
- » **Proporcionar** soluciones de movilidad adaptadas a ciudades secundarias;
- » **Acompañar** la modernización del transporte artesanal;
- » **Apoyar** la innovación en materia de transformación digital y energética de los servicios de movilidad.

En América Latina, la AFD acompaña la planificación de la movilidad urbana sostenible tanto a nivel de la política nacional como de los planes de movilidad de las ciudades, principalmente gracias a este Programa Euroclima y utilizando la metodología de MobiliseYourCity, que permite definir una visión de manera participativa y realista.

De igual manera la AFD ha venido financiando sistemas de transporte público sostenibles e inclusivos, con impactos positivos en la lucha

contra el cambio climático, como por ejemplo líneas de metro en República Dominicana, trenes regionales en Brasil, tranvías en Colombia y teleféricos en Ecuador, Colombia y República Dominicana.

La AFD promueve también la transición hacia la movilidad eléctrica en la región, mediante diálogos de política pública sobre el marco regulatorio, fortalecimiento de capacidades, intercambio de experiencias e incentivos para acompañar a los países a dar ese paso a nivel tecnológico.

Además, a través de fondos de cooperación técnica, la AFD apoya los proyectos de movilidad activa como con la implementación de corredores verdes, espacios públicos de calidad y ciclo-infraestructura.

Asimismo, la AFD tiene el objetivo de apoyar la igualdad de género en todos sus proyectos de movilidad, tanto a nivel de la inclusión y accesibilidad, como en la seguridad y la empleabilidad, etc.

En términos de volumen de actividad en los últimos 5 años, la AFD ha financiado proyectos de transporte y movilidad por más de 500 millones de euros en la región de América Latina.

Perspectivas para una movilidad sostenible en América Latina y el Caribe desde la Cooperación Alemana para el Desarrollo - GIZ

Victor Valente

Es innegable que Latinoamérica y El Caribe han dado grandes pasos frente a la movilidad sostenible, consolidándose como la región, a parte de China, con la mayor flota de buses eléctricos en sus sistemas de transporte público masivo.

Este éxito, no obstante, representa también un gran reto, pues resulta imperativo que los Gobiernos continúen destinando recursos e incluyan cada vez más metas específicas dentro de sus planes, proyectos y estrategias nacionales, así como en los compromisos climáticos -NDC y LTS- de cara a los compromisos internacionales.

La rápida tasa de urbanización de la región, sumado al acelerado incremento de la flota de vehículos privados por efecto de la pandemia y fenómenos de desigualdad de acceso frente a las alternativas de transporte existentes, ponen de manifiesto la necesidad de abordar las brechas de movilidad desde perspectivas más allá del ascenso o mejoramiento tecnológico de los sistemas de transporte existentes.

Por lo anterior, la GIZ a través del Programa Euroclima, busca diversificar la cooperación que brinda a los gobiernos nacionales y subnacionales en Latinoamérica y el Caribe en materia de movilidad sostenible bajo el enfoque de ASI (Evitar, Cambiar, Mejorar,

por sus siglas en inglés), respondiendo a la estrategia Global Gateway que promueve inversiones y financiamiento en sectores relevantes, así como el uso de otros instrumentos de la Unión Europea y sus Estados Miembros para lograr sociedades más sostenibles, justas e interconectadas.

En este sentido, se busca apoyar estrategias para minimizar la necesidad de desplazamientos innecesarios y fomentar el desarrollo urbano inclusivo y seguro para toda la población, con especial atención a mujeres, adultos mayores, personas con discapacidad y niños.

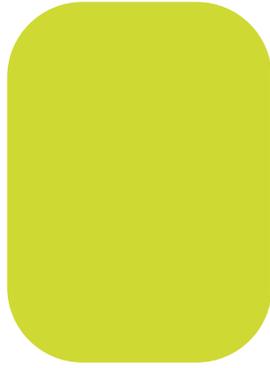
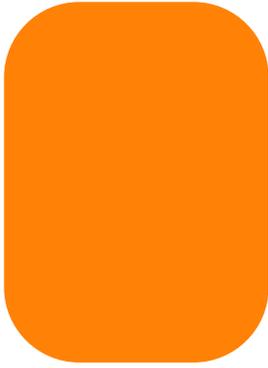
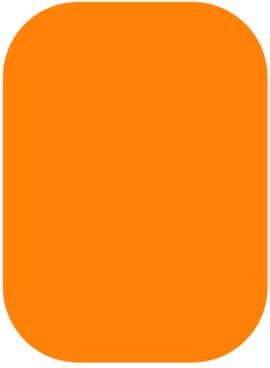
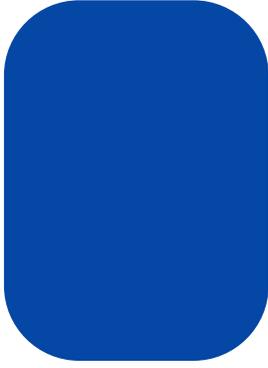
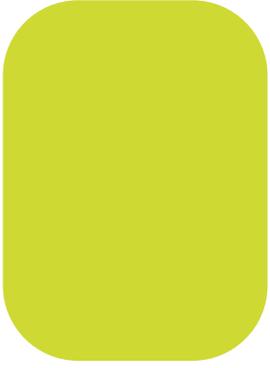
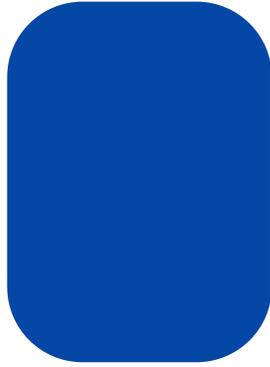
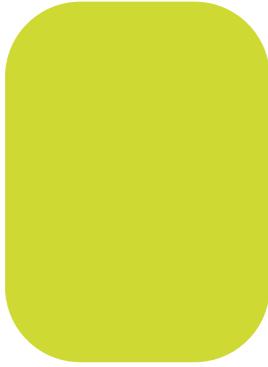
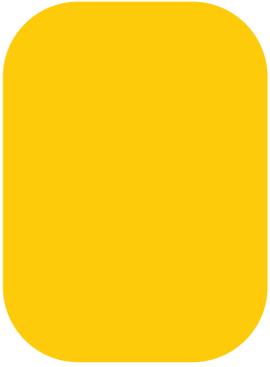
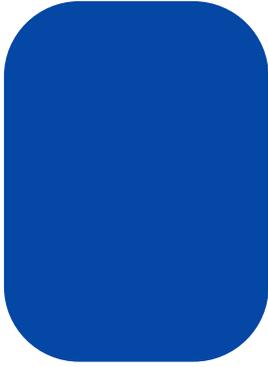
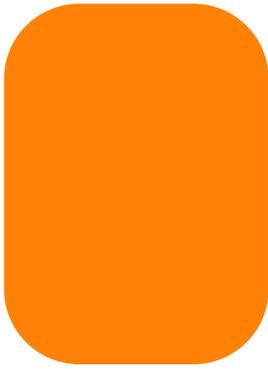
Así como fomentar el desarrollo de medidas destinadas a incentivar el uso del transporte público, la adopción de tecnologías de propulsión de baja emisión, la creación de zonas de aire protegido y otras medidas complementarias para lograr una efectiva descarbonización del transporte.

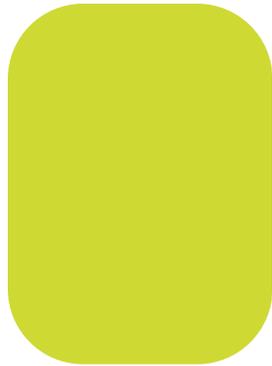
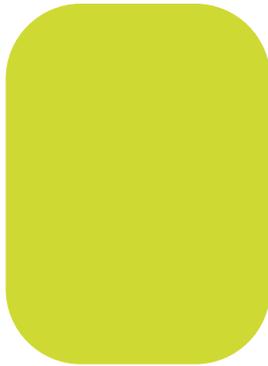
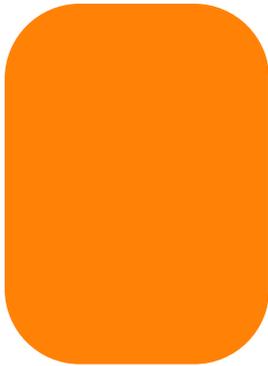
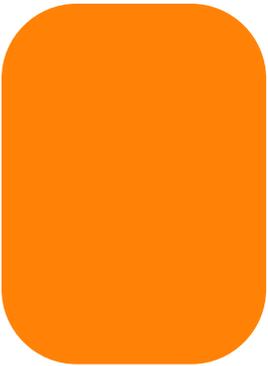
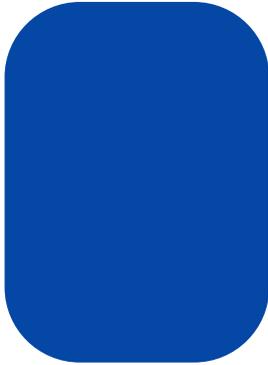
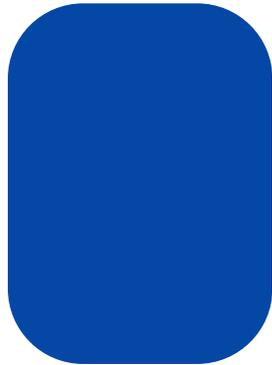
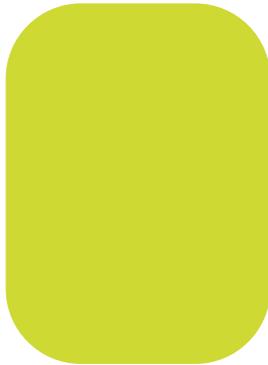
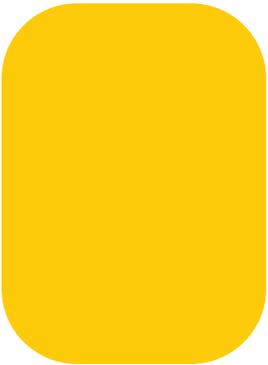
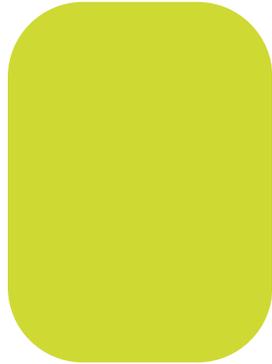
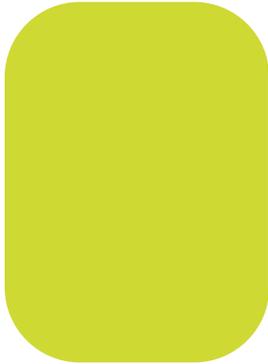
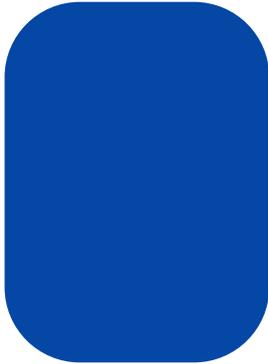
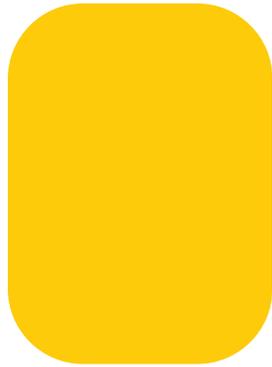
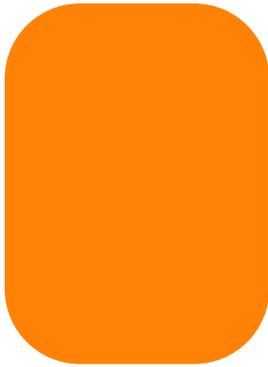
Con esto, la GIZ a través de Euroclima, renueva su compromiso de ser un aliado estratégico para los gobiernos de la región en la promoción de la movilidad ambientalmente sostenible, buscando mitigar los gases de efecto invernadero con proyectos que, además, tengan como valor agregado la promoción de soluciones enfocadas en la disminución de las brechas sociales de grupos vulnerables y la facilitación de espacios para la difusión de casos de éxito e intercambio de lecciones aprendidas.

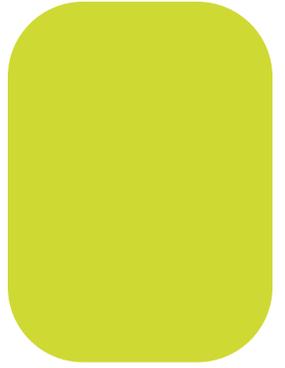
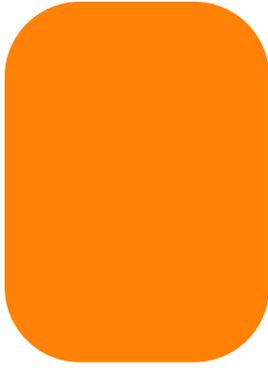
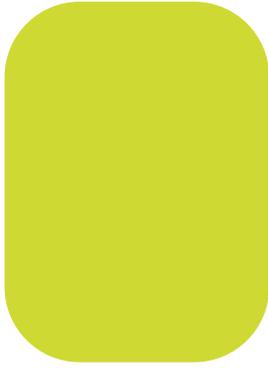
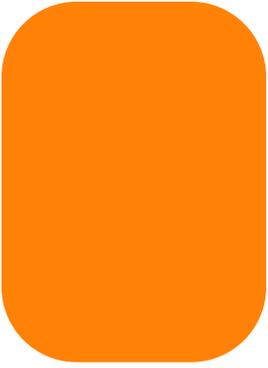
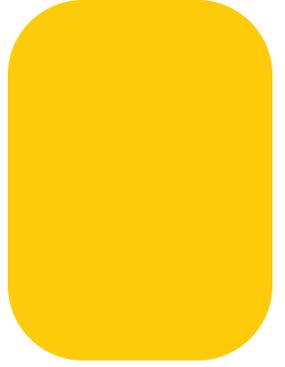
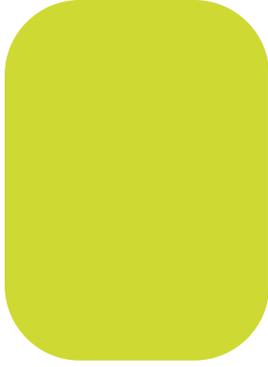
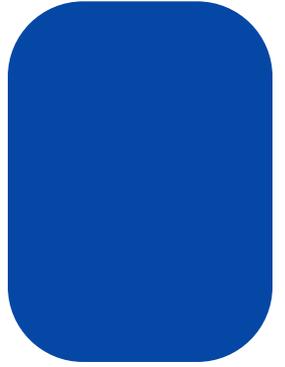
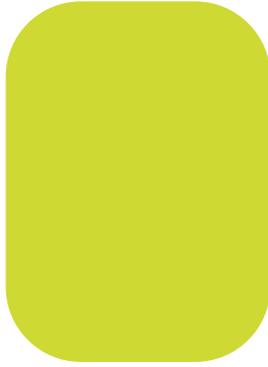
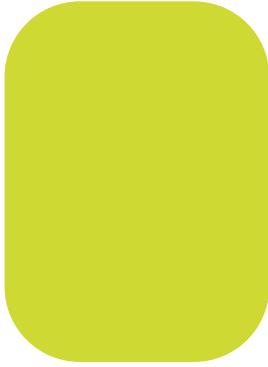
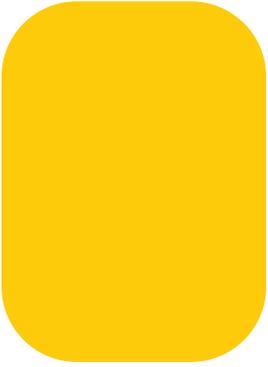
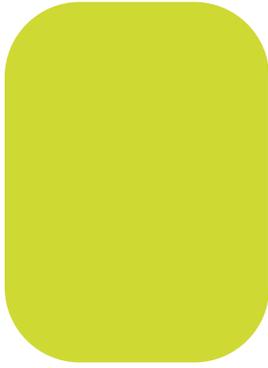
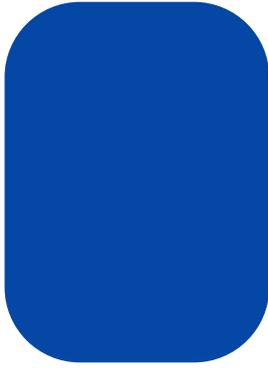
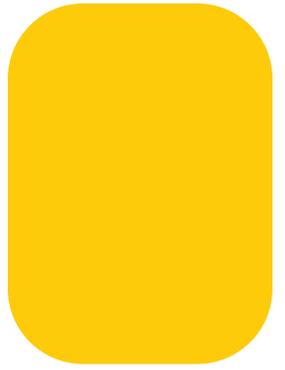
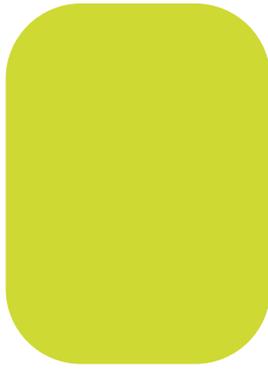
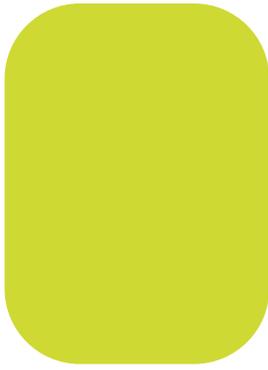
Este último principalmente mediante una Comunidad de Práctica Regional que promueva el contacto entre expertos y actores clave para reforzar las capacidades técnicas del sector público y contribuir a las metas de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y las NDC (Contribuciones Nacionalmente Determinadas, por su sigla en inglés) en este sector.



**Reflexiones desde
una visión temática**







2.1 Gobernanza

¿Por qué es importante fomentar un diálogo entre la ciudadanía en las ciudades y países, para llegar a proyectos de movilidad sostenible?

Diálogo Ciudadano: La Clave para una Movilidad Urbana Sostenible en Euroclima

Marjorie Michel

En el núcleo del Programa Euroclima, la manera en que abordamos la movilidad urbana emerge como un pilar crucial para dar forma a proyectos que impulsen la sostenibilidad en los diferentes territorios.

¿Por qué es tan importante fomentar un diálogo activo entre la ciudadanía en las ciudades y los países?

Participación ciudadana: Cada persona tiene un papel clave en decidir cómo mejorar el transporte en su territorio. Dado que la movilidad urbana afecta directamente nuestra calidad de vida, nuestra cotidianidad, es imperativo escuchar las experiencias, costumbres y opiniones de las personas usuarias de los sistemas de movilidad. Las autoridades tienen una gran responsabilidad al dar la voz a su ciudadanía en las decisiones, y el Programa Euroclima apoya los procesos de participación ciudadana en la ejecución de los proyectos implementados a través de sus fondos.

Comunidad comprometida: La puesta en marcha de proyectos para una movilidad más sostenible conlleva a transformaciones

significativas en la infraestructura y en los hábitos de movilidad. Obtener el aval de la población es esencial para el éxito a largo plazo de estos proyectos. El diálogo facilita la comprensión mutua y permite disminuir las posibles resistencias al cambio. Por experiencia de los proyectos de diferentes sectores en el marco del Programa Euroclima, las soluciones más efectivas surgen cuando aprovechamos la diversidad de conocimientos y experiencias de diferentes segmentos de la sociedad.

Claridad y confianza: Un diálogo transparente refuerza la confianza entre la ciudadanía, las autoridades locales y las personas responsables de tomar decisiones. La transparencia es esencial para garantizar la rendición de cuentas y el uso eficiente de los recursos.

Soluciones: Cada territorio tiene sus propios retos y características únicas. El diálogo facilita la adaptación de soluciones a las necesidades específicas de cada uno, evitando enfoques genéricos que podrían no ser efectivos en ciertos contextos.

Al involucrar a la ciudadanía en la planificación y ejecución de proyectos de movilidad sostenible, contribuimos a la construcción de comunidades más ecológicas y saludables a largo plazo. Esto va más allá de implementar tecnologías más limpias, también implica cambios culturales y en los comportamientos de movilidad, que justamente es lo que busca el Programa Euroclima.

En resumen, cultivar el diálogo entre la ciudadanía, las ciudades y los países en el ámbito de la movilidad urbana es esencial para asegurar que los proyectos sean sostenibles, eficaces y aceptados socialmente. Además, esto promueve una gobernanza más participativa, transparente y democrática en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad urbana.



Figura 2. MobiliseDays PNMUS Ecuador.

Fuente: Patricia Calderón Peña , Despacio 2019.

Hacia el cambio cultural

Rafael Alatríste-Gamba

La acción pública territorial, entendida como todas las acciones llevadas a cabo por autoridades a escala local o en beneficio de ésta, ha vivido transformaciones importantes en los últimos 30 años, tanto de origen epistemológico como de origen práctico. De origen epistemológico, ya que nuestro punto de vista sobre el papel que juegan las autoridades locales ha cambiado de manera importante desde que H. Laswell, H. Simon, C. Lindblom y D. Easton acuñaron los términos de “análisis de políticas públicas” (Lasswell, 1936), “proceso de fabricación de políticas públicas” (Simon, 1957), “racionalidad limitada” (Lindblom, 1959), o aun “emprendedores de políticas públicas” (Easton, 1965).

Dentro de ese marco, se concebía al Estado Nación y a sus actores (partidos políticos, instituciones nacionales, burocracias), como los únicos actores legítimos y capaces de desarrollar e implementar una acción pública, los gobiernos locales estando ausentes de todo estudio principal en ciencias políticas. De origen práctico, ya que las demandas y necesidades actuales de la ciudadanía -ligadas con calidad de vida, respeto al medio ambiente y desarrollo sustentable-, se responden de forma pertinente a escala local, los gobiernos nacionales jugando muchas veces un papel secundario en las acciones que cambian el día a día de los habitantes de un espacio urbano.

Por ende, la escala local, y la acción pública local, ha ganado un papel preponderante tanto en el estudio de la acción pública como en el cotidiano de la ciudadanía.

Ahí donde un gobierno local aseguraba en el pasado la administración de base de un territorio (registro civil, catastro), así como los actos básicos de viabilización y gestión de ciertas infraestructuras, hoy en día se le pide que lleve a una comunidad local -urbana o metropolitana- hacia un futuro verdaderamente sustentable, interviniendo a través de una planificación mucho más detallada y holística del conjunto de infraestructuras y servicios urbanos.

Se agregan igualmente expectativas nuevas hacia la acción pública, que buscan activamente influir en los comportamientos de la ciudadanía, imponer prácticas virtuosas desde un punto de vista económico, social y medio ambiental y cambiar los comportamientos cotidianos de los habitantes de un territorio para favorecer prácticas más sostenibles.

Esta nueva plaza ocupada por actores locales, y la serie de demandas con las que deben de cumplir, ha tenido efecto en la organización y forma de actuar de las autoridades locales.

De este hecho, y a partir de los años 90, impulsado por el pensamiento de la Agenda 21, surge el concepto de “transversalidad” o “intersectorialidad” de la acción pública local, con observadores que, en distintos temas, como la gestión de la salud, el hábitat o la lucha contra la pobreza urbana, indican que los gobiernos locales funcionan de forma segmentada y vertical, sector por sector, y que las políticas públicas así definidas se implementan de manera desconectada y sin converger hacia los mismos objetivos.

En los años 2000, frente al reconocimiento de la complejidad del funcionamiento del hecho urbano, surge el concepto de “governabilidad urbana”, reconociendo a los gobiernos locales no como los responsables absolutos de la construcción de lo urbano, sino como capitanes y pilotos del grupo de actores, públicos y privados, a diversas escalas, responsables por el desarrollo de la ciudad. En la década del 2010, se profundiza más ese concepto con la emergencia de la “co-construcción de políticas públicas”, reconociendo el carácter colectivo, no lineal e iterativo de la fabricación de las políticas públicas urbanas.

En América Latina, el desafío concreto ha sido el de construir autoridades públicas capaces de ser transversales, equipadas con la capacidad de pilotear la gobernabilidad urbana y de integrar e interesar al conjunto de actores relevantes a ser partícipes en la elaboración, implementación y seguimiento de políticas públicas metropolitanas.

Este tema es particularmente visible en el campo de la movilidad: ésta, no conociendo límites administrativos, y generando

impactos sistémicos en el ámbito social, económico y medioambiental, genera para las autoridades desafíos de integración y consolidación poco experimentados en otros campos de acción.

La metodología MobiliseYourCity -adoptada para los proyectos de Euroclima- fundamentada en la colecta de datos, ha permitido la objetivación e ilustración de las prácticas de movilidad multimodales a escala metropolitana, ha jugado un papel importante en generar consciencia en los círculos de tomadores de decisión urbanos sobre la importancia de asociarse a la escala adecuada de decisión, y el rol que instituciones metropolitanas -y no solo municipales- pueden jugar en la construcción de un futuro más sustentable para los habitantes de un territorio.

En ello, el proceso de elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) ha jugado un papel fundamental en sentar las bases para la necesaria discusión institucional que emerge del cambio cultural profundo que ha vivido el espacio de las políticas públicas urbanas.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible como herramientas esenciales para alcanzar una buena gobernanza

Diana Ardila Luengas y Nicolás Cruz González

La movilidad sostenible en América Latina se ha convertido en un tema crucial en la actualidad, y su éxito radica en gran medida en la gobernanza y la participación ciudadana.

La gobernanza, como parámetro estructural, desempeña un papel determinante en la capacidad de definir y aplicar acciones concretas y reformas necesarias para transformar la movilidad en la región. Es esencial comprender que incluso las soluciones técnicas más sólidas son inútiles si nadie tiene el derecho y los recursos necesarios para llevarlas a cabo.

En este contexto, la existencia de una autoridad con capacidades suficientemente amplias es crucial para adoptar un enfoque holístico e integrado de la movilidad sostenible en América Latina.

Los desafíos son diversos, y la implementación efectiva de proyectos de movilidad sostenible depende en gran medida de una gobernanza fuerte.

Un elemento fundamental para avanzar en la dirección de la movilidad sostenible en América Latina es la elaboración de un PMUS.

Este plan busca establecer objetivos y prioridades que satisfagan las necesidades de las personas y las empresas, contribuyendo a una mejor calidad de vida en las ciudades. La toma de decisiones estratégicas relacionadas con la movilidad debe ser un proceso transparente que involucre a todas las partes interesadas, tanto directa como indirectamente vinculadas al sistema de movilidad.



Figura 3. Desarrollando Planes de Movilidad Urbana Sostenible: Guía para geografías de MobiliseYourCity.

Fuente: MobiliseYourCity, 2023.

Abrir un debate fructífero sobre la movilidad urbana sostenible implica una variedad de formas de comunicación y compromiso ciudadano.

Esto va desde la transmisión de información a partir de las autoridades hacia la ciudadanía, hasta el empoderamiento de la ciudadanía a través de un proceso de gobernanza compartido. Diferentes niveles de compromiso e interacción entre las personas responsables de la toma de decisiones, los gestores de proyectos y las partes interesadas son necesarios.

El proceso participativo no se limita a la simple transmisión de información, sino que abarca la consulta, la participación y la co-construcción.

Este enfoque permite a las partes interesadas no solo estar informadas, sino también influir activamente en la toma de decisiones.

Además, la codecisión, que implica acuerdos de gobernanza que difuminan los límites entre los interlocutores y los responsables de la toma de decisiones, desempeña un papel relevante en este contexto.

En América Latina, la movilidad sostenible es un desafío apremiante que requiere una sólida gobernanza y una profunda participación ciudadana.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son herramientas esenciales para alcanzar este objetivo, y su desarrollo debe ser un proceso inclusivo y participativo que involucre a todas las partes interesadas en la construcción de un futuro de movilidad más sostenible en la región.

¿Cómo seguir avanzando con la implementación de las Políticas y Planes de Movilidad Sostenible en Chile y Uruguay para no caer en la parálisis?

Los problemas de la actual gobernanza, su reforma y el rol del liderazgo.

Julio Briones Molina y Natalia Meza Chávez

Entre 2019 y 2022, en Chile y Uruguay, en el marco del Programa Euroclima, se diseñaron políticas y planes de movilidad sostenible (Euroclima 2021, 2022a y 2022b), respaldados en estudios técnicos y en procesos de búsqueda de consensos entre directivos de las distintas agencias públicas involucradas en esta materia. Actualmente, se están desarrollando las respectivas estrategias de implementación (Euroclima 2023a y 2023b).

El problema que se está enfrentado es que, a pesar de los consensos logrados durante el diseño, llegar a formalizar acuerdos sobre qué agencias se encargan de la implementación y del financiamiento de las medidas de estas políticas y planes está siendo un proceso complicado que amenaza con paralizar el avance hasta ahora alcanzado.

¿Cómo seguir avanzando con la implementación de estas políticas y planes de movilidad sostenible en Chile y Uruguay para no caer en la parálisis? Para responder a esta pregunta, primero, se analizará la actual gobernanza en esta materia en Chile

y Uruguay y los problemas que ésta plantea para la implementación de políticas y planes. Posteriormente, se propondrán dos formas complementarias de avanzar con esta implementación.

Actual gobernanza de la movilidad sostenible y problemas que plantea para la implementación de políticas y planes.

La gobernanza de la movilidad sostenible se refiere a la red de agencias públicas con atribuciones y presupuesto relacionados con esta materia, ubicadas en distintos sectores de política pública y niveles territoriales de gobierno. Las figuras 1 y 2 presentan la estructura de gobernanza relevante para políticas y planes de movilidad sostenible en Chile y Uruguay.

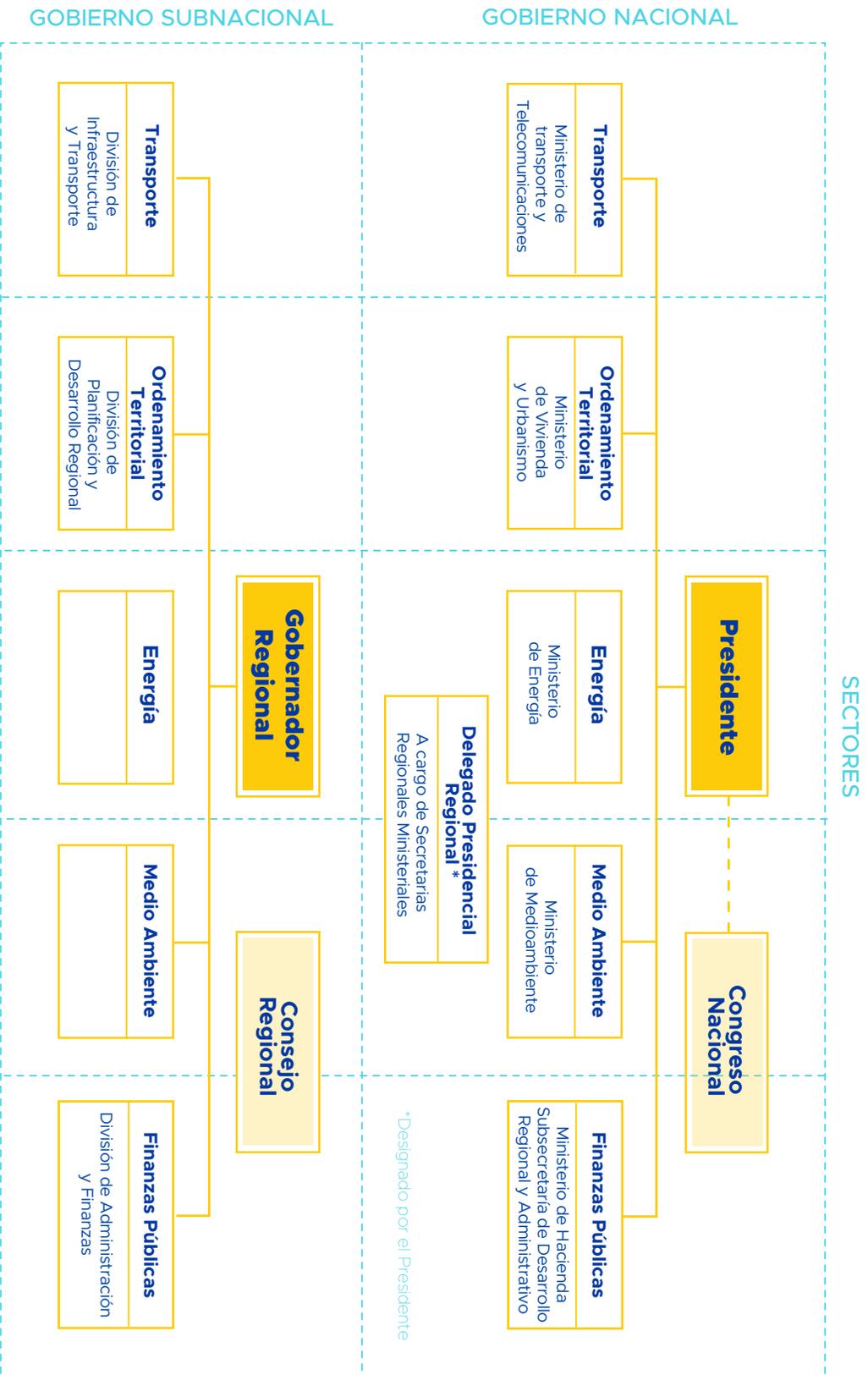


Figura 4. Estructura de gobernanza de la movilidad sostenible en Chile.

Fuente: Adaptación Despacio con base en esquema de Julio Briones (GIZ), 2023, a partir de Urban Age 2007

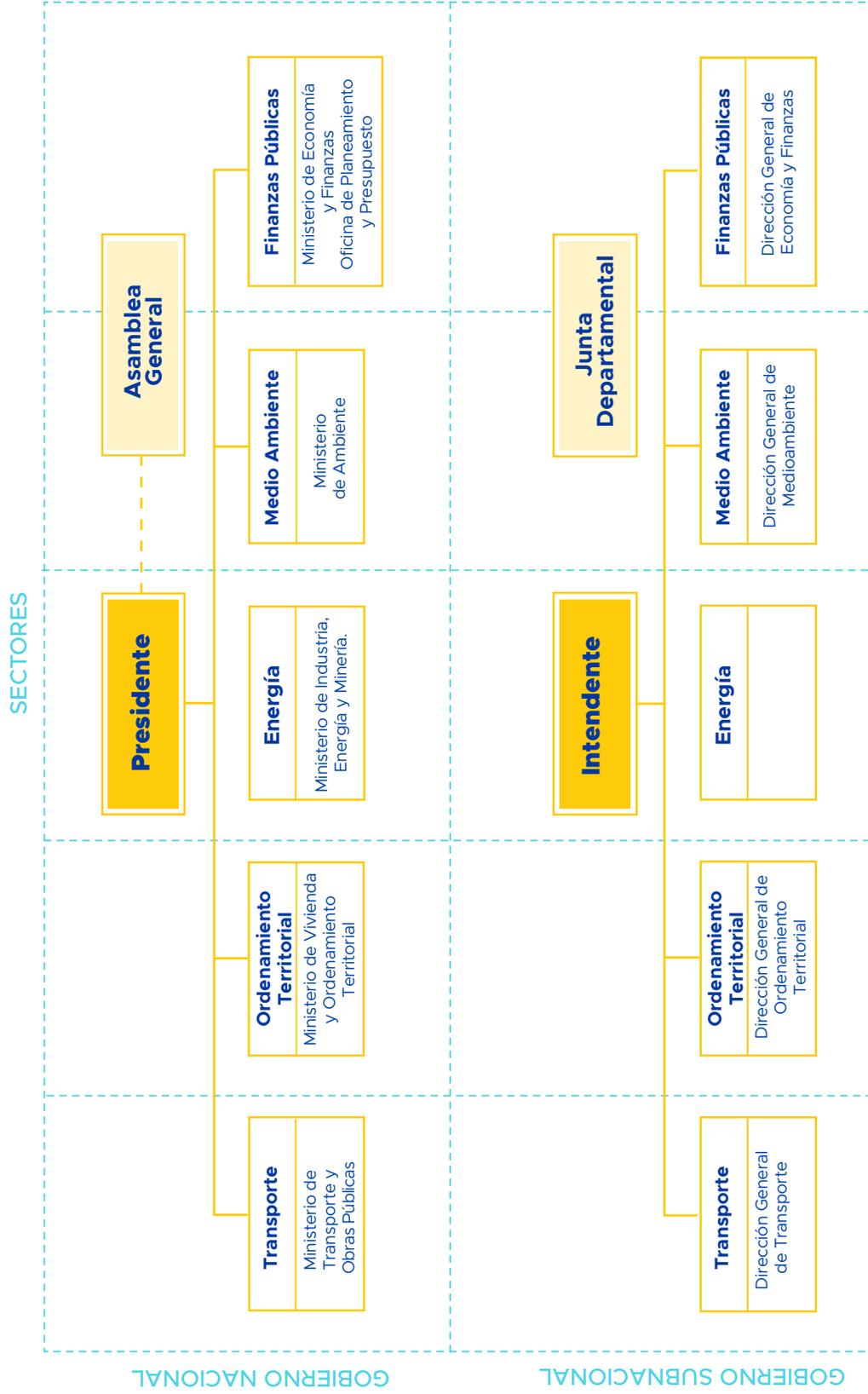


Figura 5. Estructura de gobernanza de la movilidad sostenible en Uruguay.

Fuente: Adaptación Despacio con base en esquema de Julio Briones (GIZ), 2023, a partir de Urban Age 2007

La gobernanza de la movilidad sostenible en Chile y Uruguay presenta algunas diferencias importantes. En Chile, las atribuciones relacionadas con movilidad sostenible están concentradas principalmente en el gobierno nacional, específicamente, en los ministerios de transporte y de vivienda y urbanismo. Los gobiernos subnacionales (regionales) sólo cuentan con limitadas atribuciones y presupuesto para estos efectos.

En cambio, en Uruguay, las atribuciones relacionadas con medidas de tipo “mejorar” la eficiencia energética de los vehículos, se encuentran radicadas en el gobierno nacional, en el ministerio de industria, energía y minería. Sin embargo, las atribuciones relacionadas con medidas del tipo “evitar” y “cambiar” a modos de transporte sostenibles están alojadas en los gobiernos subnacionales (departamentales).

Si bien Chile y Uruguay tienen grandes diferencias en cuanto a los niveles de gobierno donde se encuentran concentradas sus atribuciones de movilidad sostenible, ambos países enfrentan desafíos similares de cooperación entre agencias públicas para la implementación de políticas y planes. Los siguientes tres ejemplos ilustran este tipo de desafíos.

Primero, en Chile, para el desarrollo de la estrategia de implementación, se comenzó trabajando en la formulación de un Programa de movilidad sostenible que operaría como un fondo concursable con recursos del gobierno central destinado a los gobiernos regionales para el diseño e implementación de este tipo de proyectos. Sin embargo, el desarrollo de este Programa ha encontrado una importante dificultad debido a que las atribuciones y presupuestos necesarios para la implementación de las medidas de la política de movilidad sostenible, se

encuentran radicadas en distintos ministerios y para la gestión de este Programa se requeriría de un alineamiento de intereses que parece difícil de conseguir.

Segundo, en Antofagasta, el Gobierno Regional ha estado intentando implementar algunas de las medidas del plan de movilidad sostenible con dificultad, porque no ha logrado la firma de un “convenio de Programación” (una suerte de contrato entre agencias públicas) para definir un responsable y financiar su ejecución.

Tercero, en Uruguay, una parte significativa de las medidas de la política de movilidad sostenible deben ser implementadas por los gobiernos subnacionales que, si bien tienen las atribuciones, los directivos de sus agencias (jefes de direcciones) manifiestan que no cuentan con los recursos económicos para hacerlo.

Los ejemplos anteriores ponen de manifiesto que el desafío de la cooperación entre agencias para la implementación de las medidas de movilidad sostenible es más complejo que otras políticas y planes sectoriales que sólo dependen de una agencia. El caso de la mitigación del cambio climático y de la movilidad sostenible requiere de una cooperación intersectorial e intergubernamental (nacional, regional, local) para aplicar paquetes comprensivos de medidas que contemplen evitar viajes, cambiar viajes a modos sostenibles y mejorar la eficiencia energética de los vehículos.

Dos formas complementarias de avanzar con la implementación de políticas y planes de movilidad sostenible.

Para avanzar con la implementación de las políticas y planes de movilidad sostenible se propone, por una parte, realizar reformas institucionales que faciliten la cooperación entre agencias y, por otra, ejercer un liderazgo para que estas organizaciones enfrenten este desafío adaptativo sin quedar paralizadas.

La primera forma de avanzar con la implementación es realizando un necesario cambio en las reglas del juego, por medio de reformas legales, sobre cómo se relacionan los gobiernos nacionales, subnacionales y las agencias entre sí. Por ejemplo, en ambos países, el diseño e implementación de las políticas y planes de movilidad sostenible debieran ser vinculantes para las autoridades políticas. Una parte de las transferencias de recursos desde el gobierno nacional a los gobiernos subnacionales debiera estar condicionada para que se destine a la implementación de las medidas de movilidad sostenible que permitirían que los países logren sus objetivos comprometidos en las NDC.

En Chile, los gobiernos regionales debieran contar con más atribuciones de movilidad sostenible. Así, bajo el liderazgo del gobernador regional, las agencias a su cargo podrían diseñar e implementar planes con paquetes comprensivos de medidas.

En Uruguay, los gobiernos subnacionales debieran ser solidariamente responsables con el gobierno nacional en la consecución de los objetivos comprometidos en las

NDC. En suma, para abordar el desafío del cambio climático y la movilidad sostenible es necesaria una reforma de la actual gobernanza que facilite la cooperación intersectorial e intergubernamental.

Ahora bien, no sólo se trata de un cambio en las reglas del juego, sino también de cómo se juega. La segunda forma de avanzar con la implementación, y que complementa a la anteriormente propuesta, es mediante el ejercicio de un liderazgo de tipo “adaptativo”, usando el concepto de Heifetz y Linsky (2002¹), por parte de las autoridades políticas y de los directivos de las agencias. Los desafíos técnicos pueden ser complejos, pero tienen soluciones conocidas, para las cuales se cuentan con métodos e instrumentos establecidos.

En cambio, los desafíos adaptativos requieren aprendizaje de nuevos métodos, de producir nuevos instrumentos y de hacer experimentos, como es el caso del cambio climático y de la movilidad sostenible. De acuerdo con estos autores, el ejercicio del liderazgo adaptativo requiere pensar en clave política para entender las prioridades e intereses de los directivos de las demás agencias en búsqueda de terreno común y de orquestar los conflictos de tal suerte de transformarlos en oportunidades de cooperación conjunta.

La novedad de los desafíos adaptativos produce un estrés en las organizaciones que puede llegar a ser paralizante. El liderazgo adaptativo debe buscar reducir este estrés a un nivel óptimo que movilice a la organización. Para esto, en el caso de la movilidad sostenible, se propone reducir la escala de los problemas, mediante proyectos

¹ Heifetz, R. A., & Linsky, M. (2002). *Leadership on the Line: Staying Alive Through the Dangers of Leading*. Harvard Business Press.

de implementación más rápida, que permitan mostrar resultados, generando confianza en la ciudadanía. El diseño e implementación de proyectos piloto, como los que se están desarrollando actualmente en Uruguay, pueden ser un gran aporte en esta forma de trabajo en tanto éstos sean cuidadosamente preparados y estudiados para que sean replicables o adaptables a otros contextos.

En resumen, si bien Chile y Uruguay tienen grandes diferencias en cuanto a los niveles de gobierno donde se encuentran

concentradas sus atribuciones de movilidad sostenible, ambos países enfrentan desafíos adaptativos similares de cooperación entre agencias públicas para la implementación de políticas y planes. Para avanzar en esta implementación se necesita, por una parte, de reformas institucionales que faciliten la cooperación entre agencias y, por otra, de liderazgo para que las organizaciones puedan enfrentar el desafío adaptativo que supone el cambio climático y la movilidad sostenible sin quedar paralizadas por el estrés de esta tarea.

Uruguay avanza hacia una política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible

Paola Visca Duarte

Uruguay concentra más de la mitad de su población en la capital, Montevideo, y su área metropolitana (casi dos millones de personas en un total de tres millones y medio de habitantes). Además, alrededor del 95% de la población total del país vive en ciudades, por lo que la movilidad urbana se vuelve un tema fundamental de las políticas públicas.

En este contexto es que, en 2018, el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial de Uruguay comenzó a trabajar en el proyecto PNMUS con el apoyo de Euroclima y la GIZ, buscando articular políticas en las distintas dimensiones que atañen a la movilidad urbana, para transitar hacia una más sostenible. Esta iniciativa, se sumó a otras líneas de trabajo que se venían desarrollando en la materia, en particular relativas a movilidad eléctrica, procurando dar una mirada más integral a la transición de la movilidad.

Desde entonces se trabajó a dos niveles: el del gobierno nacional y con gobiernos departamentales (segundo nivel de gobierno), generando y fortaleciendo capacidades y contribuyendo al cambio cultural de los gobiernos y la ciudadanía.

En particular, trabajamos en la elaboración de una Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), que se encuentra en sus etapas finales para aprobación política, y en guías técnicas que buscan apoyar los procesos de planificación de las ciudades en movilidad sostenible (una referida a la planificación de la movilidad sostenible y sus aspectos principales y otra relativa al desarrollo de la movilidad eléctrica).



Figura 6. Guía para la planificación de la movilidad urbana sostenible en Uruguay.

Fuente: Ministerio de Ambiente et al, 2021.

Uno de los desafíos más importantes es avanzar en todos los departamentos del país hacia una movilidad más sostenible y de manera más o menos simultánea, en el marco de gobiernos subnacionales autónomos en la materia.

El gobierno nacional no tiene competencia sobre la movilidad en las ciudades, por lo que la PNMUS busca ser un documento marco, un paraguas con una visión de largo plazo y al que se anclan políticas y acciones de promoción de la movilidad sostenible desde el gobierno nacional, pero que no constituye un instrumento de obligatoriedad sobre los gobiernos departamentales.

De todas formas, constituye un elemento central para la alineación de políticas e incentivos y para contribuir al logro de los objetivos del país, tanto los compromisos climáticos bajo el Acuerdo de París como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Es por lo anterior, que desde el principio se ha trabajado en los dos niveles de gobierno, para fortalecer capacidades al interior de las Intendencias y contribuir a la transversalización de la movilidad sostenible en las estructuras de gobernanza existentes en cada gobierno subnacional. Este proceso permitió visibilizar que la movilidad como área de trabajo se encuentra fragmentada en la mayoría de las estructuras de estas administraciones. Como consecuencia, los temas y problemas relativos a la movilidad se abordan de manera separada, cada área enfocándose en su competencia específica y no necesariamente las situaciones se resuelven con una mirada integral, como sería necesario para dar soluciones más sostenibles y de más largo plazo.

Otro desafío en Uruguay lo constituye el hecho de que gran parte de la ciudadanía y las autoridades departamentales no visualizan un problema grave con relación a la situación de la movilidad urbana. Fuera del área metropolitana y algunas dos o tres ciudades con más de 100.000 habitantes, Uruguay se caracteriza por tener ciudades pequeñas, con muy poca población en comparación con la mayoría de las ciudades de los países de la región.

Esto hace que, por ejemplo, no se perciban problemas de congestión (salvo en horas pico, en general asociadas al horario laboral y sobre todo en los momentos de entrada y salida de centros de estudio), si bien la mayoría los desplazamientos en ciudades medianas y pequeñas se resuelven con medios de transporte particular, sean estos motorizados o no. Otro desafío es la existencia de una tendencia estructural al incremento del parque automotor.

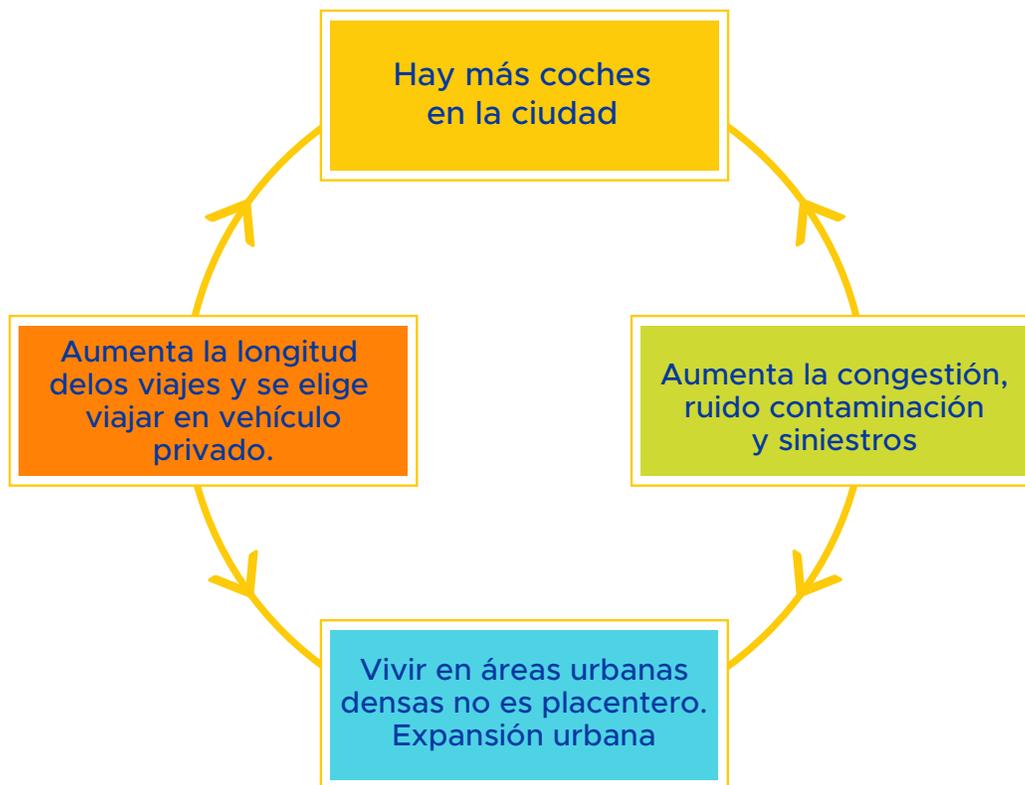


Figura 7. El efecto de demanda inducida.

Fuente: Adaptación Despacio con base en Monzón et al., 2006 citado en la Guía para la planificación de la movilidad urbana sostenible en Uruguay del Ministerio de Ambiente et al, 2021.

El cambio cultural aparece entonces como otro componente fundamental tanto de la PNMUS como del trabajo que se viene desarrollando desde hace años con las ciudades; es un factor fundamental que se necesita profundizar de cara a implementar los cambios y acciones necesarias para una movilidad más sostenible y que estos sean aceptados y exitosos. El desafío implícito no solo se refiere a la efectividad de la concientización misma, sino al asumir que estos cambios son lentos y llevan tiempo; probablemente varios períodos de gobierno, y que sus mayores impactos podremos visualizarlos en el mediano y largo plazo.

Para mejorar la comprensión y concientización de la población, en la segunda etapa del apoyo de Euroclima a la PNMUS hemos trabajado con un grupo de ciudades en el diseño de pilotos para su pronta implementación.

En este sentido, con la asistencia técnica del proyecto y apoyando a los equipos técnicos de los gobiernos departamentales, hemos avanzado en el diseño de pilotos de movilidad sostenible en cuatro ciudades del interior del país (en particular un camino escolar, el diseño de dos sistemas de ciclovías y cruces seguros).

Estas acciones concretas permitirán no solamente generar experiencia y expertise al interior de los gobiernos departamentales involucrados, sino también hacer visibles los impactos positivos y beneficios de su implementación, contribuyendo al cambio cultural tan necesario de la población.

Además, las experiencias realizadas en estas ciudades, por supuesto adecuadas a sus condiciones particulares, podrán ser adaptadas a otras realidades del país e incluso escaladas a mayores dimensiones.

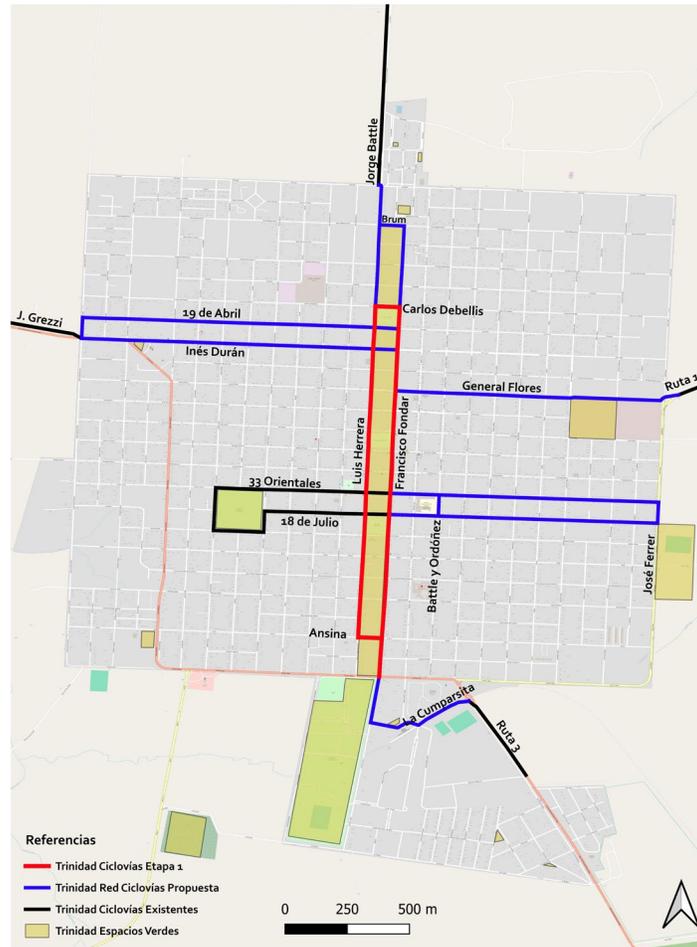


Figura 8. Proyecto de ciclo-infraestructura para la ciudad de Trinidad, Uruguay.

Fuente: Francisco Ortiz, 2023².

Las acciones descritas que estamos llevando adelante con el proyecto y otros procesos nacionales contribuyen a derribar las barreras mencionadas y a avanzar en la internalización de la necesidad de la sostenibilidad, y en particular, de la sostenibilidad de la movilidad.

² Desarrollado en el marco de la consultoría “Apoyo al fortalecimiento institucional para la implementación de la Política de Movilidad Sostenible de Uruguay (PMUS) en Uruguay” contratada por Euroclima para el desarrollo de la acción 3 del plan país”.

En este contexto, la formulación del PMUS de Córdoba, implementado por la AFD, inició en plena crisis del COVID, sin oportunidad para reuniones presenciales con los responsables municipales y sin posibilidad de iniciar encuestas y recuentos en campo.

El equipo consultor trabajó sobre la base de la documentación existente, en particular el plan de movilidad de 2014, que contaba con buenos datos e información sobre la movilidad en la ciudad. Desde el principio el equipo consultor trabajó con todos los interesados y con todas las ciudades situadas en el área de influencia de la Capital.

La reunión e involucramiento de todos estos actores de la movilidad fue relevante porque en Argentina, como en muchos países latinoamericanos, la responsabilidad del transporte urbano está muy segmentada: los municipios son responsables del transporte urbano en su propio territorio, mientras que las provincias son responsables del transporte interurbano.

Esta segmentación no facilita el diálogo interinstitucional, ni el desarrollo de proyectos conjuntos. En Córdoba existen 16 autoridades de transporte: 14 municipios, la Provincia y la Nación, que tiene autoridad sobre la línea ferroviaria interurbana.

En tal sentido, era muy importante proporcionar información para promover un diálogo, y esto se hizo con un diagnóstico basado en una encuesta a 2.500 hogares, recuentos vehiculares, entrevistas con todos los socios y el desarrollo de un evento denominado Foro Gran Córdoba.

El equipo de Consultoría Técnica se reunía virtualmente casi todas las semanas con el equipo de la municipalidad, responsable del seguimiento al proyecto, el equipo de AFD y su asistencia técnica, invitando a otros sectores de la Intendencia o de la Provincia a asistir en función de los temas que se trataran. Toda esta reflexión conjunta hizo que las diferentes perspectivas de las distintas partes implicadas fueran confluyendo, dando lugar a la elaboración de escenarios y a una visión compartida del contenido del PMUS.

Lo interesante fue que la Intendencia de Córdoba, al principio, se mostró bastante reacia a incluir a otras ciudades en el proceso, por considerar que ello complicaría el trabajo.

Al final, la aportación de información, los ejemplos de otras áreas metropolitanas y la calidad del diálogo la llevaron a cambiar su visión, a crear una Secretaría de Asuntos Metropolitanos y a poner en marcha una de las medidas propuestas en el plan de acción: la creación del “Ente Intermunicipal de Gestión Metropolitana”, que se firmó el 4 de marzo de 2022 por iniciativa del intendente de Córdoba, junto con 9 de sus localidades limítrofes.

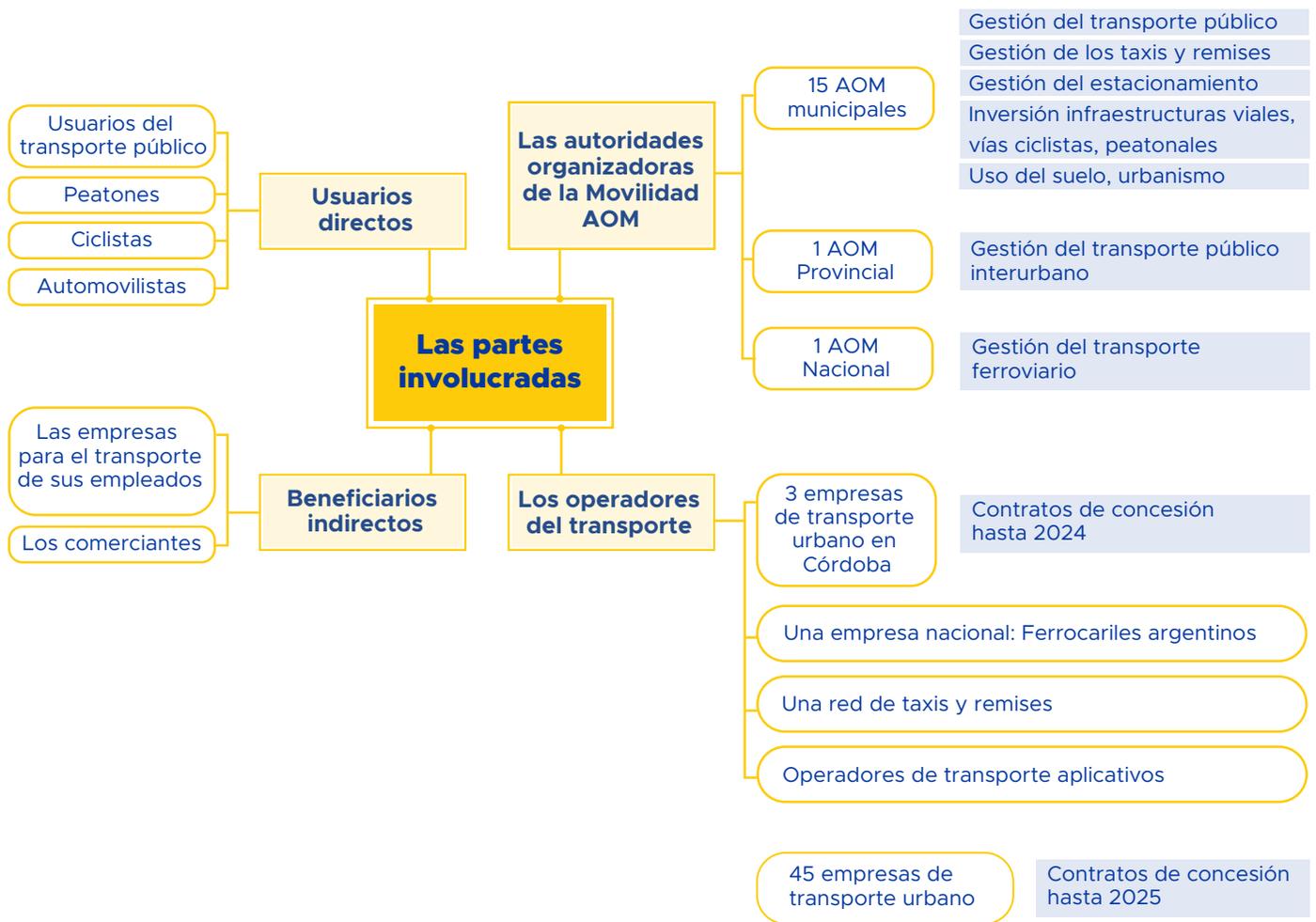


Figura 10. Las partes involucradas en la movilidad del Área Metropolitana de Córdoba.

Fuente: Adaptación Despacio a partir de Françoise Méteyer-Zeldine, 2022.

Una vez finalizado el PMUS (diciembre de 2023), tendrá que ser aprobado, y habrá que poner en marcha las estructuras de gestión metropolitana con una nueva administración que iniciará su gestión en 2024, quienes deberán estar muy bien informados sobre los proyectos propuestos por el PMUS y el diálogo y la perspectiva compartida deberían continuar.

El diálogo es clave para la planificación de la movilidad, el caso del PMUS de Arequipa

Dominique De Longevialle

Este diálogo es clave para el ejercicio de planificación de la movilidad, en particular en términos de pertinencia y legitimidad, este es el caso de Arequipa

Pertinencia, porque un proyecto de movilidad no es un fin en sí mismo. Debe servir ante todo a los beneficiarios, es decir, a la ciudadanía. Su participación es clave para establecer un diagnóstico y definir las expectativas que constituyen la base de un PMUS. En el caso de Arequipa, la pandemia y las grandes restricciones sanitarias de esta ciudad, muy afectada por la crisis, dificultaron evidentemente la organización de este diálogo.

Afortunadamente, previo al desarrollo del PMUS implementado por la AFD, ya se había realizado un trabajo consecuente en este sentido con el apoyo de la GIZ, y las nuevas tecnologías de la comunicación con el desarrollo de las redes sociales permitieron superar esta dificultad.

El otro aspecto se refiere a la necesaria legitimidad y continuidad de un ejercicio de planificación a 10 o 15 años. En un contexto en el que los representantes elegidos y sus equipos de las instituciones pueden cambiar con frecuencia, el carácter participativo de la elaboración de un PMUS contribuye a anclar el ejercicio y a darle solidez en el tiempo.

Arequipa es también un buen ejemplo de ello, ya que ha tenido no menos de cuatro alcaldes diferentes durante la preparación, desarrollo y aprobación de su PMUS. El carácter ampliamente participativo del ejercicio es la mejor garantía de resiliencia y permanencia de un PMUS a las alternancias políticas y cambios institucionales.

2.2 Retos y oportunidades institucionales para promover la movilidad sostenible

La movilidad sostenible y un esquema de gobernanza sólido

María Sol Petrocelli

La movilidad sostenible se ha convertido en un reto global como parte del esfuerzo por abordar el cambio climático y en un desafío local para todas las ciudades que buscan mejorar la calidad de vida de su ciudadanía fomentando el acceso efectivo a derechos como el trabajo, la educación, la salud y el disfrute del espacio público, sin distinción de orígenes, género, preferencias o condiciones socioeconómicas.

En este sentido, los gobiernos locales deben afrontar grandes desafíos que le permitan resolver los problemas públicos transversales en la gestión como el de la movilidad.

Un primer desafío, es la necesidad de contar con un esquema de gobernanza sólido y efectivo que permita promover la movilidad sostenible con un enfoque integral, que involucre a todos los actores del territorio, tanto públicos como los privados. Es necesario contar con estrategias de abordaje para cada uno de ellos, esto implica contar con referentes especializados que coordinen los esfuerzos de diferentes áreas de gobierno establezcan políticas claras y supervisen su implementación.

Otro gran desafío es contar con un liderazgo transversal. La toma de decisiones basadas en evidencia es esencial para el éxito de las políticas de movilidad sostenible.

Los líderes gubernamentales deben basar sus decisiones en datos concretos y generar evidencia. Esto implica la recopilación y análisis de datos relacionados con la extensión territorial y distribución poblacional, los modos de viaje, la infraestructura de la ciudad, el tráfico, las emisiones de carbono y las preferencias de la ciudadanía. Entender el territorio y los desplazamientos permite conocer cómo se mueven sus habitantes, porqué lo hacen de esa manera y tomar decisiones para mejorar sus desplazamientos.

Por otro lado, es fundamental conocer que la movilidad sostenible no puede ser abordada únicamente por la gestión de un gobierno local. Es necesario establecer alianzas y vínculos estratégicos con las ciudades vecinas, con organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas, organizaciones comunitarias, colectivos ciudadanos y otros actores relevantes. Estas colaboraciones pueden brindar experiencia, recursos y perspectivas adicionales que generen el cambio cultural para contribuir a una movilidad más sostenible.

En este sentido, la vinculación con el sector privado desempeña un papel crucial en la promoción de la movilidad sostenible ya que las empresas pueden ofrecer soluciones innovadoras, inversiones en infraestructura, y servicios de transporte sostenible.

Por último, es necesario contar con un plan de movilidad que permita, con base en un sólido diagnóstico, armar la hoja de ruta para la ciudad y priorizar la acciones y medidas a tomar para una movilidad más

sostenible, entendiendo la movilidad como acceso a oportunidades, así como satisfacer las actuales necesidades sin comprometer las generaciones futuras, fomentando la inclusión social, el desarrollo económico y el cuidado del medioambiente.

La capacidad de ajustar y mejorar continuamente las políticas en función de los cambios en el entorno es esencial para el éxito a largo plazo.

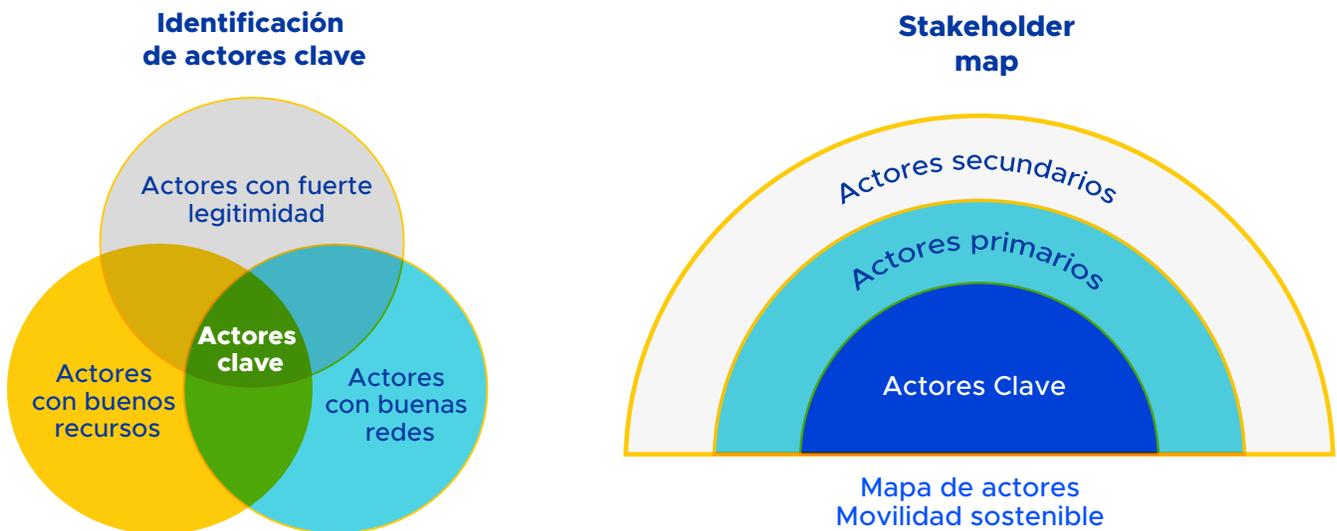


Figura 11. Identificación y construcción de un mapa de actores para la movilidad sostenible.

Fuente: Adaptación Despacio a partir de “Stakeholder map” GIZ, 2011.

Alineamiento de políticas en los distintos niveles de gobierno

Rafael Alatraste-Gamba

Nuestro Futuro Común (Brundtland, 1987), mejor conocido como el reporte Brundtland, publicado por la Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo de las Naciones Unidas, introdujo un cambio de paradigma en la manera como se piensan, conciben e implementan las políticas públicas de desarrollo económico y social a escala mundial.

Los mensajes del reporte Brundtland tuvieron como resultado directo el desencadenamiento de acciones internacionales para posicionar un nuevo marco de reflexión de la acción pública, el paradigma del “desarrollo sustentable”, entre los cuales la Agenda 21 de Río de Janeiro tuvo un papel fundamental mayor, integrando nuevos objetivos a ser perseguidos por la acción colectiva, así como un discurso sobre los métodos adecuados para conseguirlo.

De origen eminentemente internacional, el pensamiento del desarrollo sustentable comenzó a aplicarse primero a escala nacional, mientras que ministerios de desarrollo, del medio ambiente, de políticas sociales se iban apropiando del concepto y transformándolo en una realidad operacional.

El Foro Social Mundial de Porto Alegre, en 2001, portado por organizaciones de la sociedad civil, vino a marcar un contrapunto mayor en la fabricación del desarrollo sustentable, colocando los aspectos económicos y sociales en el centro de la mesa de debate, y abogando por una definición del concepto intrínsecamente conectada a estos: medio ambiente, desarrollo económico

y desarrollo social se volvieron así un tríptico indisoluble, y no elementos separados gobernados por marcos de políticas públicas diferentes y, a veces, disonantes.

Es sobre esta herencia intelectual que la noción de “desarrollo sustentable” ha ganado forma y fondo, y estructurado el discurso -y el paso a la acción- de las dos décadas siguientes. Porque si bien el papel de las actividades humanas en la modificación del medio ambiente ya había podido establecerse -a pesar del escepticismo que, hasta la fecha, puede subsistir en ciertos círculos de decisores o en la opinión pública, el cómo actuar ha sido más difícil de definir con facilidad visto el nivel de intereses y el volumen de complejidades que vienen con un cambio mayor en nuestra forma de hacer las cosas.

La creación de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), y su avatar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), tuvieron como resultado una asombrosa capacidad para focalizar la atención de la comunidad mundial en un espacio relativamente “delimitado” de acción, y generar referencias para construir una nueva gramática y vocabulario en términos de políticas públicas.

Gobiernos nacionales en todos los continentes no dudaron en absorber estos conceptos e implementarlos en sus propias organizaciones: emergen así: ministerios del desarrollo sustentable, y misiones interministeriales persiguiendo el objetivo de asegurar la “intersectorialidad” de la acción pública en torno a estos objetivos.

Ministerios de economía, de agricultura, de medio ambiente toman así el liderazgo nacional en lo que sería hoy conocido como la planificación para el desarrollo sustentable.

Queda abierta la pregunta del papel jugado por la escala de gobierno local, y la manera en la que, concretamente, los territorios y las comunidades pueden transformarse para alcanzar, efectivamente, los Objetivos de Desarrollo Sostenible promulgados por la comunidad internacional.

Como primer marco de referencia, surgen las Agenda 21 locales, repitiendo el ejercicio macro a escala micro: gobiernos locales se preguntan así, qué margen de maniobra tienen ellos para incidir en el alcance colectivo de estos objetivos y, para sorpresa general, emerge claramente el gobierno local como pieza clave en los dispositivos institucionales imaginados para ese efecto.

Gestionando el espacio, las infraestructuras y los servicios urbanos, y representando de más de cerca a la ciudadanía, el gobierno municipal o metropolitano se posiciona como actor fundamental para evitar la degradación in extremis de nuestras condiciones planetarias. El “pensar global, actuar local” surge como mantra de la acción pública, mostrando sin equívocos la importancia de la escala local en materia de desarrollo sustentable, sin que por lo tanto se indique el “cómo” esto puede ser realizado.

Los gobiernos urbanos del mundo entero no han dejado desde entonces de innovar para ocupar este espacio de acción pública, darle contenido y forma, sin que necesariamente haya hoy en día una convergencia clara de prácticas al respecto, sino más bien una

multiplicidad de estrategias y acciones según las capacidades institucionales de cada comunidad.

Es así como, la implementación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenibles viene, por primera vez, a ofrecer un marco homogéneo de entendimiento a los decisores locales para la planificación sostenible en el área de movilidad, con substancial al desarrollo económico y social de las comunidades urbanas y metropolitanas.

En este sentido, ofrece las tres ventajas siguientes: en un primer lugar, los PMUS permiten declinar objetivos planetarios a escala local, para hacerlos tangibles, observables y transformables, en función de las problemáticas relevantes de los actores locales en un momento dado.

En segundo lugar, los PMUS dotan a los gobiernos que los implementan de las capacidades técnicas para pilotear esta transformación de una nueva manera, a partir de la colecta de datos y el desarrollo de instrumentos de seguimiento a largo plazo, generando mayor compromiso en el porte de una estrategia local.

En tercer lugar, los PMUS permiten movilizar a todas las partes interesadas, y volverlas partícipes en la co-construcción de las políticas públicas que se aplican a ellos y, eso, a todas las escalas de gobierno. En ese sentido, los PMUS representan un verdadero avance en los instrumentos de fabricación de políticas públicas, y permiten llevar a un orden concreto y operativo, lo que desde 1992 se había imaginado en Rio de Janeiro.

Plan de movilidad urbana: una herramienta básica de gestión que requiere de liderazgo – Caso Córdoba y Baixada Santista

Juan Martín Sitjá

Un PMUS es una herramienta estratégica para un desarrollo metropolitano integral, económico, social y ambiental. La movilidad es un derecho básico y desde el cual se contribuye a garantizar muchos otros derechos (educación, salud, empleo, ocio, cultura, etc.) y a potenciar el desarrollo humano y productivo de una ciudad o región metropolitana. Desde este punto de vista holístico, la institucionalidad y gobernanza del sector se vuelve tan esencial y necesaria como compleja.

Aunque no siempre sea evidente y en general subestimado, la puesta en práctica de un PMUS tiene un impacto global, contribuyendo al crecimiento de muchos sectores que necesitan ser medidos y valorados para tener una dimensión real del alcance del Plan.

El PMUS no puede ser un trabajo de una empresa consultora o de una entidad financiadora sino un proceso impulsado por el propio poder público ya que se trata de una herramienta poderosa para el diseño de políticas públicas y la toma de decisiones basadas en evidencia. Es necesario tener una visión integral del proceso, una amplia participación y un claro liderazgo que permita conducir el proceso desde la ideación a la implementación.

Este es, sin duda, uno de los mayores desafíos de la institucionalidad en el desarrollo de planes de movilidad: encontrar el equilibrio necesario entre la amplitud de la convocatoria y participación de una

pluralidad de voces necesarias para alcanzar un consenso sólido, legítimo y la voluntad y la decisión política necesaria para poner los recursos a disposición, liderar la construcción y llevar adelante la implementación. Es un complejo proceso de divergencia y convergencia constante que obliga a tener un liderazgo institucional muy bien definido.

Una de las principales dificultades a la hora de desarrollar e implementar un PMUS es la elección de la dependencia pública que lo liderará, ya que de su efectividad en el contacto y trabajo con las otras áreas y actores dependerá de la fortaleza y viabilidad de las medidas propuestas. Un PMUS incluye medidas estructurales y no estructurales y de muy variado nivel de inversión, pero en todos los casos la voluntad y decisión política para disponer o captar el financiamiento correspondiente es esencial.

En este gran desafío no hay una única fórmula mágica que funcione; es cuestión de adaptar esta institucionalidad y gobernanza a cada lugar, cada cultura, cada idiosincrasia. En el caso del PMUS de Córdoba (Argentina), por ejemplo, el proyecto estuvo liderado por la Secretaría de Economía de la Municipalidad de Córdoba y en el caso de la Metrópolis de Santos (Brasil) por la Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM).

Dos estructuras muy distintas, pero ambas, a su manera, efectivas. En el caso de Córdoba, y en ausencia de una autoridad metropolitana en pleno funcionamiento, una

dependencia municipal con capacidad de convocatoria, de decisión y de gestión de fondos tomó la responsabilidad. El proceso tuvo buena respuesta de las distintas divisiones municipales, empresas públicas de transporte y actores privados del sector.

En el caso de la Baixada Santista, fue el ente metropolitano que reúne a todos los municipios de la metrópolis, la encargada de llevar adelante el desarrollo del Plan y una de las grandes fortalezas de su institucionalidad fue quizás la independencia de las administraciones locales, la visión integral del conjunto y desarrollo urbano y su lejanía de los avatares y urgencias diarias a las que hacen frente los gobiernos municipales.

Si nos referimos a los puntos débiles en términos de institucionalidad, en el caso de Córdoba fue probablemente el involucramiento parcial de las municipalidades vecinas a la capital en el proceso de construcción del

Plan. La participación de los municipios vecinos fue voluntaria y desde un rol consultivo, al igual que las instituciones provinciales vinculadas con el sector. Para la AGEM, en litoral paulista, uno de los mayores desafíos institucionales fue superar las barreras de conciliación intermunicipal (no solo intersectorial) y la armonización interna de planes e iniciativas vigentes entre la Agencia y los municipios.

En todo caso, en ambos casos, se logró una conducción del proceso por un actor clave (aunque diferente) que pudo garantizar una amplia participación, consenso y acción. De todos modos, los verdaderos éxitos y frutos de estos PMUS los veremos en los años subsiguientes, una vez entrada la fase de ejecución y monitoreo, que es sin duda, una de las fases más críticas de un Plan de movilidad donde se deberían ver materializadas las medidas que fueron consensuadas y priorizadas.

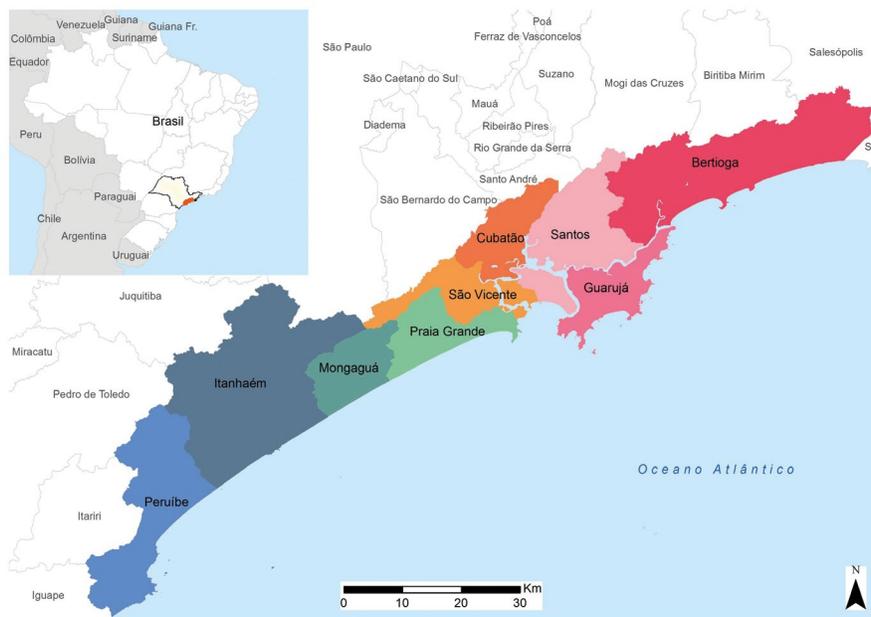


Figura 12. Municipios de la Región Metropolitana de la Baixada Santista involucrados en el desarrollo del PMUS de la Baixada Santista.

Fuente: AGEM-Agência Metropolitana da Baixada Santista, 2023.

El papel y la importancia de tener una autoridad para optimizar el financiamiento de los proyectos.

Françoise Méteyer-Zeldine

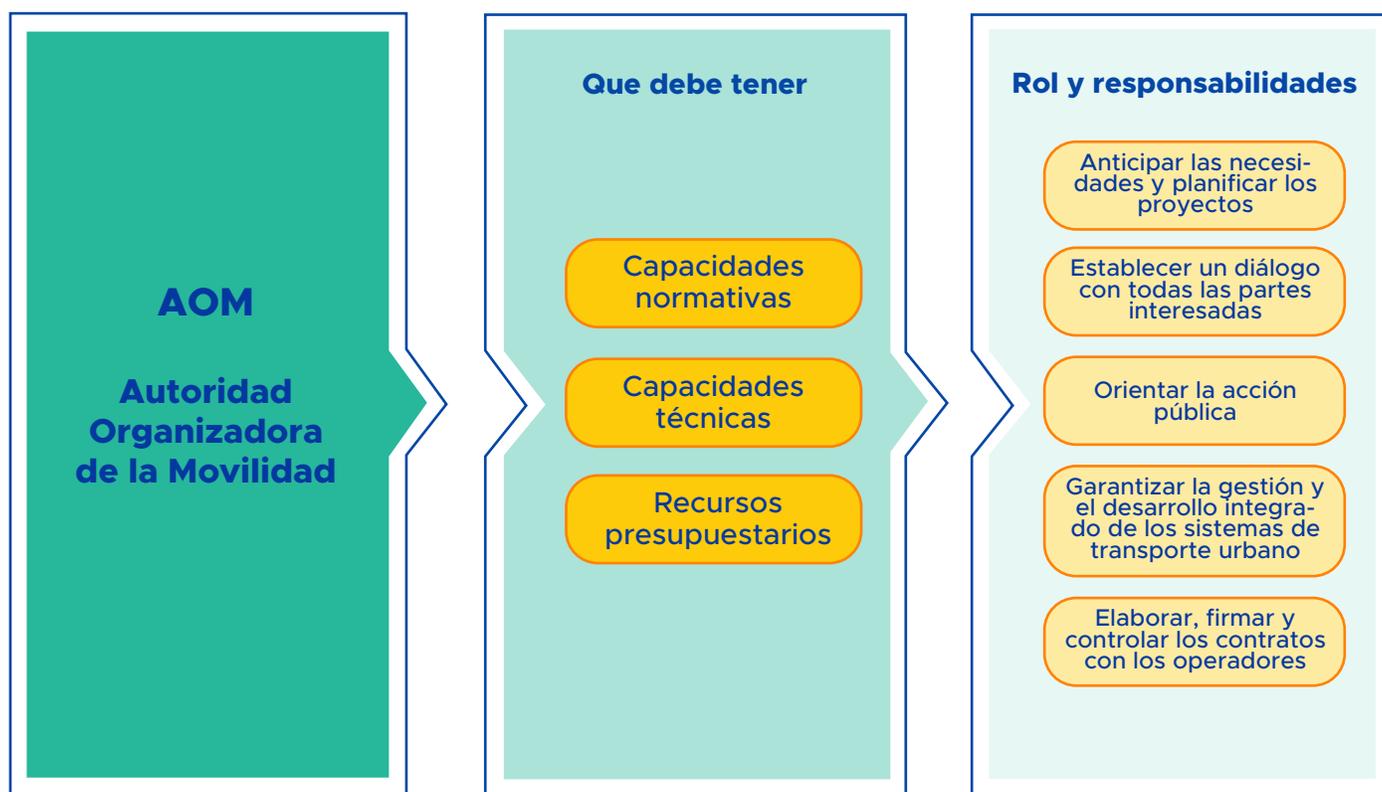


Figura 13. Estructura de una Autoridad Organizadora de la Movilidad.

Fuente: Adaptación Despacio con datos de Françoise Méteyer, 2024.

Los recursos financieros que se destinen al transporte urbano pueden proceder de diversas fuentes: subvenciones públicas nacionales, provinciales y municipales, préstamos en los mercados financieros nacionales e internacionales, préstamos de bancos internacionales, ingresos tarifarios, ingresos no tarifarios, impuestos, peajes, multas, alquileres, aportaciones del sector económico, impuestos sobre la valorización inmobiliaria, etc.

Dada la diversidad de fuentes posibles, es esencial que una estructura de gobierno se encargue de gestionar y asignar los fondos, de lo contrario existe un alto riesgo de que sean mal invertidos. La existencia de una AOM es también un requisito previo para la diversificación de las fuentes de financiación, como los peajes urbanos o la recuperación de las plusvalías inmobiliarias generadas por la inversión pública y muchas veces, un elemento muy positivo para beneficiarse de financiamientos de los Bancos de Desarrollo internacionales.

2.3 Reflexiones por tipo de proyectos

¿Por qué es importante implementar PNMUS, PMUS, Proyectos Piloto y Acciones en la región?

Relación entre la Política Nacional, el PMUS y el Proyecto Piloto de biciestacionamiento de Puebla, México

Agustín Corro López

Lo ideal, es lograr garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, para mejorar nuestras ciudades y la calidad de vida de sus habitantes. Sin embargo, la planeación de la movilidad en México es una asignatura nueva, difícil de permear en la cultura y más aún, con quienes toman las decisiones.

En México, la planeación se desarrollaba a partir de la implementación de grandes y largas avenidas cuyo eje eran los vehículos motorizados con combustibles fósiles, dejando de lado los medios no motorizados. Por tal motivo, la poca planeación de las ciudades se ve reflejada en escasas acciones para promover el uso de los modos activos. Adolecemos de medios colectivos de movilidad eficientes y suficientes y, con los que contamos, siguen produciendo una profunda contaminación.

Ante esto, es impostergable el adecuar marcos jurídicos idóneos, el dotar nuestros cuerpos legales con normas que “obliguen” a incorporar aspectos de movilidad sostenible en cada obra de infraestructura, establecer requerimientos mínimos de modos activos a los Planes Gubernamentales de Desarrollo,

esto es, normar con sanciones y no con simples frases que no garantizarían su cumplimiento. Esto, se traducirá en incrementos en obras con alta carga de movilidad, seguridad y educación viales, que permitan realizar diferentes acciones encaminadas a acelerar el cambio hacia una movilidad más sostenible, eficiente y centrada en las personas, buscando además la implementación de modos activos sostenibles en la ciudad, que dignifiquen la vida de sus habitantes y regeneren los tejidos sociales.

Las obras a partir de Proyectos Piloto son el medio para ejemplificar que estos funcionan y deben replicarse, a tal grado, que escalen a todos los niveles de gobierno.

Puebla, cuenta con un esfuerzo de normar proyectos encaminados a mejorar la movilidad y seguridad de sus habitantes mediante el Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla el cual ya establece el deber de contar con infraestructura segura, conectada, cómoda y atractiva para ciclistas, esto en: “Elaborar un Programa de biciestacionamientos públicos y estaciones de servicio para bicicletas en el municipio de Puebla”.

El PMUS ya contemplaba la edificación de Biciestacionamientos y nuestro proyecto piloto de Euroclima es posterior y basado en este plan, que sienta las bases para la realización de infraestructura que permita el uso y resguardo de bicicletas para los habitantes de la Ciudad. El Biciestacionamiento Masivo, es ya una realidad y sabemos, que será el motor del cambio al demostrar los beneficios para la movilidad de la zona sur de la ciudad de Puebla, al estar integrado a la Terminal Margaritas del corredor del BRT. El paso siguiente, una vez normado eficazmente, será la implementación de los modos activos y consolidar el transporte público eléctrico.

El esfuerzo realizado es grande y la motivación es alta para lograr un bienestar real para nuestra ciudadanía y con ello, desacelerar un cambio climático con todas las externalidades conocidas. Como Política Nacional de Movilidad en México, contamos

ya con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y su paulatina armonización con ordenamientos de los Estados que conforman el país. Nuestra meta, con este biciestacionamiento, es conectar al BRT con infraestructura ciclista para lograr una auténtica intermodalidad sostenible, por ello, estamos trabajando en que exista interconectividad real y funcional, y replicar este tipo de ciclo-infraestructuras en otros puntos ya identificados de la ciudad y que a su vez este se convierta en un ejemplo en el resto del país, donde aún no hay infraestructura ciclista de este tipo, a excepción de la Ciudad de México.

Las bases de nuestros resultados se desprenden de acciones de financiación por parte de la Unión Europea y la implementación de la AFD dentro del Programa Euroclima, para apoyar las acciones que protejan nuestro planeta y simultáneamente, mejorar y dignificar la movilidad de las personas.



Figura 14. Proyecto Piloto Biciestacionamiento Masivo en Puebla.

Fuente: Agustín Corro, 2023.

Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador

Sebastián Arias

La creación y puesta en vigencia de la Política de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador (PNMUS) es supremamente importante porque define el rumbo sobre la forma de desplazamiento de personas y bienes en las áreas urbanas de las ciudades del Ecuador. Su implementación permitirá el desarrollo de la movilidad urbana sostenible (MUS) en los siguientes campos:

Legal: la PNMUS garantiza un marco normativo que define por una parte el concepto de movilidad sostenible y por otra, su visión y los objetivos que se pretende como país. Así mismo, la Política viabiliza la creación de una nueva ley de orgánica de Movilidad Urbana Sostenible (MUS) que será el paraguas nacional en la creación de ordenanzas municipales.

Institucional: con la creación de la Política, se conforma el Comité Nacional Intersectorial de Movilidad Urbana Sostenible (CNIMUS) que tiene por objetivo la coordinación interinstitucional para hacer más eficientes los esfuerzos para proyectos MUS y delegar de forma técnica los proyectos a las entidades de gobierno.

Además del CNIMUS, es necesaria la creación de una Dirección de Movilidad Sostenible dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que tendrá principalmente la responsabilidad del monitoreo, reporte y verificación de las iniciativas MUS.

La coordinación entre las Municipalidades y las entidades financieras públicas y

privadas. La sistematización y difusión de la información de movilidad urbana a nivel nacional.

Económica: con la implementación de la PNMUS, se propone un mecanismo de financiamiento para proyectos, mediante la creación del Fondo MUS por medio de un fideicomiso. El fondeo provendrá de distintas fuentes, entre ellas, municipalidades que quieran acceder posteriormente a financiamiento de sus proyectos MUS.

Esta propuesta nace de la necesidad de que el fondo financie directamente proyectos en ciudades intermedias y pequeñas, donde actualmente las multilaterales y otros organismos entran como banca de segundo piso o todavía no han tenido contacto.

Actualmente, la generación de recursos municipales se basa en que a mayor número de vehículos matriculados la municipalidad recibe mayores recursos para su movilidad. La PNMUS incorpora la propuesta de un cambio en la distribución de recursos, tomando como base en el cumplimiento de parámetros de sostenibilidad de la movilidad y decrecimiento del parque automotor.

Ambiental: su importancia radica en determinar cuantitativamente el impacto negativo de la movilidad urbana y plantear estrategias para mitigar sus efectos. También, la PNMUS logró compatibilizar criterios sobre la electromovilidad, donde se establece que la sostenibilidad ambiental debe ir enfocada a amenorar los viajes

en vehículo particular incluso si estos son eléctricos, fortalecer el transporte público y su migración a energías limpias y finalmente incentivar los desplazamientos en modos no contaminantes. Para acompañar a las municipalidades en este cambio, se presentaron los mecanismos financieros de aprovechamiento de fondos verdes y apoyo contra la lucha del cambio climático.

Social: es importante la implementación de la PNMUS ya que, se crean espacios participativos entre los gobiernos, la sociedad civil y la academia. Se ratifica la importancia de la equidad de género e inclusión en el transporte y la movilidad, se enfatiza la comunicación en cuanto a la

difusión de la PNMUS para que las personas comprendan los beneficios de la movilidad sostenible para lograr un cambio en los hábitos y comportamientos de las personas.

Técnico: la Política presenta una hoja de ruta para su implementación y propone lineamientos generales según el tipo de ciudad. Propone medidas en temas de transporte público, tránsito, seguridad vial, modos activos, medidas de adaptación y mitigación del cambio climático desde la movilidad, un plan de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV), fortalecimiento económico de las municipalidades y desarrollo de capacidades de sus técnicos.



Figura 15. Etapas de implementación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador 2023-2050.

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, 2023.

2.4 Innovación

Casos de estudio Guatemala y Colombia

Alejandro Ceballos

Uno de los aspectos más interesantes entre las Acciones y Proyectos Piloto que ha apoyado Euroclima a lo largo de su implementación como Programa, consiste en la innovación de procesos, la aplicación de soluciones probadas en contextos no convencionales, o el desarrollo de acciones o políticas públicas en campos que no han sido explorados con suficiente profundidad.

En este apartado se destacan los casos del piloto de tuc-tucs eléctricos para San Juan de Comalapa en Guatemala, así como la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial – ENMA de Colombia.



Figura 16. Tuc-tucs eléctricos en San Juan de Comalapa – Guatemala.

Fuente: Ana Alcántara, 2019.

Tuc-tucs eléctricos en San Juan de Comalapa, Guatemala

El Proyecto Piloto de San Juan de Comalapa buscó implementar un piloto escalable y replicable como caso demostrativo de alternativas tecnológicas para favorecer una transición hacia una movilidad urbana sostenible a través de la introducción de sistemas innovadores de tuc-tucs eléctricos, para mitigar las emisiones de Gases de Efecto Invernadero en Guatemala.

La innovación en este caso, derivada de las condiciones físicas de la ciudad, combinó servicios de transporte público, social y transporte de carga y permitió establecer una medida de comparación de los beneficios frente a los tuc-tucs tradicionales accionados con motores de combustión interna.

Del total de las nueve unidades contempladas para este piloto, dos fueron entregadas a la municipalidad para iniciar un proceso de sensibilización y capacitación entre conductores y usuarios como primera etapa para una transición hacia tecnologías de cero emisiones en este tipo de vehículos.

Tres tuc-tucs fueron diseñados específicamente para el transporte social incorporando una rampa eléctrica de acceso y sillas de ruedas plegables para ser probadas en la Asociación Sonrisas Angelicales, la Escuela

de Educación Especial, San Juan Comalapa y el Asilo de Ancianos Asociación Civil Mesón Buen Samaritano, favoreciendo el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

Por último, cuatro unidades fueron entregadas a la municipalidad para ser destinadas a la recolección de residuos sólidos; estas igualmente fueron diseñadas particularmente con este objetivo en particular y han significado una mejora notable para los habitantes de San Juan de Comalapa, debido a que han permitido el acceso a lugares a los cuales no pueden acceder vehículos de recolección tradicionales por su tamaño; estos últimos se han convertido en referente en todo el país, por lo que se está buscando cómo replicar esta experiencia para facilitar la provisión del servicio en otras municipalidades.

En este caso, entender la cultura y las condiciones físicas ha resultado fundamental para desarrollar soluciones innovadoras a partir de acciones probadas en otros contextos o con otras tecnologías.

Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA) de Colombia

La Acción para la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA), tiene como objetivo generar instrumentos y directrices para el desarrollo y la promoción de la movilidad activa en Colombia, donde se abordaron las necesidades de los territorios, la movilidad diferencial para personas con movilidad reducida y discapacidades, la equidad de género y los desafíos de una recuperación verde en materia de movilidad en el contexto de COVID-19. Todo lo anterior buscando atender directamente a los compromisos NDC del sector transporte, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Nueva Agenda Urbana, así como otras leyes y regulaciones internas frente a la calidad del aire, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la promoción de modos activos en las ciudades del país.

Uno de los indicadores clave de la ENMA, en sintonía con la Ley de Acción Climática de Colombia (Ley 2169 de 2021) establece como meta el aumento en 5,5% del uso del transporte activo a 2030, mediante su implementación. Para ello la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial desarrolló un exhaustivo diagnóstico en 38 aglomeraciones urbanas del país, para construir una línea base a partir de la cual se identificaron seis líneas de trabajo, 16 acciones y 58 condiciones técnicas (medidas), consignadas en un Plan de Acción y adoptadas como Política Pública mediante Resolución 20223040067515.

Con estas herramientas, el Gobierno podrá desarrollar acciones en el corto, mediano y largo plazo para promover la caminata y la movilidad en bicicleta como alternativas de movilidad en las ciudades colombianas.



Figura 17. Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA) de Colombia.

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2022.

Tradicionalmente, la política pública en relación con la movilidad urbana sostenible ha orientado específicamente sus medidas para mejorar la tecnología y la eficiencia en el uso de la energía en la movilidad, dejando de lado medidas para asegurar el cambio modal (del automóvil privado a la bicicleta o al transporte público), y evitar viajes (como la promoción de ciudades compactas) bajo el enfoque Evitar-Cambiar-Mejorar (Avoid-Shift - Improve - ASI).

El caso de Colombia resulta notable en el sentido que busca soluciones fuera de la caja y establece estrategias específicas para cada ámbito de la movilidad sostenible, desarrollando medidas concretas para el transporte público, la movilidad eléctrica y los modos activos. Esta última recoge las experiencias tradicionales que reflejan la diversidad del país frente a los modos activos y pone en el centro de las acciones a las personas, por esto, se ha configurado como un ejemplo en Latinoamérica sobre cómo abordar una política a nivel nacional frente a la movilidad en bicicleta y la caminabilidad.



Figura 18. Principios orientadores de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial – (ENMA) de Colombia.

Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2022.

Innovaciones en el PMUS de Arequipa

Dominique De Longevialle

El desarrollo del PMUS de Arequipa tuvo que hacer frente a retos considerables relacionados con la globalización: COVID en 2020-2021 en una ciudad especialmente afectada por la pandemia, un ciberataque a los sistemas informáticos del consultor internacional e incluso la guerra de Ucrania, donde vivía el director de proyecto del consultor cuando estalló en febrero 2022.

En este contexto especialmente difícil, los equipos del municipio y del consultor tuvieron que trabajar juntos para demostrar su capacidad de adaptación e innovación.

Evidentemente, los requisitos de distanciamiento social hicieron imposible organizar encuestas en los hogares y sesgar todos los conteos y aforos de tráfico.

En consecuencia, se revisó y modificó toda la metodología de modelización de los desplazamientos. Este gran esfuerzo colectivo ha dado lugar a una publicación que capitaliza dicha experiencia, disponible en el sitio web de MobiliseYourCity.

(Ver <https://www.mobiliseyourcity.net/es/modelar-y-planificar-la-movilidad-urbana-en-tiempos-de-crisis>)



Figura 19. Modelar y planificar la movilidad urbana en tiempos de crisis.

Fuente: MobiliseYourCity, 2022.

2.5 Cambio climático

¿Cómo ha ayudado el Programa a las ciudades a avanzar con la agenda de cambio climático?

Diana Ardila Luengas y Nicolás Cruz González

MobiliseYourCity es una alianza que busca aplicar el Acuerdo de París y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través de la planificación de una movilidad urbana más sostenible.

Esta alianza se esfuerza por proponer proyectos compatibles con la gestión del cambio climático, reconociendo que la movilidad urbana es un factor clave en la lucha por la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

En el corazón de la estrategia de MobiliseYourCity se encuentra la comprensión de que los instrumentos minuciosos de planificación son fundamentales para lograr una transformación sistémica en nuestras ciudades. La planificación de la movilidad urbana no puede abordarse de manera aislada; debe integrarse con el enfoque climático para reducir eficazmente las emisiones de gases de efecto invernadero.

Un ejemplo destacado de esta visión es el Programa Euroclima, que ha implementado regionalmente la idea de MobiliseYourCity de promover la planificación de la movilidad urbana con un enfoque climático, con el objetivo de reducir las emisiones.

La mayoría de las ciudades miembro de MobiliseYourCity se enfrentan a un crecimiento demográfico constante, una creciente actividad económica y un aumento en la propiedad de automóviles privados. Esto, de manera inevitable, ha llevado a un aumento en las emisiones de Gases de Efecto Invernadero del transporte urbano. Sin embargo, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible ofrecen una perspectiva alentadora. Estas proyecciones indican que la implementación exitosa de estos planes podría conducir a reducciones significativas de las emisiones de gases de efecto invernadero. Esto significa que hay una oportunidad real de cambiar la trayectoria actual de aumento de emisiones por una más baja y sostenible.

Un ejemplo concreto de esta posibilidad se observa en Guadalajara, donde la actividad del transporte urbano emite una cantidad significativa de CO₂eq. En un escenario sin cambios, se proyecta que el transporte urbano producirá aún más emisiones en el futuro. Sin embargo, si se aplica el PMUS diseñado en el marco de Euroclima, Guadalajara podría lograr una reducción de casi el 15% de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con el escenario sin cambios, emitiendo sólo 9,30 Mt CO₂eq.

Estas previsiones de reducción de emisiones se basan en la evolución de la demanda de transporte, el cambio hacia modos de transporte menos intensivos en carbono, la mejora de la eficiencia del transporte público y de mercancías, así como en la evolución de los factores de emisión.

Otro ejemplo notable es el PMUS de Antofagasta, que contempla un aumento sustancial en la eficiencia del combustible. Se prevé que para 2030, el uso de combustibles alternativos alcance el 21%, lo que resultaría en una disminución del 26% en las emisiones de gases de efecto invernadero por vehículo-kilómetro. Esto es un paso significativo hacia un transporte más limpio y sostenible.

MobiliseYourCity y sus socios están comprometidos en la planificación de la movilidad urbana sostenible con un enfoque en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. A través de Programas como Euroclima y la implementación de PMUS y diferentes proyectos de movilidad tanto a nivel local, regional o nacional, se vislumbra un futuro más verde y limpio para las ciudades de la región, donde el desarrollo de la movilidad urbana va de la mano en la lucha contra el cambio climático.

2.6 Género e inclusión

Es posible pensar ciudades con perspectiva de género – Caso PMUS Córdoba

Micaela Favaro Leuci

La experiencia de la infancia es cada vez más urbana según UNICEF. Más de la mitad de la población mundial –incluidos más de 1.000 millones de niñas y niños – vive en urbes. Por lo cual, es necesario entender la movilidad como una herramienta puente a las oportunidades que ofrece la ciudad. Por otro lado, el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), establece que los principales aspectos a tener en cuenta para el desarrollo de la infancia están relacionados con garantizar el acceso a una mejor calidad del aire, a la vida en contacto con la naturaleza, a servicios y espacios saludables.

Estiman que el retorno por cada dólar invertido en mejorar la calidad de vida de la infancia puede alcanzar los 17 USD, implicando beneficios de por vida para ellos y la sociedad, logros educativos, resultados positivos en la salud y un mayor potencial de ganancias económicas (ITDP, 2022). Es por eso que las ciudades y organizaciones que apuntan al desarrollo sostenible prestan especial atención al cuidado de la infancia.

Este aspecto relevante en la agenda mundial ha sido una fuerza impulsora para el proyecto de actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y las Estrategias de Movilidad del Área Central de Córdoba (Municipalidad de Córdoba, 2023).

Su inclusión se trabajó como parte prioritaria de la agenda local en línea con la estrategia del municipio de poner en valor los datos como elementos centrales para la toma de decisiones. La apuesta también incluyó a las personas adultas mayores y a las personas con discapacidad, enfatizando el rol de las mujeres.

Es así como el concepto de movilidad de cuidado aparece firme desde la concepción del proyecto, aportando y relevando datos específicos de las dinámicas de dichos sectores para la construcción de diagnósticos complejos que alimentan las iniciativas y acciones.

Bajo esta perspectiva, los estudios realizados muestran tendencias mundiales planteando nuevos interrogantes para la gestión. El análisis de los datos del PMUS de Córdoba revela que los viajes por motivo de cuidado, desplazamientos directamente relacionados con llevar, traer o acompañar a alguien, representan alrededor del 12% de los viajes totales del área de estudio y que la reducción del número de desplazamientos diarios ha sido generalizada para todos los grupos de edad.

Las personas mayores de 65 años son las que menos se desplazan, con 0,85 desplazamientos diarios en 2022, pudiendo estar ligado a necesidades específicas de

La equidad de género en la Política Nacional de Movilidad Urbana de Ecuador

“En Ecuador, la equidad de género e inclusión constituye uno de los tres ejes transversales de la nueva PNMUS: todas las acciones deben tener en consideración las necesidades específicas de las mujeres y también de grupos de atención prioritaria.

Destaco que el Ministerio de Transporte de Obras Públicas de Ecuador (MTOPE) haya impulsado y trabajado para que

este enfoque sea un pilar prioritario de la nueva política.

Además, el MTOPE se comprometió a hacer transversal e institucionalizar el enfoque de género e inclusión en las entidades públicas de la Movilidad Urbana Sostenible: un fuerte compromiso para una movilidad más equitativa en Ecuador”.

Camilo Breurec

movilidad, mientras que la población infantil de 4 a 17 años y la población adulta activa de 25 a 49 años son los grupos que más se desplazan, con la fuerte hipótesis de ser resultado de una planificación urbana que aleja de los barrios las necesidades básicas que el cuidado de la infancia y el hogar requieren.

A su vez se denota un aumento, con relación a los últimos datos obtenidos en 2009, de personas con discapacidad. Las personas con discapacidad realizan 0,68 desplazamientos diarios, lo que solo representa la mitad de los desplazamientos realizados por las personas sin discapacidad.

Estos datos concisos invitan a repensar y a tomar conciencia ¿Está la ciudad preparada para satisfacer las necesidades de la primera infancia y sus cuidadores, los adultos mayores

y las personas con discapacidad, ofreciendo experiencias de viaje amigables?, ¿Cómo las características de sus viajes son tenidas en cuenta en la planificación y gestión de la movilidad? ¿Cuál es el rol de las mujeres en estos viajes?

Se ponen en debate múltiples interrogantes para repensar si las políticas existentes contribuyen o si bien es necesario complementarlas o crear nuevas ¿Cómo las veredas (aceras) pueden influir para que la infancia en cochecito y una persona cuidadora en edad de adultez puedan transitar?, ¿Cómo son los espacios de permanencia para que la infancia y sus cuidadores puedan descansar, socializar, recrear o amamantar?, ¿Cuál es el grado de conocimiento y conciencia sobre la seguridad vial, en especial los sistemas de retención infantil?, ¿Cómo es viajar en transporte público para una persona gestante?,

¿Cuál es el tiempo que demora un niño en cruzar la calle y cuantos segundos de paciencia tiene un conductor?, ¿Pueden las niñas y niños moverse con libertad para ir a jugar o ir a la escuela?, ¿Cómo es la empatía de las empresas y organizaciones respecto a estos aspectos en la vida de sus colaboradores?, entre muchas más.

En conclusión, el abanico de temas vinculados a la movilidad va más allá de mejorar la frecuencia del transporte público o agilizar el tránsito. El valor está en entender, planificar y gestionar la movilidad.

La movilidad sostenible se plasma en el PMUS como tal, cuando es entendida, gestionada, implementada y seguida como un sistema de relaciones dentro del territorio.

Una estrategia de movilidad que valide las tareas de cuidado es una herramienta poderosa y necesaria para la vida en comunidad. Es el fomento para una ciudad competitiva, donde las brechas se reducen y el acceso a las oportunidades y amenidades se manifiestan.

Género e inclusión en la planificación de la movilidad en Argentina

“En las ciudades argentinas la planificación es una tarea pendiente que afecta de manera desproporcionada a las mujeres y a las personas más vulnerables. Calles mal iluminadas, aceras intransitables y escasez de transporte público de calidad limitan el acceso a la ciudad y las oportunidades que allí se presentan.

También se traduce en un uso del suelo ineficiente que amenaza los espacios naturales y la biodiversidad. Impulsar una reflexión conjunta entre planificación de la movilidad y planificación territorial parece esencial no solo para mejorar la calidad de vida de todos, sino también para promover una sociedad más justa y sostenible.”

Laura Ziliani

Desafíos para avanzar en la agenda de género - Caso Baixada Santista

Haydée Svab

Entre los principales desafíos para avanzar en la agenda de género se encuentran:

- Reconocimiento de la relevancia técnica y política de este enfoque
- Mejor comprensión de la transversalidad y complejidad de la temática
- Falta de consenso sobre conceptos
- Falta de datos desagregados por género
- Falta de indicadores de género

Para que el tema de género e inclusión fuera reconocido como una transversalidad a abordar técnicamente, una parte del trabajo de consultoría del componente de género y movilidad del Plan Regional de Movilidad y Logística Urbana Sostenible de la Baixada Santista (PRMLUS-BS) consistió en promover la formación para otros miembros del equipo técnico. Esto se llevó a cabo de manera informal a través del intercambio de mensajes escritos, el envío de textos y vídeos, y también mediante diálogos en las reuniones del proyecto.

En la Baixada Santista también hubo la necesidad de sensibilizar a los gestores públicos sobre la relevancia del tema. Para lograrlo, se llevaron a cabo presentaciones breves con espacio para aclarar dudas en las reuniones de seguimiento general del proyecto con los funcionarios de los ayuntamientos involucrados.

Este aspecto de capacitación y sensibilización de los equipos de consultoría y del sector público generalmente no forma parte explícita del alcance de los financiamientos internacionales, pero podría serlo, ya que aspectos como el género y sus intersecciones con la raza y la clase, aún son enfoques innovadores. En la experiencia de la Baixada Santista, después de los diálogos, hubo una mayor disposición por parte de todos los actores para proporcionar y recopilar información.



Figura 20. Workshop con gestores públicos y funcionarios de los ayuntamientos durante el 2022.

Fuente: SETEC, 2022.

Temas como género e inclusión son transversales, lo que requiere una mayor integración de los agentes que planifican, diseñan, ejecutan y financian proyectos de movilidad urbana.

Esto, por sí solo, ya es un inmenso desafío, ya que cada actor, por su naturaleza, tiene sus propios objetivos y cronogramas que cumplir, los cuales no siempre son compatibles. Es importante que al alinear los objetivos principales del proyecto también se alineen con las cuestiones transversales. Por ejemplo, cuando se habla de género, muchos actores reconocen el acoso sexual como un problema a resolver. Sin embargo, rara vez se considera una pregunta “legítima” el reevaluar los criterios de integración tarifaria, que en su mayoría consideran un patrón de desplazamiento pendular (y masculino) y deben ser replanteados desde una perspectiva de género.

Por lo tanto, se recomienda realizar siempre investigaciones locales que permitan evaluar los patrones de movilidad desagregados por género. En este punto, es importante reconocer la limitación de los datos de conteo que no están vinculados a características personales como el género, la raza, la edad, etc. Las encuestas cuantitativas deben contar con metodologías de recopilación de este tipo de información. Por ejemplo, en la Baixada Santista, el conteo de bicicletas incluía una muestra con entrevista en la que se preguntaban datos de perfil.

En caso de llevar a cabo una encuesta de origen y destino cuya principal fuente de datos sea la telefonía celular, es necesario prever una recopilación con una aplicación específica que también obtenga datos socioeconómicos, o prever alguna complementación con encuestas en el hogar que recopilen esta información.

El campo de género, desde hace tiempo, está en constante construcción y evolución conceptual. Esto, además de ser inevitable, es positivo. Pero también plantea desafíos, como: al abordar el género en la movilidad, ¿basta con hablar de género? ¿O se desea un enfoque interseccional que tenga en cuenta la raza, la clase, la edad y otros marcadores sociales? ¿Cómo considerar las necesidades específicas de las personas transgénero?

A medida que se producen investigaciones, planes y proyectos que buscan incorporar un enfoque de género, se vuelve cada vez más importante tener claro cuáles son los conceptos y enfoques considerados.

Esto puede ser indicado como un supuesto antes de comenzar el proyecto o alinearlo al principio, por ejemplo, en la etapa de planificación. Lo importante es siempre tener indicaciones de los marcos conceptuales adoptados para que, al comparar resultados y ubicaciones, quede claro si dicha comparación es posible.



Figura 21. Movilidad activa, movilidad del cuidado y género en Santos.

Fuente: Patricia Calderón Peña, 2018.

La falta de datos desagregados por género es quizás uno de los mayores obstáculos para la elaboración de propuestas más acertadas. En general, hay pocos datos disponibles en Brasil en el ámbito de la seguridad pública y/o la asistencia social sobre el acoso sexual en el transporte. Esto se debe a que aún son pocos los municipios con protocolos claros de denuncia que también recopilan, clasifican y tratan adecuadamente la información de los incidentes.

Además, al estudiar los patrones de movilidad, los datos disponibles (cuando los hay) suelen limitarse al sexo de nacimiento de las personas y no a su identidad de género. Los datos sobre raza que permiten el cruce de información son aún más escasos.

La mejor manera de avanzar en este punto es llenar el vacío de datos, algo que proyectos como el Programa Euroclima están haciendo al prever etapas de proyecto para la recopilación de datos, además de financiarlo. El único punto de atención es buscar algunas líneas metodológicas comunes para que sea posible una cierta compatibilidad y comparabilidad posterior.

La falta de indicadores y de datos recuerda un poco al dilema del huevo o la gallina (¿cuál viene primero?). A menudo se argumenta que no es posible adoptar ciertos indicadores porque no hay datos para respaldarlos. Por otro lado, si no hay indicadores que justifiquen la recopilación de datos, estos datos tienden a no ser priorizados. Una de las soluciones que se está adoptando es señalar indicadores que consideren el género en las fases de planificación, diseño, ejecución o monitoreo.

En el proyecto de la Baixada Santista, por ejemplo, se señalan directrices que se desglosan en acciones/actividades y sus respectivos indicadores, así como la entidad responsable. Este modelo puede ayudar a que la administración pública estructure mejor sus acciones y mida sus impactos.

Acción Argentina, transversalización del enfoque de género en PMUS de 10 ciudades

“La transversalización del enfoque de género y diferencial en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de diez ciudades argentinas ha representado un hito significativo en la promoción de ciudades más inclusivas y equitativas para Latinoamérica. Observar cómo las políticas urbanas se tejen con la sensibilidad necesaria para garantizar el derecho a la ciudad de una población

diversa, es esperanzador. Si bien persisten desafíos en la heterogeneidad de contextos, ver a líderes comprometidos es una muestra de que los territorios están evolucionando, entendiendo que la movilidad desde un enfoque de género y diferencial es un pilar de bienestar para todas las personas.”

Alejandra Álvarez Urrego

Transversalización del enfoque de género en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa – ENMA en Colombia

Alejandro Ceballos

Para incorporar la perspectiva de género y el enfoque diferencial en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa – ENMA fue fundamental la voluntad política y la capacidad técnica del Ministerio de Transporte de Colombia frente a la temática. Esta apropiación por parte de la contraparte fue el impulso para que el enfoque de género se transversalizara durante todas las etapas del proyecto, incluso la preparación de la consultoría que apoyó el proceso, en donde se incorporaron criterios frente a equidad de género para la selección del equipo.

El equipo de la Universidad EAFIT, que apoyó el diagnóstico y la formulación de la ENMA, estuvo conformado mayoritariamente por mujeres. Esta condición permitió abordar el género con una sensibilidad especial frente al tema, desde el lenguaje hasta la representación en las diferentes comunicaciones que se generaron en el marco del proceso.

Desde el Ministerio de Transporte se favoreció también la articulación con diferentes instancias del Gobierno Nacional relacionadas con género y discapacidad.

Durante el diagnóstico, con el objetivo de establecer una línea base frente a la movilidad activa en 38 aglomeraciones urbanas de Colombia, se incluyeron indicadores específicos frente al género para la recopilación de información primaria y secundaria, cuantitativa y cualitativa.

Esta iniciativa, que buscaba inicialmente contar con datos robustos en este sentido, terminó evidenciando la baja capacidad técnica frente a los asuntos de género en algunos contextos; situación que marcó para la ENMA la necesidad de abordar estas brechas.

Para ello, se incluyeron en la Estrategia acciones y condiciones específicas frente al género con indicadores desagregados para medir la efectividad de su aplicación, muchas de las cuales están relacionadas justamente con el fortalecimiento de capacidades.

Con fundamento en esta experiencia, es posible afirmar que, para incorporar la perspectiva de género en los proyectos (independiente de su naturaleza), se deben considerar previamente varias condiciones habilitantes. No basta solo con el impulso de la cooperación, ya que hay condiciones de base que pueden favorecer – como en este caso – su transversalización en las diferentes etapas del proceso.

“El género es uno de los determinantes más importantes de las opciones de movilidad, pero tradicionalmente se ha pasado por alto en la planificación de la movilidad. Para que la movilidad urbana sostenible tenga éxito, debemos tener en cuenta las diferencias de género.

La planificación de la movilidad con perspectiva de género aspira a la igualdad de acceso a nuestras comunidades, servicios y empleo: el poder de configurar la propia vida. Es fundamental reconocer las conexiones entre género y movilidad y explorar

las formas de integrar una práctica sensible al género a lo largo del ciclo de planificación de los PMUS y de las PNMUS.

Igualmente es importante resaltar que el componente de género en los instrumentos desarrollados en el marco del Programa Euroclima, contemplan los temas de género como prioridades, mucho más que en otras geografías, según información de las ciudades de MobiliseYourCity.”

Diana Ardila Luengas

2.7 Oportunidades de intercambio

Desafíos y oportunidades en la implementación de PMUS en la región

Luis Fernando Di Pierro

La experiencia con el desarrollo de PMUS en Brasil y en el exterior, demuestra que existen desafíos específicos para cada ciudad, Región Metropolitana y país, asociados a la adecuada aplicación de los lineamientos metodológicos indicados por la Alianza MobiliseYourCity.

A lo largo del desarrollo del Plan Regional de Movilidad y Logística Urbana Sostenible de

la Baixada Santista (PRMSL-BS) se observó la conveniencia de un proceso sistemático de diálogo entre los equipos técnicos que desarrollan otros PMUS en América Latina.

Se infiere que un proceso estructurado de interlocución, asistencia técnica e intercambio de información entre los consultores de cada país podría brindar beneficios tales como:



Identificar brechas y desafíos técnicos y metodológicos específicos de cada ubicación latinoamericana en el proceso elaboración del PMUS (desafíos metodológicos, barreras asociadas a la gobernanza, integración de acciones asociadas género, entre otros), y proponer soluciones técnicas.



Promover sinergia entre las partes resultando en un proceso de colaboración interactiva, es decir, difusión de conocimientos y transferencia de capacitación a través de la colaboración técnica entre los lugares de desarrollo del PMUS en América Latina.



Mejora de la calidad de los productos PMUS.



Apoyo técnico a la iniciativa MobiliseYourCity en la adaptación de los manuales de desarrollo de PMUS a las especificidades de América Latina.

Una estrategia para iniciar este proceso estructurado de interlocución sería la formación de un equipo mínimo, especializado en el desarrollo de PMUS, cuya función sería identificar problemas específicos y brindar asistencia técnica a los grupos que están elaborando PMUS en países de América Latina.

Posteriormente, en función del desempeño y cumplimiento de los objetivos arriba, se podrán evaluar sugerencias para adecuaciones en las guías metodológicas de de PMUS de MobiliseYourCity.

Se puede mencionar un caso del PRMSL-BS, la pandemia de COVID 19 generó obstáculos para la elaboración de encuestas origen-destino basadas en entrevistas a hogares. Se adoptaron diferentes metodologías para la estimación de matrices de viajes a partir de bases de datos de boletos electrónicos y monitoreo de servicios de transporte público, así como bases de datos de telefonía celular.

Esta metodología implica conocimientos adquiridos que pueden ser transferidos a participantes de otras ciudades que enfrentan las mismas dificultades para realizar encuestas de hogares.

En cuanto a los aspectos metodológicos se recomienda la estrategia de empezar con el análisis del desarrollo de PMUS en ciudades seleccionadas preliminarmente por el personal técnico de la Alianza MobiliseYourCity.

Para cada PMUS en análisis y en desarrollo, se realizarían reuniones estructuradas remotas, y posteriormente, dependiendo de las necesidades de cada ubicación, se podrían planificar visitas para evaluación técnica, reuniones de trabajo, seguimientos metodológicos, identificación de oportunidades de

mejora y propuesta preliminar para mejora y consentimiento de los técnicos implicados.

Una vez identificado un escenario inicial que permita una evaluación general del desempeño en el desarrollo de PMUS en las ciudades latinoamericanas, se seleccionarán oportunidades para mejorar las sinergias, interacciones y comunicaciones entre los diversos agentes involucrados en el desarrollo de PMUS, buscando mejorar difusión del conocimiento y transferencias metodológicas y tecnológicas en América Latina.

Como resultado de este esfuerzo, y como propuesta de este autor para la implementación del PMUS, se plantea presentar como uno de los productos del proceso propuesto una propuesta de Mecanismo de Interacciones y Comunicaciones entre Agentes Intervinientes en América Latina. En cuanto a los alcances de esta propuesta, se sugieren las siguientes macro actividades:

1. Presentación de la iniciativa de trabajo y discusiones con MobiliseYourCity;
2. Consolidación de la base de información y documentos referentes a los PMUS en proceso o en fase de propuesta en América Latina (a ser seleccionados por MobiliseYourCity);
3. Consolidación de propuesta técnica y plan de trabajo detallado para el primer año de actividades;
4. Realización de las actividades previstas en el plan de trabajo;
5. Evaluación, revisiones, proceso de mejora continua y propuesta de seguimiento. Los productos del proceso se conformarían a través de:

- Informes de seguimiento, registros de avance y descripción de las particularidades, brechas y oportunidades identificadas en el desarrollo de los PMUS analizados.
- Propuestas de acciones que se prepararán para el apoyo técnico de expertos externos a ser seleccionados por el personal directivo de MobiliseYourCity;
- Informe final con presentación del marco de especificidades metodológicas e instrumentales de las localidades analizadas, identificación de recomendaciones para los lineamientos metodológicos de la iniciativa MobiliseYourCity, adaptándose a las especificidades de las realidades de las ciudades latinoamericanas para la preparación de PMUS.

Las comunidades de práctica y el fortalecimiento del liderazgo femenino en movilidad

Construyendo puentes a través de la práctica

Marina Moscoso

Como parte del Programa Euroclima, se formó también una Comunidad de Práctica (CoP) que reunió a las contrapartes³ en espacios de intercambio sobre sus experiencias y desafíos en la implementación de sus proyectos. Durante el tiempo de ejecución del Programa, las contrapartes se han reunido en los encuentros anuales y también han compartido sus experiencias en espacios virtuales, como webinars y eventos regionales y globales.

Existen diferentes estudios⁴ que comprueban los beneficios de las comunidades de práctica. Se resalta el mejoramiento de la productividad, innovación y el compromiso de los participantes.

Por su naturaleza colaborativa, fomenta la diversidad de perspectivas, lo que contribuye a una resolución de problemas más eficaz. Además, la participación en estos espacios puede afectar significativamente la motivación y el desarrollo profesional.

La Comunidad de Práctica del Programa Euroclima permitió a los participantes compartir conocimiento, experiencias y mejores prácticas, fortalecer sus capacidades técnicas a través de las discusiones y talleres y les dio oportunidades de fortalecer sus redes de contactos.

³ Las contrapartes son los funcionarios de los gobiernos de las ciudades que recibieron el apoyo del Programa Euroclima, responsables por el seguimiento del proyecto.

⁴ Ver: McKinsey Quarterly, 2007; McKinsey Quarterly, 2007; Forbes, 2023; Harvard Business Review, 2000

Además, el encuentro de personas de diferentes países de la región que están trabajando en proyectos similares permite compartir desafíos comunes, conocer diferentes perspectivas sobre un mismo tema e inspirarse para tomar acción en sus propias ciudades. El reconocimiento de que estamos haciendo lo mismo nos hace sentir parte de una comunidad y da seguridad y confianza para avanzar.



Figura 22. Encuentro en Río de Janeiro del Comité Directivo de la Comunidad de Práctica (CoP) de Movilidad Urbana del Programa Euroclima.

Fuente: Elis Motta, 2023.

Uno de los resultados más significativos se obtuvo a través del Programa de Liderazgo promovido por Mujeres en Movimiento⁵ que fue financiado por Euroclima, en conjunto con otros financiadores como CAF, la Fundación Bernard van Leer y Despacio. El Programa tuvo como beneficiarias a mujeres que trabajan en el sector movilidad y buscó fortalecer su liderazgo en un ambiente predominantemente masculino.

En este Programa de formación y mentorías, participaron más de 20 mujeres de Euroclima. Una lección aprendida de esta formación es que hacen falta más espacios de intercambio entre mujeres, en los cuáles puedan sentirse seguras de compartir los desafíos que enfrentan en su carrera profesional por ser mujeres, problemáticas que muchas veces no son discutidas en espacios mixtos. Estos espacios son necesarios porque muchas veces los temas que enfrentan en el día a día son sensibles, relacionados a salud, violencias basadas en género o discriminación. En estos espacios pueden compartir sus vulnerabilidades sin miedo a ser juzgadas y encontrar apoyo y solidaridad.

Otra lección aprendida fue sobre la necesidad de tener herramientas de comunicación más flexibles para facilitar el intercambio. Se necesitan espacios dinámicos, de fácil gestión y que sean de fácil acceso para las participantes. Se abrieron grupos de chat virtual para la comunicación directa entre las participantes, y los grupos siguen activos y con muchas discusiones aún después de la finalización del Programa.

⁵ <https://www.mujeresenmovimiento.net/Programa-de-liderazgo>

Testimonios de las participantes del Programa de Liderazgo:

“

Muchas gracias por estar trabajando en esto, y de conectarnos. Sin duda el Programa me fue muy útil y conectar con otras mujeres que ya se encuentran trabajando en esto es sumamente importante y poderoso para seguir creando esos lazos y para lograr cambios en nuestras realidades.

”

“

Felicitarles por la iniciativa y agradecer por ser parte de la misma. Es maravilloso que cada vez seamos más mujeres planificando la movilidad desde la empatía y el compartir de saberes y experiencias.

”

Estos espacios de encuentro permitieron aprender que compartir entre iguales es importante, nos hace sentir parte de algo mayor y motiva la acción, que se puede empezar con algo tan sencillo como un

grupo de chat virtual y los encuentros en persona son esenciales para solidificar estos vínculos y renovar las energías para seguir trabajando por la movilidad sostenible.



Figura 23. Encuentro del Comité Directivo de la Comunidad de Práctica CoP - Movilidad.

Fuente: Kelly Augusto, 2023.

2.8 Procesos participativos

La participación en la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador

Sebastián Arias

La PNMUS del Ecuador contó con un proceso participativo durante su elaboración. En una primera instancia, se identificaron a los actores clave para la puesta en marcha de la política y se desarrolló una base de datos para la convocatoria a las actividades de participación. También, se realizaron entrevistas a 38 técnicos de la municipalidades y entidades nacionales.

En estos procesos participativos se contabilizaron 352 asistentes que contribuyeron con sus criterios y validación de las fases de la consultoría.

El impacto que tuvieron las participaciones en la formulación de las estrategias entre el equipo consultor y los tomadores de decisiones fue muy importante, ya que permitió definir los siguientes lineamientos para el desarrollo de la propuesta:

- Se evidenció la falta de sistematización y acceso a la información de movilidad en las ciudades, así como un compendio de Programas y proyectos enfocados en movilidad sostenible. La participación de los asistentes a los talleres permitió elaborar una base de proyectos y consultorías aprobadas, que sirvió para la definición del diagnóstico.
- Otro punto para tomar en cuenta y que no se había identificado antes de las participaciones fue la dificultad que tienen las ciudades pequeñas para acceder a

apoyo y financiamiento para proyectos de movilidad urbana sostenible (MUS). Esto definió como estrategia financiera la creación de un fondo de MUS donde las municipalidades serán aportantes y sujetos a financiamientos sin la necesidad de pasar por bancas de segundo piso.

- La participación facilitó la elaboración de una propuesta de estructura institucional para la coordinación de la PNMUS, lo que permitirá unificar los esfuerzos que actualmente se encuentran dispersos. Se propone en una primera fase fortalecer al Comité Interinstitucional de Cambio Climático y posteriormente crear el Comité Nacional Intersectorial de Movilidad Urbana Sostenible con una dirección ejecutora dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Por su parte, la sociedad civil enfatizó la necesidad de contar como un eje primordial a la seguridad vial dentro de la PNMUS, tomando en cuenta los altos índices de fallecimientos a causa de siniestros de tráfico.

Finalmente, para afianzar el compromiso de los actores claves, se firmó un acuerdo con representantes de colectivos de la sociedad civil en la presentación oficial de la Política. El objetivo fue que los colectivos sean veedores de la correcta implementación de los Programas y proyectos propuestos en la PNMUS. La academia también fue parte del acuerdo y manifestó su interés para

apoyar el Programa de fortalecimiento de capacidades en movilidad sostenible para los técnicos municipales y estudiantes. Así mismo, la Asociación de Municipalidades del Ecuador validó la PNMUS y se comprometió

en difundir los objetivos de la política para encaminar especialmente a las ciudades intermedias y pequeñas a una correcta movilidad, de tal manera de no repetir las malas prácticas de las ciudades grandes.

La sociedad civil en el PMUS de la Baixada Santista

Haydée Svab

En el Plan Regional de Movilidad Urbana Sostenible y Logística de la Baixada Santista (PRMSL-BS), la sociedad civil participó principalmente de dos maneras: como parte de la investigación cualitativa y a través de consultas públicas. La recogida de datos cualitativos a través de escuchas sectoriales abarcó temas relacionadas con la movilidad urbana segmentada por grupos sociales, como personas usuarias del transporte público, actores vinculados al turismo, caminantes y ciclistas para abordar la movilidad activa y también grupos de personas LGBTQIA+.

En el caso de la Baixada Santista, las 16 escuchas sectoriales contribuyeron directamente relacionadas al diagnóstico. Las críticas y sugerencias recibidas complementaron los datos y la información obtenida en los demás estudios y encuestas. Por tanto, la participación como método de investigación influyó en todo el plan que se elaboró posteriormente. Las consultas públicas, a su vez, tuvieron la función de entablar un diálogo con un público más amplio, en un encadenamiento entre hacer público y recibir retroalimentación sobre productos y etapas más acabados.

Uno de los retos de los procesos participativos es atraer a la sociedad civil hacia procesos de colaboración con los gobiernos locales. Esto se debe a que la población a menudo pierde de vista la relación causa-efecto entre las actividades participativas y sus efectos. Esto puede abordarse mediante planes de comunicación más activos y eficaces.

Además, vincular los procesos de validación (como las consultas) con los procesos de investigación participativa (como la escucha) también proporciona la oportunidad de hacer más visible la posible influencia de la sociedad civil en la formulación de proyectos y planes, ya sea porque están más cerca en el tiempo o porque comparten la misma narrativa como hilo conductor.



Figura 24. Proceso participativo en la Baixada Santista.

Fuente: Luis Fernando Di Pierro, 2021.

2.9 Financiamiento

La movilidad del mañana necesita una financiación innovadora

Françoise Méteyer-Zeldine

El largo y productivo proceso de elaboración de un PMUS permite implicar a agentes de toda la sociedad civil, más allá de las autoridades encargadas y los usuarios, como el mundo empresarial, los comerciantes, las asociaciones ciudadanas y el mundo académico.

Pero cuando se trata de financiar los distintos proyectos, a menudo sólo hay dos alternativas: la financiación del contribuyente

o la financiación de los automovilistas y usuarios del transporte público.

El hecho es que la mayoría de las infraestructuras viarias urbanas son financiadas por el contribuyente. Los usuarios de automóviles contribuyen mediante los impuestos sobre el combustible, pero sólo pagan por el uso del espacio público mediante el estacionamiento y, más raramente, los peajes.

Los usuarios del transporte público pagan el servicio mediante tarifas, sobre todo en América Latina, donde la mayoría de las ciudades no subvencionan el sistema. El resultado es un desequilibrio en el acceso a la movilidad, en perjuicio de las clases sociales menos favorecidas.

El gran reto de las ciudades latinoamericanas es reducir el uso del vehículo privado en favor del transporte público y los modos activos. Esta es una de las prioridades de los PMUS estudiados en el marco del Programa Euroclima, con el fin de reducir la huella de carbono y hacer que las ciudades vuelvan a ser atractivas. Para alcanzar estos objetivos, hay que innovar en materia de financiación. ¿Qué vías se pueden seguir?

En el caso del PMUS de Córdoba (Argentina), el escenario propuesto a medio plazo incluye importantes medidas para reestructurar la red de transporte público y hacerla atractiva, no sólo para recuperar los pasajeros perdidos durante la crisis de COVID-19, sino también para atraer a nuevos usuarios. A largo plazo, se propone crear 2 líneas de alta capacidad, del tipo BHNS, BRT o tranvía.

En la actualidad, las tarifas sólo cubren el 30% de los costos, y las subvenciones públicas de la Nación, la Provincia y el Municipio compensan el déficit. En este sentido, Argentina es una especie de excepción en el panorama latinoamericano. Por tanto, el reto consiste en aumentar la tasa de cobertura para que las subvenciones públicas puedan destinarse a la inversión y no sólo al funcionamiento.

La integración tarifaria será una de las herramientas que se pondrán en marcha. No sólo entre las distintas empresas de transporte, sino también entre los trayectos urbanos e interurbanos.

Esta medida por sí sola mejoraría la intermodalidad, que actualmente es muy débil. En el área metropolitana de São Paulo, la adopción del billete único en 2004 provocó un aumento del 22% del número de usuarios en 3 años. El PMUS de Córdoba aún no se ha aprobado, pero la buena noticia es que Intendencia ya tomó la decisión a principios de octubre de abandonar el costo de los transbordos entre líneas.

Crear una entidad de cooperación intermunicipal y provincial, seguida de un Ente metropolitano capaz de administrar el PMUS y centralizar la financiación procedente de todas las fuentes. Se trata de un paso esencial hacia la creación y gestión de una verdadera red metropolitana. Este proyecto también ha empezado a tomar forma con un acuerdo con los 8 municipios limítrofes de Córdoba Capital.

La flota de vehículos necesita una renovación urgente, pero las empresas, en una situación económica frágil, no están en condiciones de negociar préstamos ventajosos. El municipio y la provincia tienen una capacidad de endeudamiento razonable y pueden obtener préstamos en condiciones mucho más favorables.

Una propuesta sería cambiar la relación contractual con los operadores e introducir contratos de operación y mantenimiento donde el socio público asuma el riesgo de la inversión comprando y conservando la propiedad del material rodante y el socio privado garantice el funcionamiento y el mantenimiento de los equipos. Se remunera con los ingresos comerciales y, eventualmente, con ingresos adicionales vinculados a la publicidad.

El privado asume el riesgo comercial y tiene obligaciones en términos de calidad y regularidad que pueden sancionarse mediante un sistema de bonus-malus.

Financiar equipamientos y mobiliario urbano con Asociaciones Público Privadas (APP). La empresa privada se encarga de la instalación de las infraestructuras, de su mantenimiento y es remunerada por la publicidad que se permite sobre los soportes. Las estaciones para la recepción de bicicletas de autoservicio también pueden ser objeto de una APP de este tipo.

Implicar a los beneficiarios indirectos del transporte público:

Los usuarios motorizados

- Los ingresos de estacionamiento en vía y los ingresos de las multas podrían ser afectados al sistema de transporte urbano público en vez del presupuesto general.
- El peaje urbano: se paga un peaje al entrar en la ciudad y los ingresos son afectados al transporte colectivo. No es una medida fácil de implantar políticamente, pero es una muy eficaz contra la congestión del tránsito y es una fuente estable de ingresos para el transporte público como lo han demostrado los ejemplos de Londres, Singapur o Milán.

Las empresas (generadores de viajes)

- Participación a través de un Plan de Movilidad de la Empresa, que permita proponer diversos medios y ayudas a sus empleados para evitar los desplazamientos en auto.

- Participación en el pago de la tarifa de los empleados. Esta medida puede ser voluntaria o impuesta por ley como es el caso en Francia (reembolso del 50% del abono de transporte) y en Brasil (ValeTransporte).
- Una contribución anual en porcentaje de la masa salarial a un fondo fiduciario destinado al financiamiento de la movilidad urbana (Contribución Transporte en Francia, entre 1 y 2,5% de la masa salarial).

Recuperación de las plusvalías inmobiliarias generadas por la inversión pública

- Densificar a lo largo de los ejes de transporte y vender nuevos derechos de edificación (ejemplo: Brasil con los Certificados de Potencialidad Adicional para la Construcción (CEPAC)).
- Las “Licitaciones Urbanas Innovadoras” conducidas por los gobiernos locales en Francia ofrecen a los desarrolladores privados, derechos de construir suplementarios a cambio del financiamiento de infraestructuras de interés público dentro de la operación.
- Financiar la edificación de edificios públicos con la concesión de derechos de construir y explotar espacios para uso comercial, oficinas o habitación.
- Introducir un impuesto adicional sobre la venta de inmuebles que hayan beneficiado de una plusvalía vinculada a la inversión pública (Ejemplo: Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá (IDU)).

Estas son pistas que se necesitan estudiar para el futuro de la movilidad.

Acceso a financiamiento verde internacional

Ricardo Montezuma y María Fernanda Santacruz

Para los municipios que cuentan con un PMUS, una de las principales ventajas es aspirar a encontrar, a mediano plazo, una fuente de financiamiento internacional. Si bien lograrlo está lejos de ser una consecuencia automática de su formulación, e implica un proceso largo y complejo, vale la pena perseverar por dos grandes razones. En primer lugar, las actuales condiciones económicas de los países en la región están lejos de facilitar el acceso a financiamientos públicos para proyectos de desarrollo a nivel municipal. En segundo lugar, las temáticas abordadas por los PMUS están siendo cada vez más priorizadas por organismos internacionales de financiamiento verde o climático.

Las precarias condiciones de los países y la sensibilidad social a los financiamientos por tarifas o tributos.

En varios países de América latina, en las actuales condiciones, son cada vez menores las posibilidades de obtener financiamiento de fuentes convencionales para ejecutar proyectos de desarrollo, ya que se han venido incrementando recortes a las asignaciones presupuestarias que el Estado provee a los gobiernos autónomos locales. Las instituciones crediticias del sector público tienen también limitaciones severas en sus carteras de crédito y son en la actualidad muy selectivas para otorgarlos a gobiernos autónomos descentralizados.

Además, también es muy reducida la posibilidad de que se puedan financiar en el corto plazo, proyectos por vía tributaria

o incluso tarifaria tomando en consideración las frágiles condiciones económicas que tiene la mayor parte de la población, y sobre todo, las fuertes manifestaciones sociales por alzas en los combustibles o los transportes urbanos.

Sin embargo, existen alternativas que se pueden considerar como opciones para obtener el financiamiento necesario.

Alternativas de financiamiento internacional

En el contexto actual, para varios municipios puede ser una alternativa viable el gestionar proyectos con bancas de desarrollo internacional mediante los llamados fondos climáticos o fondos verdes, los cuales suelen operar a través de entidades acreditadas en la esfera global, regional, subregional o inclusive nacional.

En este sentido, proyectos pertenecientes a los PMUS pueden interesar a las entidades acreditadas que operan en el contexto. Por ejemplo, en América Latina son entidades acreditadas el Banco Interamericano de Desarrollo, BID; el Banco de Desarrollo de América Latina, CAF; la Agencia Francesa de Desarrollo, AFD, entre otras.

En esos y en otros casos, es posible contar con mecanismos de soporte, tanto técnico como financiero, para desarrollar los estudios de un proyecto, y si se cumplen los requisitos, es muy probable que el crédito sea viable, siendo el ingrediente esencial que en todos los casos se busca, una fuerte

voluntad política por parte de las autoridades y de quienes deben tomar las decisiones para que el proyecto pueda materializarse.

Requisitos del financiamiento verde

Para poder contar con el soporte de una entidad acreditada para la posible consecución de financiamiento, es clave disponer de la decisión y el compromiso de las autoridades locales, sin el liderazgo de las municipalidades no será posible concretar dicho proceso. En este sentido, es fundamental que el municipio disponga de un equipo, unidad o un grupo profesional con la capacidad técnica y la experiencia necesaria para desarrollar estos procesos, superar las diferentes etapas y, sobre todo, satisfacer los requisitos que exigen las entidades del llamado crédito verde.

Tales requisitos suelen estar explícitos y detallados en los formularios que la banca de desarrollo provee a sus potenciales clientes, se trata de salvaguardas y verificaciones que deben cumplirse y sobre las cuales no hay lugar a excepción alguna. A las exigencias de carácter estrictamente financiero, que deben reflejarse en los balances contables de toda entidad pública, y los estudios económicos – financieros de todo proyecto, se suman también las de carácter técnico, que deben estar incorporadas en los estudios de ingenierías del proyecto y deben incluir las previsiones relativas a la operación y disposición final del mismo al término de su vida útil.

Adicionalmente, en la actualidad las entidades de desarrollo exigen también el cumplimiento de un conjunto de normas o salvaguardas ambientales, sociales, climáticas y de equidad de género que también deben demostrarse y satisfacerse. Para lo anterior, se debe evidenciar que el

proyecto no originará perjuicios al ambiente, tiene previsto un adecuado sistema de manejo de sus residuos y desechos, no ocasionará discriminaciones o inequidades sociales o de género, hará uso de energías limpias en todo su ciclo de ejecución y operación, entre otras verificaciones.

Antes de ser vistos como unos requisitos que deben cumplirse para acceder a los recursos necesarios, esas condiciones deben ser asumidas como parte de una política que garantice, desde el inicio, que el proyecto propuesto tendrá condiciones de sostenibilidad ambiental, social y de género en el mediano y largo plazo.

Conclusión: conseguir financiamiento es factible

En conclusión, la consecución de financiamiento para proyectos de desarrollo local es una tarea factible pero larga y compleja. Existen múltiples opciones a las que se puede recurrir, pero a la vez, en todos los casos, es indispensable satisfacer las exigencias y completar debidamente los requisitos, inclusive los relacionados con el ambiente, el clima, la equidad social y de género, además de lo que se determine en términos técnicos y financieros.

Tales consideraciones obligan a que los proyectos de desarrollo que se formulen deban contar con un equipo profesional local capaz de soportar la conveniencia del proyecto, sus impactos positivos sobre la reducción de gases de efecto invernadero, su factibilidad socioambiental y de género y, sobre todo, que cuente con los Programas de manejo, seguimiento y control.

Un enfoque transversal para proteger el medio ambiente y el desarrollo

COBENEFICIOS PARA EL CLIMA, LA BIODIVERSIDAD Y LUCHA CONTRA LAS CONTAMINACIONES

CONSERVACIÓN Y VALORIZACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

Gobernanza compartida y equitativa de los sistemas de espacios protegidos
 Cadenas de valores y territorios de biodiversidad ejemplares
 Conectividad y restauración ecológica

ADAPTACIÓN Y TRANSICIÓN HACIA A UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO DE LAS CIUDADES Y TERRITORIOS

Soluciones suaves para la adaptación y la alimentación sostenibles de las ciudades
 Sobriedad en carbono y eficacia energética
 Modelos de transición energética justos y sostenibles

GESTIÓN SOSTENIBLE DE LAS TIERRAS AGRÍCOLAS Y LOS BOSQUES

Rendimiento agroecológico de los sectores y territorios
 Medidas ejemplares contra la deforestación
 Gestión concertada de los territorios forestales

SOLUCIONES DE ECONOMÍA CIRCULAR Y LUCHA CONTRA LAS CONTAMINACIONES

Reducción en origen, economía circular
 Lucha contra los riesgos ligados a los productos químicos
 Sectores permanentes de gestión de los residuos peligrosos

RESILIENCIA DE LOS ECOSISTEMAS ACUÁTICOS

Gobernanza de los océanos
 Resiliencia social y medioambiental de las zonas costeras
 Preservación de los ecosistemas de agua dulce

VECTORES DE INNOVACIÓN TRANSVERSALES



Soluciones basadas en la naturaleza
 Enfoque «Una sola salud»



Conocimientos y saber hacer



Mobilización ciudadana



Mecanismos de movilización de recursos financieros



La investigación al servicio de las políticas públicas

Figura 25. Enfoque transversal de la Estrategia 2023-2026 del Fondo Francés para el Medio Ambiente.

Fuente: Fondo Francés para el Medio Ambiente, 2023.

2.10 Monitoreo

El monitoreo de la movilidad sostenible

Juan Pablo Ospina Zapata

El monitoreo de la movilidad sostenible es un proceso continuo y sistemático de recopilación, gestión y difusión de datos, diseñado para evaluar la implementación y el impacto de estrategias en diversos niveles. Esto implica medir avances tanto en la implementación de estrategias, como, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la promoción de la movilidad activa y el transporte público, la utilización de vehículos eléctricos o de bajas emisiones, las acciones para reducir la congestión y los siniestros en las calles, entre otros (Unión Europea, 2022). Si bien el monitoreo puede incluir los elementos que se describen a continuación, éstos pueden variar en función de las necesidades de cada contexto.

Definición de los indicadores y criterios de medición

El proceso de monitoreo se lleva a cabo bajo el seguimiento de indicadores, los cuales responden a diferentes criterios y escalas de evaluación. De un lado, se pueden definir indicadores de seguimiento a la implementación de acciones. De otro lado, se pueden definir indicadores para medir el impacto que está teniendo la implementación de acciones y estrategias para alcanzar el (los) objetivo(s) para los cuales han sido diseñadas.

Gestión de la información

La información necesaria para crear indicadores se origina a partir de diversas fuentes, lo que da lugar a una variedad de formatos y escalas territoriales. Teniendo en cuenta esta diversidad de formas y escalas, se requiere contar con una unidad responsable de administrar el Sistema de Información, el cual deberá homologar los datos. Por ejemplo, los datos pueden ser recopilados a nivel de las entidades locales, regionales o, a nivel nacional. Asimismo, los datos relativos a siniestros de tráfico pueden provenir de bases de datos distintas en diferentes escalas. La información capturada mediante sensores instalados en vehículos, estaciones o en la infraestructura vial (que recopilan información sobre velocidad, ocupación de vehículos, número de personas, emisiones y congestión del tráfico), también puede presentarse en una variedad de formatos.

Difusión de la información

Una vez que la información recopilada ha sido procesada y se han creado los indicadores apropiados, es fundamental decidir cómo se va a compartir esta información, teniendo en cuenta las distintas personas y grupos interesados. Dado que hay varios posibles usuarios de los datos, cada uno con diferentes necesidades, es esencial que el encargado del Sistema de Información determine los canales y formatos más adecuados para difundir esta información.

Además, la plataforma que recopila los datos puede proporcionar tanto información interna, destinada a ser utilizada dentro de las instituciones, como información pública, accesible para que el público en general pueda ver el progreso de las estrategias implementadas, así como, su impacto.

Por último, a pesar de que el monitoreo proporcionará información sobre el progreso de los diversos elementos de las estrategias aplicadas en una región específica en términos de indicadores, será esencial fijar momentos específicos en los que se realice una evaluación tanto de la implementación de las estrategias, como de su impacto en las diferentes áreas geográficas.

Asimismo, será fundamental, tal cual fue recomendado para durante la implementación de la ENMA para Colombia, definir una entidad o cuerpo articulado de actores que vele por administrar el Sistema de Información para la debida captura, gestión y difusión de la información.

Los anteriores elementos fueron inspirados a partir de la experiencia en la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial – ENMA para Colombia. Sin embargo, estos elementos pueden variar tanto en alcance como en estructura, según las necesidades de cada contexto.

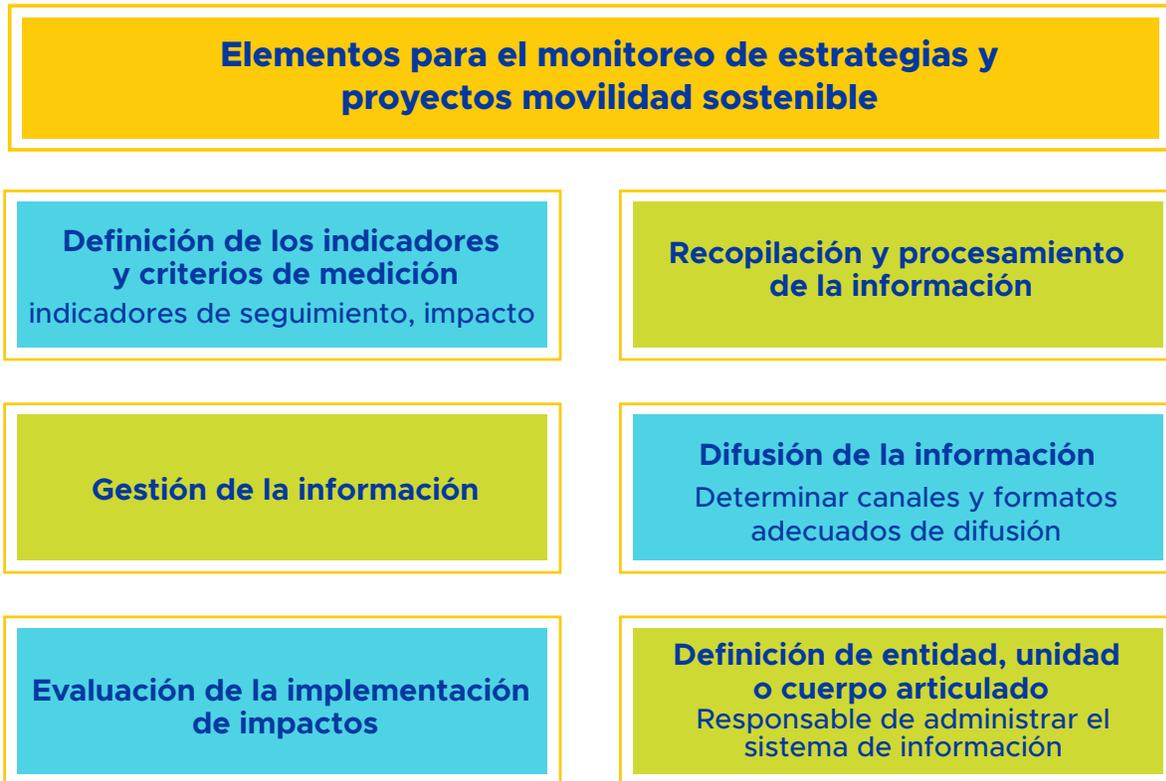
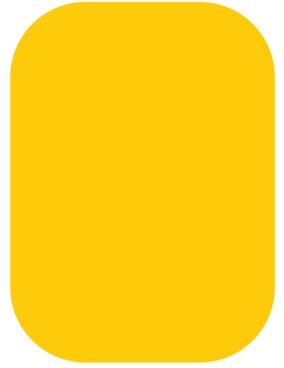
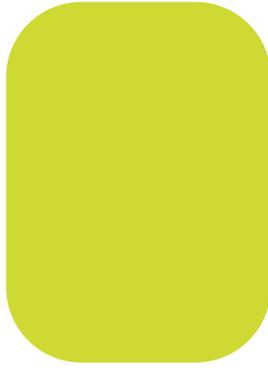
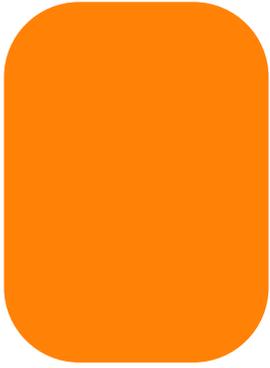
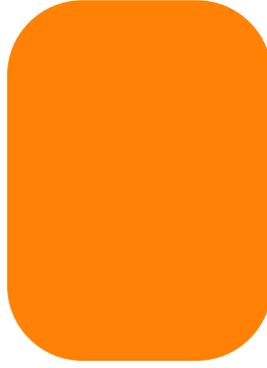
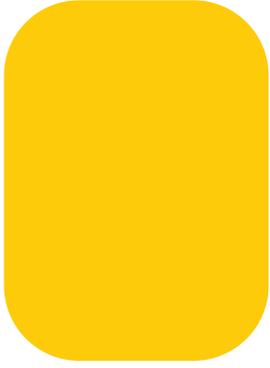
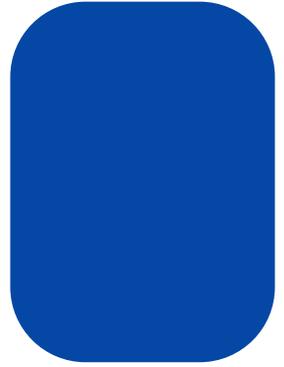
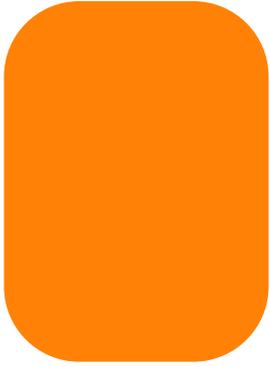
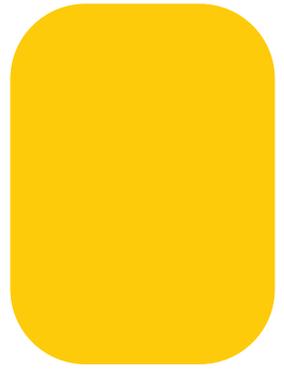
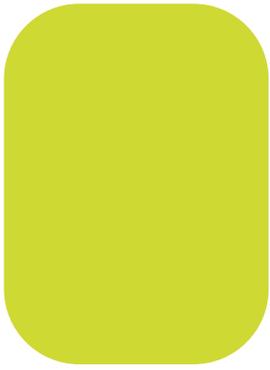


Figura 26. Elementos para el monitoreo de estrategias y proyectos de movilidad.

Fuente: Elaboración Despacio, 2024.



**Reflexiones del
camino recorrido**



Reflexiones del camino recorrido

La implementación de planes, Programas y políticas en pro de mejorar la movilidad urbana sostenible en América Latina ha representado un proceso lleno de desafíos, lecciones y logros importantes.

A medida que las ciudades de la región enfrentan un crecimiento demográfico cada vez más complejo, presiones ambientales y desafíos de movilidad, la necesidad de abordar estos problemas de manera integral se ha vuelto imperativa.

A lo largo de este viaje, se han trazado estrategias, se han superado obstáculos y se han dado pasos importantes en el esfuerzo por construir ciudades más sostenibles, habitables y equitativas en la región.

Este capítulo que presenta una reflexión sobre el camino recorrido en la implementación de PMUS y PNMUS en diferentes contextos latinoamericanos, pretende dar una visión panorámica de los avances y desafíos encontrados en el proceso. Esta introspección no sólo celebra los logros, sino que también identifica áreas de mejora y lecciones valiosas que pueden enriquecer los esfuerzos futuros para construir ciudades sostenibles y más respetuosas con el medio ambiente.

Construyendo capacidades más allá de la infraestructura

Gustavo Mora Fonseca

La Gran Área Metropolitana de Costa Rica constituye la concentración urbana más importante del país, albergando aproximadamente el 60% de la población y englobando los vecinos cantones de Montes de Oca y Curridabat.

Al transitar por sus calles y avenidas, es difícil distinguir un cantón del otro, pero lo que sí es evidente es que el espacio ha sido moldeado bajo el paradigma de la velocidad, centrado en un único propósito: el vehículo automotor particular.

Entre noviembre de 2019 y abril de 2021, se llevó a cabo el Proyecto Piloto (PP) “Fomento al Ciclismo Urbano en los Cantones de

Montes de Oca y Curridabat” en el marco del Programa Euroclima.

Este proyecto, que abarcó la construcción de 21 km de infraestructura ciclista, estableció un convenio interinstitucional con el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) para crear un andén bici amigable, fomentando así la intermodalidad.

Además, se organizaron talleres para la participación ciudadana, proporcionando información crucial para el diseño de la infraestructura. Asimismo, se generó valioso material audiovisual como herramienta educativa para la movilidad activa.



Figura 27. Infraestructura ciclista construida en el marco del Proyecto Piloto “Fomento al Ciclismo Urbano en los Cantones de Montes de Oca y Curridabat”.

Fuente: Euroclima, 2021.



El legado físico del proyecto en estos cantones es indudablemente valioso, pero su contribución más significativa radica en las capacidades que ha cultivado en las personas e instituciones involucradas en su desarrollo.

En primer lugar, es esencial que las organizaciones encargadas de administrar infraestructuras a nivel nacional o subnacional sean capaces de proponer proyectos que generen cambios transformacionales en sus territorios.

Estos proyectos deben tener un enfoque climático viable y bancable, apuntar a transformar el paradigma tradicional y fallido del transporte hacia la movilidad sostenible. Plantear este Proyecto Piloto

y llevar a cabo sus fases subsiguientes de corrección, desarrollo e implementación fue una experiencia única. Esta experiencia ha sido documentada exhaustivamente y puede replicarse en numerosos cantones de la Gran Área Metropolitana, una región que requiere este tipo de intervenciones en prácticamente todos sus rincones.

La estructura de ejecución funcional del proyecto se adaptó a las condiciones normativas y administrativas de Costa Rica. Se estableció una Unidad Ejecutora con la participación de las Municipalidades de Montes de Oca y Curridabat, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, una ONG (CEDARENA) como administradora de recursos y empresas privadas especializadas en diseño y construcción de infraestructuras

públicas. Este enfoque garantizó la ejecución expedita de los recursos, evitando procesos burocráticos y asegurando principios de eficiencia, eficacia, transparencia y libre competencia, que son fundamentales para la obra pública en Costa Rica.

El proyecto se dividió principalmente en tres etapas: la primera se enfocó en la participación ciudadana, a través de talleres de ciclismo urbano que permitieron recopilar e intercambiar información valiosa para la siguiente fase. La segunda etapa se centró en el diseño detallado de la infraestructura y en la creación de planes maestros de conectividad ciclista en el territorio. La tercera etapa estuvo orientada a los procesos constructivos en el campo.

Estas etapas implicaron superar desafíos técnicos y logísticos, como la obtención de datos de demanda ciclista (utilizando aplicaciones de teléfonos inteligentes como Strava y Waze), la adaptación de estrategias de diseño de infraestructura ciclista internacionales al contexto costarricense (CROW y guías de ingeniería locales), cambios en el recurso humano, transiciones políticas y administrativas, y la resistencia ciudadana al cambio, entre otros.

La pandemia de COVID-19 representó una prueba significativa para el proyecto, obligando a detener todas las acciones temporalmente.

No obstante, surgió la oportunidad de crear ciclovías emergentes, organizar eventos virtuales y presenciar un aumento en el uso de bicicletas por parte de la ciudadanía para sortear las restricciones en el uso del transporte público y vehículos particulares. El concepto de resiliencia fue fundamental para mantener el proyecto a flote y potenciar sus fortalezas en circunstancias complicadas.

Existen numerosas oportunidades de mejora identificadas en este "Proyecto Piloto", como la necesidad de mejorar la comunicación entre la administración local y nacional en términos de movilidad urbana, fortalecer la coordinación regional entre municipalidades, impulsar redes de colaboración y gobernanza entre municipios y la ciudadanía mediante una participación activa, optimizar procesos de construcción y diseño por parte de las entidades administradoras de infraestructura, asegurar la replicabilidad efectiva de este tipo de proyectos, mejorar los procesos de comunicación y documentación de experiencias de movilidad, aplicar correctamente el enfoque de género en el diseño y financiamiento, entre otros aspectos.

Al hacer un balance final del proyecto "Fomento al Ciclismo Urbano en los Cantones de Montes de Oca y Curridabat", se puede afirmar que ha sido un proyecto exitoso en Costa Rica, ha sido un escaparate de prácticas interesantes para la participación ciudadana y alianzas público-privadas.

Este proyecto demuestra que es posible establecer alianzas entre gobiernos locales y representa una oportunidad invaluable para intercambiar experiencias con la Comunidad de Práctica de Euroclima, conocer a personas apasionadas por una movilidad sostenible y, sobre todo, transformar el paisaje urbano hacia uno más humano, sostenible y equitativo, proporcionando una experiencia ciudadana mejorada. Si bien modificar nuestras ciudades latinoamericanas requerirá tiempo y recursos considerables, este proyecto ha iniciado ese cambio y ha sido un catalizador para cantones como Curridabat y Montes de Oca en Costa Rica.

Transformando Ciudades: Oportunidades generadas a partir de la implementación de un PMUS

Ricardo Montezuma y María Fernanda Santacruz

Los efectos del cambio climático son cada día más contundentes y en la actualidad existe un reconocimiento global de que se trata de uno de los mayores desafíos que enfrenta la humanidad. Tales evidencias plantean la necesidad de encarar este reto de manera inmediata, local y globalmente.

Los PMUS tienen muchas ventajas para los municipios desde diversos ángulos técnicos, de planeación, política pública, movilización social y, sobre todo, por las nuevas orientaciones que requieren introducir los gobiernos locales en términos de movilidad, género y atención a grupos específicos o prioritarios de población como, por ejemplo, los de menores recursos, en condiciones de discapacidad o de marginalidad.

Estos planes son estratégicos porque representan iniciativas de planeación y acción voluntarias que no están atadas a ningún requerimiento nacional, en este sentido, son un instrumento para municipios que realmente quieren comprometerse con nuevos lineamientos para su movilidad. Es este compromiso voluntario de los gobiernos locales en países emergentes o en desarrollo, que reconocen y valoran con financiamiento internacional. Los organismos de cooperación como la Unión Europea en su Programa Euroclima, por medio de agencias de implementación como la GIZ o la AFD.

En la medida en que los municipios voluntariamente integran un PMUS, asumen un plan de mediano y largo plazo que requiere de compromiso y liderazgo para implementar una nueva visión basada en temas orientados hacia la sostenibilidad desde nuevos factores técnicos, institucionales, legales, sociales y financieros. Este cambio de orientación busca equilibrar la movilidad y gradualmente remplazar el tradicional modelo que favorece los desplazamientos en vehículos motorizados, como diversos tipos de autos particulares y más recientemente motocicletas.

Adoptar estos nuevos modelos de movilidad sostenible representa una gran oportunidad para que los municipios puedan disminuir las grandes inequidades espaciales, sociales y ambientales que se han venido generando debido a la concentración de acciones centradas en la vialidad de la plataforma principal y en algunos accesos a principales corredores urbanos. Además, ofrece la posibilidad de dar prioridad a zonas rurales, a otros modos colectivos y activos como la caminata y la bicicleta, pero, sobre todo, a una nueva configuración urbana y de protección al medio ambiente, que contribuya a la reducción de la pobreza, las brechas de género y las emisiones de gases de efecto invernadero.

En conclusión, las temáticas están lejos de las habituales preocupaciones urgentes e inmediatas relacionadas con las rutas de buses, los trancones, o las quejas permanentes de los usuarios de autos y motos. El PMUS es un plan estratégico de visión a futuro que implica una voluntad continua de cambio más allá de los periodos político-administrativos, los cuales están

más preocupados por la reelección y los logros partidistas, que por la sostenibilidad de las ciudades. La principal oportunidad para las municipalidades es en gran medida el disponer de una especie de brújula que orienta hacia los grandes retos que imponen global y localmente el cambio climático, retos que seguramente involucraran varias generaciones.

Aprendizajes sobre el desarrollo del PMUS en Ambato

Mario Piñeiros

Si bien el proceso de desarrollo del PMUS de Ambato estuvo lleno de retos y desafíos por superar, estos sirvieron para mejorar el proceso y obtener un mejor resultado final.

Los tiempos reducidos para el diseño y los cambios de la administración fueron sin duda dos de los principales desafíos a afrontar, en el caso de Ambato, el proceso de elaboración del PMUS se redujo a nueve meses, lo que es un tiempo muy corto en comparación con el promedio de tres años que se considera necesario para este tipo de proyectos, por lo que fue necesario implementar medidas para agilizar el proceso y hacerlo más eficiente. Además, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato tuvo cuatro directores de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial entre 2018 y mayo de 2023, estos cambios generaron

inestabilidad en la ejecución del proyecto, pero también fueron una oportunidad para incorporar nuevas perspectivas y experiencias.

Estos aspectos deben ser considerados en futuros proyectos para ser mitigados desde la estructuración. El plan de acción del PMUS identifica una serie de acciones que, si se implementan adecuadamente, pueden contribuir a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía de Ambato a través de la movilidad como elemento estructurador de la dinámica económica y social de la ciudad. Para asegurar el éxito de la implementación del PMUS es necesario ampliar las condiciones administrativas y políticas en lo que respecta a:

(1) Fortalecer la coordinación entre los diferentes actores involucrados en la movilidad urbana, esto puede hacerse mediante la creación de un organismo coordinador de la movilidad urbana; (2) Promover la participación ciudadana en la planificación y gestión de la movilidad urbana que es esencial para garantizar que el PMUS sea un documento que responda a las necesidades de la población, esto puede hacerse mediante la realización de consultas públicas y la creación de espacios de participación ciudadana; (3) Desarrollar un sistema de movilidad sostenible que priorice los modos de transporte no motorizados, esto puede hacerse mediante la inversión en infraestructura para la movilidad no motorizada, como ciclovías y aceras.

En este mismo sentido, es necesario estabilizar los procesos de planificación y gestión de la movilidad urbana a través de: (1) la creación de un organismo coordinador de la movilidad urbana que tenga una estructura y un funcionamiento que garanticen la continuidad del proceso de planificación y gestión de la movilidad urbana; (2) el fortalecimiento de las capacidades técnicas y administrativas de los funcionarios responsables de la planificación y gestión de la movilidad urbana; (3) la implementación de mecanismos de gestión del cambio que permitan abordar los retos que se presentan en la ejecución de los proyectos de planificación y gestión de la movilidad urbana.



Figura 28. Ciudad de Ambato, Ecuador.

Fuente: Euroclima, 2021a.

Adicionalmente, es necesario tener en cuenta que la implementación del PMUS es un proceso a largo plazo que requiere de un compromiso político y financiero por parte las autoridades municipales.

La estabilidad administrativa de la contraparte permitirá garantizar la continuidad del proceso de implementación y, por lo tanto, el logro de los objetivos del PMUS.

Oportunidades generadas en Córdoba, Argentina

Micaela Favaro Leuci y María Sol Petrocelli

La actualización del Plan de Movilidad Urbana y Estrategias de Movilidad en el Área Central de Córdoba puso en evidencia la necesidad de entender, planificar y gestionar la movilidad como parte fundamental de una agenda de gestión urbana buscando reducir brechas y facilitar el acceso a las oportunidades para mejorar la competitividad de la ciudad.

La movilidad urbana en la ciudad de Córdoba ha sido un tema álgido y demandado en la agenda pública local a pesar de los esfuerzos realizados durante las últimas décadas. El abanico de propuestas para resolver las necesidades ciudadanas ha sido de lo más variado: proyectos de subtes, monorriel, ferrourbano, ciclovías, entre muchos otros. Si bien estuvieron acompañados por grandes estudios, el marco de evidencia y una visión integral para satisfacer las necesidades reales de la ciudadanía, no fueron suficientes. Se encontró en este proyecto la oportunidad de contribuir con una herramienta clara y concisa a la estrategia de toma de decisión basada en evidencia con la que el municipio estaba dando sus primeros pasos para entender y satisfacer las demandas ciudadanas.

El diagnóstico expone que la situación actual es la consecuencia de medidas de planificación aisladas y reduccionistas, que poco asimilaron las dinámicas urbanas del siglo XXI.

El paradigma sobre modelos de ciudades evoluciona hacia las smart cities, superando el zoning de la modernidad, donde la movilidad y el transporte son ejes ineludibles en el nuevo esquema que apunta a recuperar la escala humana como motor de desarrollo, donde la regulación del uso del suelo deja de ser un simple mapa para convertirse en una herramienta fundamental e indispensable para gestionar y llevar adelante ciudades compactas y sostenibles en términos sociales, ambientales y económicos.

En línea con lo anterior, la gobernanza y una visión parcial de los problemas públicos es uno de los principales desafíos que atraviesan las gestiones locales. La mayoría de las conversaciones en los gobiernos se producen en silos estancos, con escasa vinculación horizontal entre las áreas.

Esto se transforma en una pérdida de oportunidades, quita la posibilidad de contar con datos útiles y enriquecedores para más de un Programa o proyecto. Este contexto, a su vez, es complejizado al abordar el problema de la movilidad en profundidad ya que Córdoba es una de las ciudades más extensas del mundo: su ejido municipal abarca 576 km² con un índice de habitantes por hectárea bajo, que complejiza aún más la gestión urbana.

Contar con el apoyo del Programa Euroclima, las agencias de financiamiento como la AFD y las consultoras internacionales han sido los complementos necesarios para plasmar a través de un diagnóstico empírico la necesidad ciudadana de presentar por un lado, un sistema de movilidad multimodal urbano y metropolitano, como también un plan de acción para restaurar el transporte ferroviario urbano, mejorar el sistema de transporte público de colectivos (principalmente en lo que respecta a cobertura y frecuencia), alertar sobre el crecimiento del parque automotor y reducir los siniestros en motos que se llevan un papel protagónico. El contexto de incertidumbre macroeconómico hace difícil pensar en desafíos de largo plazo e implementar la visión sistémica que un proyecto como el que el PMUS propone.

En este contexto el proyecto se planteó con un esquema de gobernanza con fuerte base en datos. La gobernanza se estableció bajo una coordinación general con el soporte de un equipo permanente de movilidad propio del municipio, sumado a una serie de lazos en las diferentes secretarías municipales y vinculaciones institucionales externas a demanda del proyecto, con diferentes niveles de gestión local, provincial y nacional. Se contó con la participación de los sectores académicos, privados y ONGS.

La movilidad urbana se presentó y se consolidó con una visión integral que, con el aporte de los datos existentes y nuevos recolectados, está abriendo paso a un cambio de paradigma respecto a cómo gestionar, analizar y visibilizar la información. La interoperabilidad de los datos colaboró para dejar atrás la idea de movilidad que sólo se expresaba como la concreción de un desplazamiento, como un origen destino, para ir hacia el concepto de movilidad como acceso a oportunidades y amenidades que brinda la ciudad.

El desafío se hizo presente en la incorporación de nuevas fuentes de información vinculadas a los distintos modos de transporte, equipamientos urbanos, normativas vigentes, proyecto en desarrollo y a la perspectiva de la economía del cuidado a través del entendimiento de la movilidad del cuidado entre otros aspectos, para lograr un análisis superador. Lo cual se tradujo automáticamente en un arduo trabajo de gobernanza, actualización, sistematización.

En conclusión, el trabajo de gobernanza ha sido el hilo conductor, el encargado de atar y hacer funcionar la diversidad de posibilidades que la movilidad permite, dándole sentido en un todo. Los logros obtenidos demuestran que es posible expandir la metodología de trabajo a otras esferas del gobierno municipal para comprometerse activamente y así forjar el cambio de paradigma.



Figura 29. Ciudad de Córdoba, Argentina.

Fuente: Patricia Calderón Peña, 2021.

Construyendo puentes Francia – América Latina

Rafael Alatryste-Gamba

El dirigir la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Córdoba es una de las experiencias profesionales más enriquecedoras que un urbanista o profesional de los transportes pueda vivir: dirigir un equipo técnico internacional (nuestro consorcio estando basado en Argentina, Brasil y Francia), con la capacidad de ver en grande (cambia al diseño habitual de una línea de transporte por aquí, otra línea por acá) y el privilegio de trabajar de manera conjunta y a largo plazo con los decisores de la institución beneficiara, lograron construir este puente.

Surge como primer aprendizaje el reconocimiento de que el mundo de la movilidad ha sido sin duda plenamente globalizado: circulan así por el mundo entero modelos, maneras de hacer, referencias en materia de políticas públicas adaptadas de forma diferente en diferentes contextos. Sigue como conclusión la relevancia de hacer un llamado a equipos internacionales capaces de ofrecer a cada ciudad lo mejor de lo que se hace en el mundo, tanto en materia de organización institucional, de gestión financiera de las actividades, de técnicas y ofertas, de estándares de servicio, de herramientas, de procesos y de maneras de hacer.

Hoy en día pocas son las ciudades que pueden gestionarse en ostracismo completo, sabiendo que los desafíos del desarrollo urbano sustentable son comunes a toda la humanidad. Queda en tercer punto la frustración que, dentro de ese marco, el espacio ofrecido por el proceso de elaboración del PMUS es muy reducido para la riqueza de intercambio de experiencias y de conocimientos necesarios a la transformación de la acción pública local.

Para finalizar, sería quizás pertinente reflexionar en la integración de los miembros de los equipos técnicos consultores en la Comunidad de Practicas de Euroclima, con miras a prolongar de manera más durable el intercambio de experiencias y conocimientos en torno a la elaboración y la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la región.

Desafíos y Estrategias para fortalecer los PMUS

Ricardo Montezuma

La planificación y ejecución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible representan un paso crucial hacia ciudades más habitables y sustentables. Sin embargo, es esencial reconocer que, a pesar de los avances significativos, todavía existen áreas que requieren mejoras tanto en la formulación como en la implementación de estos planes.

Desde la fase de formulación, se ha evidenciado la necesidad de adaptar ciertas temáticas específicas a las particularidades locales de los municipios. Esto puede determinarse a través de los fundamentos metodológicos establecidos por MobiliseYourCity, una iniciativa respaldada por múltiples donantes que tiene como objetivo brindar apoyo a los gobiernos asociados en la mejora de la planificación y la financiación de la movilidad urbana. En este sentido, tanto los marcos jurídicos nacionales como los locales en materia de transporte presentan particularidades que requerirán ajustes para que las ciudades puedan asumir de manera más efectiva la planificación y gestión de la movilidad sostenible.

Además, surgen nuevas temáticas que están teniendo un impacto significativo en la movilidad actual y que deben ser abordadas en la planificación y gestión de la movilidad urbana. Un ejemplo de ello es la influencia de las aplicaciones de transporte urbano público, tanto para pasajeros como para servicios de mensajería. Asimismo, se deben considerar los nuevos vehículos de uso individual y logístico (micromovilidad), como patinetas, ciclomotores (Scooter), bicicletas

de carga y, sobre todo, las motocicletas. Estas últimas representan desafíos mucho más significativos que los automóviles en muchas ciudades y países, dado que su presencia en el entorno urbano y rural está creciendo a un ritmo más acelerado.

Por otro lado, es necesario buscar estrategias que consoliden la apropiación y la continuidad de los municipios en su implementación. Estos temas plantean el reto de arraigar el PMUS en la gestión estratégica de los municipios más allá de los períodos administrativos. En este sentido, podría ser de gran utilidad generar una guía de implementación y seguimiento, similar a la realizada por MobiliseYourCity para la formulación de los PMUS.

Dentro de esta guía, se podrían considerar formas de acción para despertar el interés de los nuevos gobiernos y gobernantes, con el fin de garantizar la continuidad de los planes. Incluso en los presupuestos iniciales destinados para poner en marcha los PMUS, se podría prever la asignación de recursos para la creación de pequeñas unidades externas o la contratación de consultores que puedan apoyar a los municipios en la continuidad de los PMUS.

En resumen, las metodologías propuestas para los PMUS deben contemplar alternativas que faciliten la adaptación de su enfoque a los diversos contextos locales, especialmente teniendo en cuenta los rápidos cambios en la movilidad impulsados por las TIC y los nuevos servicios y vehículos.

Además, las directrices metodológicas de MobiliseYourCity deben proporcionar una orientación más precisa para los primeros

pasos en la implementación y ejecución del plan, particularmente en la gestión de los cambios políticos.

¿Qué podemos mejorar?

Diana Ardila Luengas y Nicolás Cruz González

El desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y de Programas de Inversión o Políticas Nacionales de Movilidad Urbana, han enseñado valiosas lecciones para la región de América Latina y dejan también algunos aspectos para mejorar. Entre ellos, la necesidad de una mayor articulación entre las agencias implementadoras es crucial para seguir avanzando en la coherencia y uniformidad de los procesos en los diferentes proyectos de movilidad urbana. Iniciativas globales como MobiliseYourCity pueden jugar un papel importante en el seguimiento y visibilidad de los planes con el ánimo de ir garantizando su implementación y mantener la inercia para su desarrollo en los territorios.

Esto requiere una base de productos homólogos, lo que permitirá una mejor integración y compatibilidad.

Una lección importante es la falta de acceso al proceso de los proyectos. Más allá del producto final, es esencial conocer el proceso para identificar aspectos relevantes y aprender de las etapas intermedias.

Además, se debe fortalecer la red de ciudades beneficiarias e involucrar a otras ciudades y actores relevantes. Esta colaboración es esencial para compartir conocimientos y experiencias que enriquezcan los proyectos de movilidad urbana sostenible.

¿Cómo podemos avanzar? Una visión desde la GIZ

Alvaro Motta y Victor Valente

El avance en la implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Programas de Inversión o PNMUS ha revelado valiosas lecciones para América Latina. Se destaca la necesidad de una mayor coordinación y colaboración entre las entidades involucradas en estos procesos. Esta cohesión resulta clave para asegurar la coherencia y uniformidad en los procesos a lo largo de diversos proyectos de movilidad urbana en la región.

Para lograrlo, promover la homologación de productos y una mayor articulación de las agencias implementadoras del Programa puede resultar muy útil, ya que se puede generar mayor integración y compatibilidad entre distintas las iniciativas. Asimismo, se debe otorgar un mayor acceso al proceso de desarrollo de los proyectos para aprender de etapas intermedias y no limitarse únicamente al resultado final. Comprender estas etapas permitirá identificar aspectos cruciales y aprender de las experiencias compartidas durante el proceso de implementación.

Además, es fundamental consolidar las herramientas que garanticen la sostenibilidad y el escalado de las acciones emprendidas. Si bien se han alcanzado éxitos en la ampliación

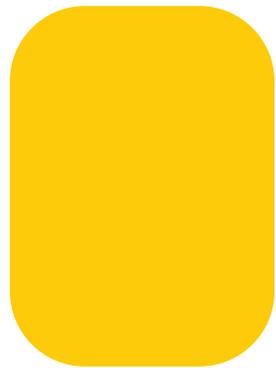
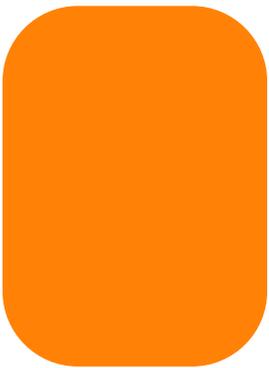
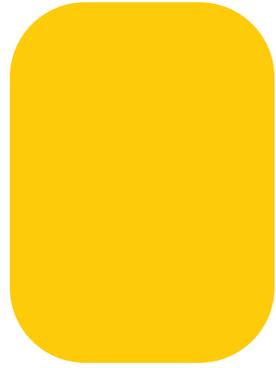
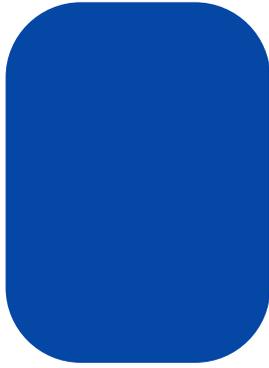
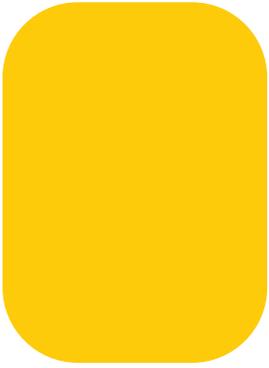
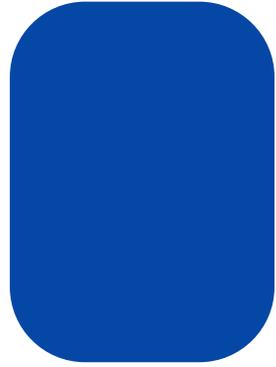
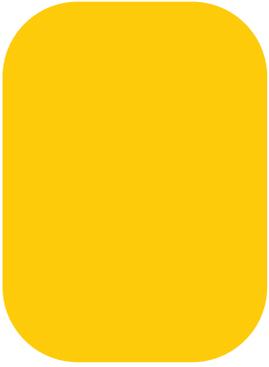
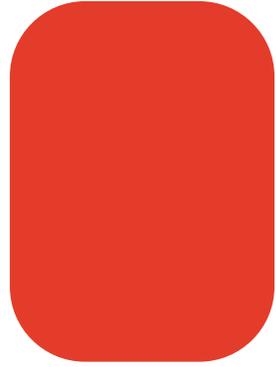
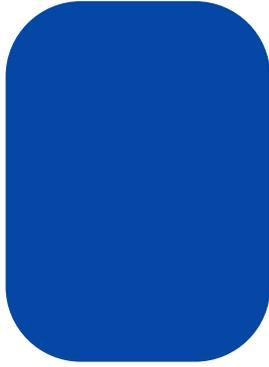
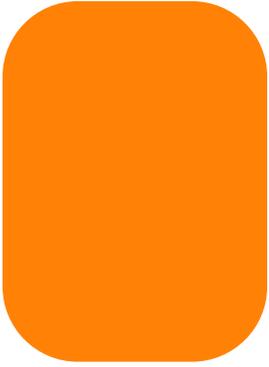
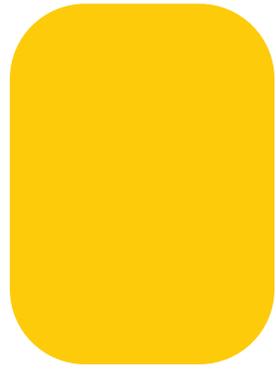
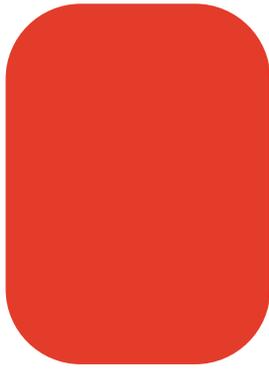
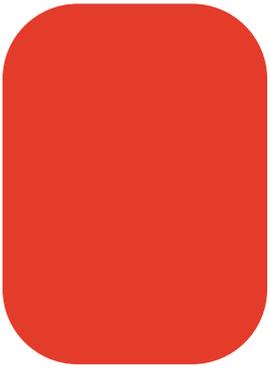
de acciones y proyectos, es necesario reforzar las herramientas que lo hacen posible, especialmente aquellas que facilitan el acceso a la financiación y fortalecen la sostenibilidad de las acciones a largo plazo.

No menos importante, también se deben fortalecer las redes de ciudades participantes, extendiendo los impactos del Programa a través de una colaboración activa y continua. Invitar a contrapartes y actores clave a involucrarse en el ecosistema de movilidad sostenible de la región más allá del alcance de sus acciones individuales es una estrategia pertinente que puede requerir mayor atención y profundización.

Por último, se recomienda intensificar la articulación con otras iniciativas de cooperación internacional para potenciar el impacto del Programa, aprovechando la diversidad de agencias de cooperación disponibles en la región. Esta colaboración ampliada puede enriquecer significativamente los resultados y garantizar un avance en la implementación más efectivo de los proyectos de movilidad urbana sostenible en América Latina.

4

**¿Qué viene
después?**



¿Qué viene después de un Plan de Movilidad?

Juan Martín Sitjá

¿Y qué viene después de la formulación de un Plan de Movilidad? Una vez terminada la etapa de diagnóstico, planificación y pruebas piloto, donde Euroclima interviene como Programa, comienza la etapa quizás más importante del proceso: la implementación concreta de acciones y ejecución de las obras prioritarias identificadas. Para ello, se requiere movilizar significativos recursos financieros y aquí es donde la necesidad de captar fondos internacionales que puedan complementar el financiamiento propio local y nacional, público y privado.

El financiamiento internacional no sólo ofrece un apalancamiento financiero crucial para que la planificación se traduzca en acción y en bienestar para la población, sino que también aporta experiencia técnica y mejores prácticas globales para optimizar esa puesta en marcha. Para concretizar los beneficios ambientales, económicos y sociales que fueron identificados y mejorar la calidad de vida en las ciudades, se requiere una estrategia de financiamiento robusta basada en una sólida formulación del plan y de las iniciativas bien estructuradas y contextualizadas para que sean financiables.

Después del Programa Euroclima

Diana Ardila Luengas

El Programa Euroclima ha sido relevante para el desarrollo de las ciudades Latinoamericanas, si bien los proyectos han estado enfocados en movilidad, reconocemos que esto tiene un impacto directo en otros ámbitos del desarrollo de los territorios.

Esperamos que las ciudades y los países hayan aumentado lo suficiente sus capacidades (tanto en recursos humanos como financieros) para poner en marcha la aplicación de los planes de acción de los instrumentos de planificación desarrollados. Alguna asistencia técnica adicional podría ser clave para no perder el impulso entre el proceso de planificación y la preparación de proyectos complejos.

También cabe esperar que los PMUS y las PNMUS se apropien bien como documentos de planificación significativos.

América Latina ha estado avanzando en la transformación de los sistemas de movilidad urbana, con algunas ciudades que son líderes en innovaciones de movilidad urbana sostenible (especialmente las grandes capitales como Bogotá, Santiago, Ciudad de México, entre otras). En este camino, el valor añadido de Euroclima fue apoyar este proceso para ciudades intermedias con un enfoque climático, lo que ha llevado a que tomen ese impulso necesario para avanzar en la agenda del desarrollo.

La iniciativa de la Comunidad de Práctica-Plataforma Latinoamericana de Movilidad Urbana Sostenible será clave para continuar con el proceso de intercambio de experiencias y conocimiento entre las ciudades de la región.

Los PMUS y las PNMUS proponen un plan de acción para su aplicación; los esfuerzos futuros deberán centrarse en la aplicación de dichas medidas. Esos planes de acción contienen las medidas necesarias para la transformación real de la movilidad urbana sostenible, lo cual incluye refuerzo de la gobernanza institucional para la planificación y gestión de la movilidad urbana, construcción de capacidades para los equipos técnicos de las autoridades locales, desarrollo de infraestructura.

El camino a seguir ya ha sido definido a través de los procesos participativos y la elaboración de estos planes, se espera que en el mediano y largo plazo puedan ser implementados con éxito.

Hacemos un llamado a la acción para implementar dichos planes a través de la articulación de diferentes actores, entre ellos el sector privado, quienes juegan un rol importante para la sostenibilidad de los proyectos. El rol de las organizaciones de cooperación internacional para el desarrollo es hacer el puente entre las ventanas de financiación disponibles y los proyectos propuestos para garantizar la implementación.

Las agencias implementadoras del Programa Euroclima, con el apoyo de la alianza MobiliseYourCity, en su espíritu TeamEurope, continuarán trabajando para apoyar la implementación de los PMUS y las PNMUS haciendo el enlace entre las oportunidades propuestas por la Unión Europea (GlobalGateway, LACIF, instrumentos de reducción de riesgos) con las ciudades y países en la región.

Más allá de Euroclima, perspectivas desde la GIZ

Alvaro Motta y Victor Valente

Como se afirma en el apartado anterior, el Programa Euroclima ha tenido impactos considerables en el ámbito de la movilidad urbana sostenible de las ciudades de Latinoamérica, para implementar eficazmente sus planes de acción.

Igualmente entendemos que sostener estos avances requiere un esfuerzo continuo en términos de asistencia técnica adicional, para garantizar que los proyectos avancen de manera efectiva y se capitalice el impulso generado en etapas anteriores.

Por otro lado, también consideramos que la sostenibilidad de estos trabajos requiere de la consolidación de los distintos liderazgos en la región, de tal manera que sigan impulsando la visión de una movilidad urbana sostenible y asuman los retos por venir. Desde nuestro lado, buscamos empujar un ecosistema regional en el que estos actores sigan encontrando herramientas y oportunidades de utilidad para su trabajo.

El caso de la Comunidad de Práctica - Plataforma Latinoamericana de Movilidad Urbana Sostenible, ejemplifica esos espacios colaborativos y de aprendizaje con el potencial de impulsar sinergias y alianzas estratégicas bajo la iniciativa de sus miembros.

También recordamos que los PMUS y PNMUS ya presentan caminos claros para avanzar hacia una movilidad urbana sostenible real.

Ahora, el foco debe estar en la implementación efectiva de las medidas identificadas, lo que implica fortalecer la gobernanza institucional, capacitar a los equipos técnicos locales y desarrollar la infraestructura necesaria.

Es esencial recordar que estos planes deben considerarse documentos vivos, sujetos a actualizaciones periódicas mediante procesos participativos.

Los PMUS y PNMUS como herramientas de gestión del conocimiento

“El resultado tangible del desarrollo de los diferentes proyectos, además de los Proyectos Piloto, son los documentos PMUS y PNMUS. Estos planes y políticas, que incluyen los lineamientos para transformar la movilidad de las ciudades y países, son también un canal para difundir conocimiento y se espera que se consoliden como referentes para otras ciudades de la región que están implementando o implementarán acciones hacia una movilidad más equitativa y sostenible. Adicional a estos documentos, el desarrollo de publicaciones, como esta, también son canales para que las lecciones y experiencias de las ciudades, agencias y otros actores involucrados sean compartidas y difundidas para acciones futuras”.



Maryfely Rincón

Referencias

- AGEM-Agência Metropolitana da Baixada Santista. (2023). Plano Regional de Mobilidade Sustentável e Logística da Baixada Santista.
- Sustentável e Logística da Baixada Santista. Alcántara. (2019). Tuc-tucs eléctricos en San Juan de Comalapa – Guatemala.
- Charles Lindblom. (1959). The Science of Muddling Through. Public Administration Review.
- Consortio Safege. (2022). Encuesta a Hogares origen – destino para la ciudad de Córdoba (EHOD).
- Corro, A. (2023). Biciestacionamiento Masivo en la ciudad de Puebla, México.
- David Easton. (1965). A Systems Analysis of Political Life.
- Elis Motta. (2023). Encuentro del Comité Directivo de la Comunidad de Practicas CoP del Programa Euroclima.
- Euroclima. (2021a). Ambato inicia recolección de información para su plan de movilidad sostenible. Obtenido de: <https://www.euroclima.org/contact-9/noticia-urbano/1324-plan-movilidad-urbana-sostenible-ambato-inicia-recoleccion-informacion>.
- Euroclima. (2021b). Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible de Chile.
- Euroclima. (2021c). Montes de Oca inaugura primera etapa de ciclovía para fomentar ciclismo urbano. Obtenido de: <https://www.euroclima.org/contact-9/noticia-urbano/1100-euroclima-construye-acciones-hacia-la-movilidad-cero-emisiones-rumbo-a-la-cop26-4>
- Euroclima. (2022a). Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Antofagasta.
- Euroclima. (2022b). Política Nacional de Movilidad Sostenible de Uruguay.
- Euroclima. (2023a). Apoyo al fortalecimiento institucional para la implementación de la Política de Movilidad Urbana Sostenible en Uruguay.
- Euroclima. (2023b). Formulación Programa Nacional de Movilidad Urbana para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático en Chile.
- Harlem Brundtland. (1987). Informe Brundtland “Nuestro Futuro Común.”
- Harold D. Lasswell. (1936). Politics: Who Gets What, When, How. New York: Whittlesey House.
- Heifetz, R. A., & Linsky, M. (2002). Leadership on the Line: Staying Alive Through the Dangers of Leading. Harvard Business Press.

ITDP. (2022). Mobility and Access for Babies, Toddlers, and Their Caregivers Course.

Ministerio de Ambiente et al. (2021). Guía para la planificación de la movilidad urbana sostenible en Uruguay.

MobiliseYourCity. (2023). Desarrollando Planes de Movilidad Urbana Sostenible Guía para geografías de MobiliseYourCity. <https://www.mobiliseyourcity.net/es/Modelar-y-Planificar-La-Movilidad-Urbana-En-Tiempos-de-Crisis>.

Monzón, Cascajo, Madrigal, & López. (2006). PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible. TRANSyT & Centro de Investigación Del Transporte de La Universidad Politécnica de Madrid.

SETEC Hidrobrasileira Obras e Projetos Ltda. (2022) Workshop con gestores públicos y funcionarios de ayuntamientos Baixada Santista.

Municipalidad de Córdoba. (2023). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Córdoba.

Simon, H. A. (1957). Models of man; social and rational.

Ministerio de Transporte de Colombia. (2022). Estrategia Nacional De Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA. In Unidad de Planeación Minero Energética, Republica de Colombia (GIZ, Vol. 12, Issue 6). <https://doi.org/10.2841/954501>

Urban Age. (2007). Integrated city making. Governance, Planning, and Transport.

Movilidad Urbana Euroclima

Resultados y lecciones de la
implementación.

2018 -2024



Cofinanciado por:



Cofinanciado por
la Unión Europea



Implementado por:



Asistencia técnica por:



En colaboración con:

