



MINURVI

ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO

II CONFERENCIA DE LAS CIUDADES

Hacia una Movilidad Segura,
Asequible y Sostenible
en América Latina y el Caribe

Memoria General
(2018)



<https://ciudades.cepal.org/2018/es>

Con el apoyo de:



Financiado por
la Unión Europea



Transformative
Urban Mobility
INITIATIVE

En colaboración con:



CONTENIDO

A.	RESUMEN GENERAL DE LA CONFERENCIA	2
B.	CONCLUSIONES GENERALES DE LA CONFENRECIA.....	4
C.	SESIÓN DE APERTURA	7
D.	MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y LAS AGENDAS GLOBALES DE DESARROLLO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.....	8
E.	POLÍTICAS NACIONALES DE MOVILIDAD URBANA (PNMU) EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.....	10
F.	PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.....	11
G.	FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD URBANA	13
H.	DIÁLOGO TALANOIA REGIONAL - MOVILIDAD URBANA BAJA EN CARBONO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	14
I.	FORTALECIENDO LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA AGENDA URBANA POR MEDIO DE LA LEGISLACIÓN URBANA	16
J.	MONITOREO DE LA MOVILIDAD URBANA EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	17
K.	PRESENTACIÓN DE LA PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA AMÉRICA LATINA.....	19
L.	EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.....	20
M.	LA MOVILIDAD URBANA: OPORTUNIDADES PARA LOGRAR UNA ACCIÓN INTERSECTORIAL PARA LA SALUD URBANA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	22
N.	MOVILIDAD INTELIGENTE, RETOS Y OPORTUNIDADES EN ALC	23
O.	MOVILIDAD URBANA Y SUSTENTABILIDAD ENERGÉTICA EN AMÉRICA LATINA	24
P.	COORDINACIÓN ENTRE MÚLTIPLES ACTORES PARA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	26
Q.	EL PAPEL CENTRAL DE LOS GOBIERNOS LOCALES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA AGENDA URBANA Y DE LA AGENDA 2030	27
R.	PREPARACIÓN DE PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE SOSTENIBLE	28




A. RESUMEN GENERAL DE LA CONFERENCIA

La Segunda Conferencia de las Ciudades (CCII) se llevó a cabo en la sede de la CEPAL en Santiago, Chile entre el 16 y 19 de octubre de 2018. En su segunda versión, se buscó explorar oportunidades para acelerar la implementación sistémica de la movilidad urbana segura, asequible y sostenible en América Latina y el Caribe y presentar herramientas para comprender y promover una movilidad urbana sostenible como parte del Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana (NAU) en América Latina y el Caribe (PAR), de la NAU, de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y del Acuerdo de París.

Objetivos: La CCII reunió a una amplia gama de actores que participan en la planeación urbana y el desarrollo de la ciudad y tienen incidencia en la toma de decisiones, para dialogar sobre los mecanismos de implementación del PAR y la NUA en la región. Durante la conferencia, se abrió el diálogo no solo para discutir los desafíos en gobernanza, financiamiento y monitoreo en relación a la movilidad urbana, sino también se incluyeron temas de igualdad y género con especial atención a las mujeres en movilidad, salud y movilidad activa. El objetivo principal de las conferencias de las ciudades es ofrecer una plataforma regional de diálogo estratégico enfocado en la implementación de la NAU, y el cumplimiento de los ODS, especialmente el ODS 11.

Estructura: La CCII se llevó a cabo durante 4 días. Los primeros 3 días se enfocaron en la movilidad urbana en ALC con sesiones clave donde se analizaron las políticas nacionales de movilidad urbana (PNMU), planes de movilidad urbana sostenible (PMUS); igualdad y género. También se evaluaron oportunidades para mejorar el acceso al financiamiento internacional y local; asociaciones público-privadas; movilidad urbana inteligente; y herramientas para el monitoreo la movilidad urbana. El día final se enfocó en el papel de los gobiernos locales para la implementación de la NAU y los ODS en la región. Además, se realizó el lanzamiento de la Iniciativa de Mujeres en Movimiento (IMEM) en el marco de la conferencia, y una serie de sesiones y actividades paralelas, que consideraron la legislación urbana, la cooperación multi-actor y la generación de capacitación para la gestión de proyectos. Esta Memoria incluye resúmenes para las siguientes sesiones:

- Sesión de apertura
- Movilidad urbana sostenible y las agendas globales de desarrollo en América Latina y el Caribe;
- Planificación Nacional de Movilidad Urbana (PNMU) en América Latina y el Caribe;
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en América Latina y el Caribe;
- Financiamiento para la movilidad urbana: un enfoque alternativo para la movilización de recursos en América Latina;
- Diálogo Talanoa Regional - movilidad urbana baja en carbono en América Latina y el Caribe;
- Fortaleciendo la Implementación de la Nueva Agenda Urbana por Medio de la Legislación Urbana;
- Monitoreo de la movilidad urbana en ciudades de América Latina y el Caribe;
- Presentación de la Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible para América Latina;
- Empoderamiento de las mujeres en el transporte en América Latina y el Caribe;
- La movilidad urbana: oportunidades para lograr una acción intersectorial para la salud urbana en América Latina y el Caribe;
- Movilidad inteligente, retos y oportunidades en América Latina y el Caribe;
- Movilidad urbana y sustentabilidad energética en América Latina y el Caribe.
- Coordinación entre múltiples actores para una movilidad urbana sostenible en América Latina y el Caribe;
- El papel central de los gobiernos locales en la implementación de la Nueva Agenda Urbana;
- Preparación de proyectos de movilidad urbana y transporte sostenible.



Se puede acceder a las grabaciones y presentaciones de la conferencia en el siguiente vínculo:

- Segunda Conferencia de las Ciudades en la Sala Raúl Prebisch y Celso Furtado:
http://conferencias.cepal.org/IIconferencia_ciudades2018
- Vínculo para el evento paralelo de legislación urbana:
http://conferencias.cepal.org/legislacion_urbana/index.htm

Perfil de los panelistas: Participaron representantes de gobiernos nacionales y sub-nacionales, representantes de redes de gobiernos locales, de organizaciones internacionales, expertos y académicos de los temas de movilidad y de transporte, representantes del sector privado y de la cooperación internacional.

Número de participantes: 63 panelistas (46% mujeres y 53% hombres) en las sesiones principales y aproximadamente 400 participantes durante la CCII en general. Entre 60-100 participantes por día.

Webstreaming: Durante la conferencia, un total de 328 usuarios se conectaron.

Prensa:

- Entre el 12 y el 20 de octubre, última fecha cierre del monitoreo, se contabilizaron 30 artículos de prensa relacionados con la CCII a través del servicio Meltwater. Los países con mayor número de publicaciones fueron Chile, Brasil, China, México y Perú.
- En Facebook en español e inglés se hicieron 9 publicaciones relacionadas con la CCII desde el 12 de octubre al 20 de octubre, que generaron 52.000 impresiones.
- En la cuenta oficial de la CEPAL en Twitter en español e inglés se publicaron 28 tuits sobre la CCII entre el 24 de septiembre y el 31 de octubre, que generaron más de 246.300 repeticiones.
- Se creó un álbum fotográfico en las cuentas de Flickr en español e inglés en el que se subieron fotografías tomadas por la Unidad de Información Pública.
 - Vínculo en español:
<https://www.flickr.com/photos/cepal/albums/72157696635552310>
 - Vínculo en inglés:
<https://www.flickr.com/photos/eclac/albums/72157672401843597>

Sitio web de la Conferencia de las Ciudades

- En español: <https://ciudades.cepal.org/2018/es>
- En inglés: <https://ciudades.cepal.org/2018/en>



B. CONCLUSIONES GENERALES DE LA CONFENRECIA

1. Participación de nuevos actores:

La CEPAL tiene como objetivo involucrar distintos grupos de actores en la Conferencia de las Ciudades y propone un diálogo multi-sector y multi-escala. Como resultado de las dos primeras versiones, la CCII logró convocar a representantes de gobiernos nacionales, locales y sub-nacionales, bancos de desarrollo, sector privado, representantes de la academia y de la sociedad civil para discutir la agenda regional hacia un desarrollo urbano sostenible. Como resultado, la CCII se convirtió en una plataforma clave que permitió una mayor participación de diferentes actores, y se espera que en la próxima versión se convierta en una herramienta con un componente más fuerte de incidencia en política pública y que se preste como una reunión preparatoria para el Foro Urbano Mundial del 2020.

2. Ciudades como instrumento de política pública:

Se planteó la ciudad y las políticas de desarrollo urbano sostenibles como instrumentos estratégicos para el cambio estructural con igualdad y detonadores para el crecimiento si la política pública es capaz de aprovecharlos. Para ello se requiere una agenda multilateral y conjunta que es capaz de movilizar redes de actores interdisciplinarios e intersectoriales. Eso implica, por un lado, abordar la sostenibilidad urbana desde políticas de diferentes áreas de los gobiernos y por otro, generar alianzas efectivas entre actores de diferentes niveles de gobierno, sociedad civil y el sector privado.

3. Participación del Caribe:


Como resultado de la CCII es destacable la participación de los gobiernos del Caribe en el diálogo. Durante la conferencia, los países del Caribe participantes expresaron la urgencia de actuar ante la necesidad que enfrenta la subregión para adaptarse a los efectos del cambio climático y la necesidad de acción y apoyo para desarrollar los temas de movilidad y transporte.

4. Monitoreo

La necesidad de monitoreo, seguimiento y reporte de información con el fin de evaluar la efectividad de las diferentes políticas, programas o planes ha sido reconocida ampliamente en las agendas globales. Durante la conferencia, se presentaron iniciativas locales consolidadas de monitoreo de la movilidad urbana en la región, con buenas implicaciones para el futuro. No obstante, persisten retos importantes que dificultan el éxito del monitoreo de la movilidad urbana. Si bien se cuenta con iniciativas consolidadas, es esencial trabajar por involucrar y garantizar el acceso a la información a más actores para que estos también puedan establecer cómo proceder. Por otro lado, es clave encontrar la forma de consolidar información efectiva y encontrar el mecanismo para garantizar que sea comparable entre diferentes bases de datos para generar conocimiento. Asimismo, la construcción de capacidades de oficiales gubernamentales en las entidades encargadas del monitoreo y reporte de la información fue reconocido como una parte clave de la agenda global. Sumado a esto, la carencia de recopilación de datos en relación con los asentamientos humanos lo cual representa una barrera importante para el desarrollo de políticas urbanas que atiendan las necesidades de los ciudadanos.

5. Financiación

Los bancos de desarrollo nacionales, regionales e internacionales son actores fundamentales en el financiamiento de la movilidad urbana sostenible. Actualmente existe un interés por financiar a las ciudades directamente, sin embargo, existen fuertes reto en encontrar la forma en que los gobiernos locales puedan recibir estos fondos sin tener que depender del gobierno nacional o



regional. De forma paralela, es necesario fortalecer el rol del Estado en la financiación de las ciudades intermedias con necesidades en el desarrollo de una movilidad sostenible. Para facilitar el acceso a fondos de financiamiento es esencial definir las reglas en cuanto a lo legislativo para la autorización y/o limitación de los niveles de endeudamiento.

6. Género

A pesar de tener un amplio conocimiento sobre la diferencia en los patrones de viaje entre hombres y mujeres, así como de las desiguales preocupaciones de las mujeres por su seguridad, todavía no hay una inclusión sistemática de las necesidades de las mujeres en los proyectos de transporte. Es necesario visibilizar este tema con el fin de acabar con las desigualdades de género que perpetúan el acceso a la ciudad y a los recursos. Para esto, es necesario formular políticas de movilidad urbana sostenible específicas sobre la experiencia de las mujeres en el transporte público. Como resultado no solo se beneficiará a la población de mujeres, sino que también puede ayudar a comprender las dificultades de muchos otros usuarios en el transporte. Si no se aborda de forma efectiva esta situación, será difícil contar con sistemas de transporte que sean eficientes, sostenibles y accesibles a toda la población.

7. Nuevas plataformas


La CCII ofreció un espacio para presentar las plataformas existentes y nuevas que se crean para facilitar el intercambio de conocimiento entre distintas ciudades y países, en particular sobre movilidad urbana sostenible. Al nivel regional, la CEPAL, en colaboración con ONU-Habitat y MINURVI, está desarrollando la “Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe” con el objetivo de dar seguimiento de la implementación de la NAU y la dimensión urbana de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la cual tendrá un componente de movilidad urbana. Asimismo, la Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible para América Latina (PLATMUS), que está en desarrollo bajo la coordinación de la Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones Municipalistas (FLACMA), con la asistencia técnica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP México, y de sus socios permanentes, CEPAL, ONU Medio Ambiente y MobiliseYourCity (MYC- GIZ y AFD), ofrecerá una herramienta importante al nivel regional.

8. Impacto sobre la salud urbana

Es necesario un mayor dialogo sobre la salud urbana y la movilidad urbana. La movilidad urbana y los sistemas de transporte en las ciudades de nuestra región tienen impactos físicos y sociales importantes en la salud y el bienestar de los habitantes urbanos, y la distribución de estos efectos refleja las inequidades de la región. Algunas recomendaciones clave para enfrentar estos desafíos que fueron destacadas en la conferencia incluyen: reducir la cantidad de viajes realizados; cambiar de modo de transporte; incluir el transporte de cargo interurbano en las agendas de trabajo y evaluación; y mejorar la tecnología de transporte. El conjunto de estas acciones tendrá impactos positivos y sinérgicos para la salud y bienestar humano, la mitigación del cambio climático, el desarrollo económico, y el cumplimiento de los ODS.

9. Alianzas y colaboración multi-actor

Las alianzas son herramientas que permiten el intercambio de experiencias, conocimiento, financiamiento, pero, sobre todo, permiten que se genere un marco común para la acción urbana. Se puede pensar en realizar proyectos de forma individual, pero en realidad es más fácil y efectivo desarrollar iniciativas en alianza con otros actores. Estas alianzas permiten ampliar la cobertura y



alcance de un proyecto. La CCII fue un espacio que permitió, presentar las diferentes redes que se han establecido con el último objetivo de alcanzar un desarrollo sostenible en el mundo.

Si bien la CEPAL ha habilitado el espacio para este tipo de diálogos con diferentes actores acerca del tema de movilidad urbana, es igualmente importante mantener y reforzar las alianzas con actores que han estado involucrados en el desarrollo y apoyo de la conferencia en su versión anterior (Banco Mundial y Banco Interamericano de Desarrollo, por ejemplo, quienes en la segunda versión no pudieron estar presentes).



C. SESIÓN DE APERTURA

Martes, 16 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivo: Formalmente abrir la conferencia con la participación de socios claves

Mensajes claves:

- Cambio climático: el sector transporte es uno de los que más contribuye a las emisiones de contaminantes globales (18,5%). Representa alrededor del 25% de la demanda mundial de energía y el 61% del consumo anual de petróleo. En los últimos 10 años, la región ha duplicado su flota total de vehículos, agregando 100 millones de vehículos a sus carreteras. Existen importantes retos para el desarrollo sostenible en la región producto de la creciente tasa de motorización, una mayor demanda de combustible no sostenibles, pero al mismo tiempo oportunidades en el uso del transporte público;
- Calidad del aire: como producto de la duplicación de la flota, se incrementa no solo las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) sino también de contaminantes atmosféricos. En el 2016, más de 180.000 personas en países de la región murieron a causa de enfermedades relacionadas con la contaminación del aire. Es necesario ampliar el debate sobre los efectos de la motorización sobre la salud urbana;
- Desigualdad: el 56% de los viajes diarios en América Latina se hacen en transporte público y este porcentaje aumenta hasta 75% en los quintiles más bajos. Adicional a esto, un estudio de CAF-Banco de Desarrollo de América Latina del 2015 indica que 1 de cada 5 personas no tienen transporte público formal a menos de 10 minutos de sus viviendas y un 15% de los habitantes de asentamientos informales carecen de cualquier medio de transporte público;
- Género y transporte: la ineficiencia y la falta de seguridad del sector transporte penaliza en una mayor magnitud a las mujeres. Las estadísticas indican que el transporte público y los desplazamientos a pie tienen un peso relativo mayor en los viajes de las mujeres que el de los hombres. Teniendo esto en cuenta, mejorar la movilidad urbana en la región y garantizar un servicio de transporte accesible y seguro es una tarea fundamental para reducir las desigualdades y mejorar el uso del tiempo de calidad de todos los ciudadanos en América Latina y el Caribe;
- Cambio estructural: la ciudad debe ser vista como un instrumento de política pública. La ciudad debe permitir a los gobiernos ver el nuevo paradigma que no solo se relaciona con la movilidad de la ciudad y los individuos, sino también con la tecnología, la actividad productiva y todo aquello que afecte el crecimiento sostenible a largo plazo.
- Lo digital ha sido crucial para cambiar sustancialmente la movilidad más recientemente y presenta una oportunidad clave para mejorar las condiciones de transporte;
- Los cambios en movilidad se deben hacer ahora para poder lograr cambios efectivos en el 2030. Esto requiere intervenir no solo en la agenda urbana sino también en la ambiental, la social y la productiva incluyendo una incorporación de lo digital y las nuevas formas de movilidad.



D. MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y LAS AGENDAS GLOBALES DE DESARROLLO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

Martes, 16 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Esta sesión tuvo como objetivo establecer la escena de las discusiones de la semana, dando un diagnóstico de la situación de la movilidad urbana en América Latina y el Caribe desde diferentes perspectivas y resaltando los desafíos y oportunidades para la acción. La discusión se enfocó por un lado en aspectos institucionales y de gobernanza tal como el rol de la planificación urbana, el desarrollo orientado al tránsito (TOD por sus siglas en inglés), y la coordinación metropolitana en promover la movilidad sostenible. Se abordó la importancia de diseñar servicios de movilidad inclusivos, integrados y con perspectiva de género.


Mensajes claves:

En cuanto a gobernanza:

- En América Latina y el Caribe, el transporte urbano sostenible plantea problemas específicos de coordinación y de orientación para lo cual es necesario una gobernanza urbana más robusta a través de la creación de capacidades y de la inclusión de una perspectiva de largo plazo en un contexto de descentralización;
- Es necesario cambiar la forma de cómo se evalúa la inversión para evitar una distribución inequitativa de los recursos de la ciudad. Se debe hacer una planificación del suelo urbano buscando reducir las desigualdades socio-espaciales;
- Se requiere de una reconsideración de la política de transporte urbano, el financiamiento y la legislación al nivel nacional. Es necesaria una nueva forma de gobernanza urbana para abordar múltiples niveles y escalas de problemas de movilidad urbana;
- Se señala la necesidad de asegurar la participación de los gobiernos subnacionales en los procesos globales. Se destacó que a pesar de que más de la mitad de la población se encuentra ubicada en las ciudades, estas no están incluidas en las mesas de negociación de las agendas globales. Es importante que las ciudades entiendan cuál es su rol para alcanzar los compromisos nacionales. Asimismo, es necesario que cuenten con espacios y plataformas como la Conferencia de las Ciudades para que puedan participar en los procesos globales y contribuir al logro un desarrollo sostenible en la región;
- Se debe dar mayor prioridad a la subregión del Caribe en temas de inversión. Actualmente es una de las zonas más vulnerables al cambio climático pero poca atención se ha brindado a sus necesidades en cuanto a la movilidad urbana.

En cuanto a las agendas globales:

- La NAU propone una integralidad en las intervenciones, en la creación de los programas y en los proyectos e iniciativas del desarrollo urbano, sin embargo, hace falta una mayor sinergia entre los diferentes sectores de las ciudades (transporte, mobiliaria, espacio público y desarrollo económico local);
- Se requiere de operaciones urbanas integrales que permitan un abordaje amplio y multidimensional del desarrollo urbano. Esto permitirá avanzar en los aspectos de movilidad urbana en las distintas agendas internacionales: NAU, Agenda 2030 y el Acuerdo de París;

- 
- Existe un potencial de integración entre diferentes agendas globales (NAU y la Agenda 2030) cuando se trabaja para mejorar la accesibilidad de los diferentes servicios que ofrece una ciudad;
 - Se debe incrementar la inversión en infraestructura en cantidad y calidad, desde la base de mejor planificación y una mejor selección de proyectos. Es necesario mejorar y priorizar la selección de proyectos que promuevan la implementación de la Agenda 2030. Adicionalmente, los proyectos se deben estructurar con base en evidencia y que estén integrados a otros temas de ciudad.

En cuanto a la desigualdad:

- Atender la agenda del desarrollo sostenible y el cambio climático conjuntamente permitirá reducir las inequidades sociales y territoriales;
- Existe el reto de que más de 2500 millones de personas vivirán en zonas urbanas para el 2050. Bajo este pronóstico, las ciudades deberán garantizar la accesibilidad al trabajo, la comida, actividades sociales, de manera que la movilidad tendrá un rol importante en garantizar esta accesibilidad;
- Para combatir la desigualdad, es necesaria una política de transporte más clara que aborda los problemas y proporciona soluciones a grupos marginados e incluirlos completamente en la vida urbana (los trabajadores informales, las personas de escasos recursos y las mujeres);
- Para lograr avanzar se necesita generar mayor conciencia sobre el impacto de las acciones personales sobre las otras personas y reconocer las oportunidades del big data y nuevas tecnologías para mejorar el sector de transporte. Asimismo, se necesitan nuevas políticas tanto nacionales como locales y un mayor y más enfocado apoyo internacional.



E. POLÍTICAS NACIONALES DE MOVILIDAD URBANA (PNMU) EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Martes, 16 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Las políticas nacionales de movilidad urbana (PNMU) son herramientas clave para estimular y facilitar la acción a escala nacional en materia de movilidad urbana. Son políticas o programas estratégicos desarrollados por los gobiernos nacionales que permiten a las ciudades y a los gobiernos subnacionales abordar mejor las oportunidades y los desafíos de la movilidad urbana. La sesión presentó el concepto de PNMU y sus componentes clave, así como los nuevos proyectos de PNMU de EUROCLIMA+ en América Latina y el Caribe.

Mensajes claves:

- Desde la perspectiva del CEREMA, uno de los principales desafíos de los PNMU es incluir a proyectos en políticas más globales y ambiciosas que mejoren la calidad de vida en las ciudades;
- MobiliseYourCity es una iniciativa que junto con la CEPAL y muchos otros socios, trabaja en América Latina y el Caribe para ayudar a los gobiernos nacionales y subnacionales en preparar políticas nacionales y planes de movilidad urbana sostenible;
- El proyecto Euroclima+ permite que a través de la Medición, Reporte y Verificación (MRV) se puedan medir la Contribución Determinada a nivel Nacional (NDC por sus siglas en inglés) de cada país en el sector;
- El proyecto Euroclima+ facilitará escenarios y acompañará técnicamente la construcción de planes nacionales de movilidad para 3 países de la región, que podrán ser replicables y divulgados a través de la plataforma PLATMUS que está bajo desarrollo.

Experiencia de los países:

- La estrategia Nacional de Transporte Sostenible en Chile impulsó el uso de buses eléctricos. Uno de los principales desafíos fue articular la estrategia de transporte urbano con las otras políticas del país. Actualmente, en el plan de trabajo para el diseño e implementación del PNMU se encuentra en desarrollo. Se esperan como resultados tener una Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible, un Programa de Movilidad Urbana para la mitigación y adaptación al cambio climático y un piloto de Plan Regional de Movilidad Sostenible;
- El Programa Nacional de Movilidad Urbana en Ecuador tiene como objetivo garantizar el acceso equitativo a las oportunidades a través de un transporte bajo en emisiones. Actualmente se encuentran en la definición de los términos de referencia y a finales de noviembre de 2018 se llevó a cabo un taller de MobiliseYourCity;
- Uruguay tiene un marco institucional y político fuerte sobre temas urbanos y climáticos. Actualmente busca desarrollar una Movilidad Urbana Eléctrica, el cual pretenderá trabajar con ciudades pilotos para elaborar guías técnicas sobre la articulación de la movilidad y el desarrollo urbano. Al finalizar se esperan tener herramientas financieras y mecanismos de promoción de movilidad eléctrica.


F. PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Martes, 16 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son ampliamente aceptados como herramientas clave para implementar con éxito la movilidad urbana sostenible en las ciudades. Los PMUS buscan mejorar la accesibilidad en las zonas urbanas y proporcionar sistemas de movilidad y transporte urbano sostenibles y de alta calidad para todos. Esta sesión presentó los antecedentes y conceptos clave de los PMUS, asimismo, los nuevos proyectos piloto de PMUS de EUROCLIMA+ en la región.

Mensajes claves:

- El concepto de PMUS tiene una metodología detallada de implementación con base en experiencia europea, que en América Latina se adapta para las necesidades de la región;
- Es posible lograr mejoras sistemáticas con planes a nivel local. El panel mostró varios ejemplos de cómo se logró esto en diferentes ciudades de México, Brasil, Argentina, Cuba, Ecuador y Perú. Los planes presentados incluyen mejoras en las políticas y proyectos que cumplen directamente las metas de los ODS (11.2) y generan reducción de emisiones. Aunque no se dieron indicaciones explícitas de esto para todos los proyectos mencionados, sin embargo, las acciones son coherentes para lograr reducirlas.
- Puntos clave de las ciudades presentadas:
 - Córdoba, Argentina:
 - Cuenta con una financiación previa, y con proyectos de electrificación de buses y ampliación de la red de ciclovías;
 - La ciudad tiene el objetivo de desarrollar una herramienta para modelar emisiones;
 - El plan tiene una duración de 24 meses.
 - Baixada Santista, Brasil:
 - Plan regional de movilidad y logística;
 - Contemplan metas a tres plazos (corto, mediano, largo);
 - Integración con el puerto y mejorar la planificación urbana.
 - Antofagasta, Chile:
 - Adelantaron estudios para un tranvía y metrocable, sin embargo, ninguno de los dos fue aprobado. Actualmente se encuentran estudiando la posibilidad de otro tipo de sistema de electromovilidad;
 - Ampliación de 16 km la red de ciclovía.
 - La Habana, Cuba:
 - Ciudad extensa y poco densa (2,2 millones de habitantes, 725 km² con una densidad poblacional de 3000 hab/km²);
 - La ciudad debe enfrentar los efectos devastadores de eventos adversos climáticos producto del cambio climático (Huracán Irma tuvo un efecto devastador en la infraestructura de la isla);
 - PMUS con el objetivo de reducción de emisiones, ahorro energético, y vinculado con un proyecto similar con el PNUD.
 - Ambato, Ecuador:
 - Busca actualizar el plan maestro de movilidad de la ciudad;
 - La dinámica de los viajes es principalmente hacia el centro;

- 
- El plan se desarrolla en asociación con varias entidades de gobierno, la academia, y con participación de ciudadanía.
 - Guadalajara, México:
 - Busca actualizar su plan integral de movilidad urbana sustentable;
 - Su plan tiene como objetivo actualizar la información, priorizar corredores, y en general complementar el trabajo ya realizado hasta el momento.
 - Es necesario dar apoyo para capacidad técnica e institucional, y que haya financiación suficiente (en ocasiones de gobierno nacional) para implementar los proyectos y que perduren en el tiempo – el apoyo de SUMP EUROCLIMA+ es un ejemplo de esto;
 - Es crucial tener una aproximación más sistemática de mejoras a movilidad sostenible, y los PMUS son una metodología para lograrlo. Uno de los objetivos de EUROCLIMA+ es encontrar formas para implementarlos;
 - La definición de los PMUS integra no solamente mejoras de servicios y sistemas existentes sino integración con desarrollo urbano, y en algunos casos logística urbana;
 - Para una implementación exitosa de los PMUS se necesita contar con la vinculación de varios actores de gobierno, de la ciudadanía y en ocasiones de academia y otros actores relevantes (en ocasiones “mesas de movilidad” con varios actores).



G. FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD URBANA

Miércoles, 17 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Discutir cómo un enfoque integral de análisis acerca de la movilidad urbana puede conducir a la obtención de financiamiento y aumentar la efectividad de la inversión en las ciudades de América Latina y el Caribe. Se presentaron oportunidades y desafíos en la inversión y financiamiento de la movilidad urbana en América Latina con perspectivas desde organismos multilaterales, agencias de cooperación internacional y de los gobiernos municipales.

Mensajes claves:

- Avanzar hacia ciudades con sistemas de movilidad urbana sostenibles requiere de modelos de financiamiento acorde al contexto territorial de las ciudades (subnacional) y el tamaño de las ciudades (grandes e intermedias). Adicional a un análisis en cuanto al tamaño, es importante tener en cuenta las diferencias a nivel de capacidades de endeudamiento, presupuestos y capacidades técnicas de ciudades intermedias;
- Es importante que las ciudades desarrollen planes integrados de movilidad urbana multimodal en vez de proyectos aislados. Esto resulta en intervenciones más efectivas y atractivas para su financiamiento;
- Las alianzas público-privadas (APP) son un mecanismo útil para financiar obras de infraestructura orientada a mejorar la movilidad urbana. Adicional a esto, las APP son instrumentos que permiten cumplir con el calendario de las obras, encargarse de las fases intermedias y del mantenimiento de las obras a lo largo de implementación. Estas características son fundamentales para proyectos de movilidad urbana, no obstante, las APP no son necesariamente aplicables para todos los aspectos de proyectos;
- Se requiere fortalecer la integración entre las políticas de movilidad y logística urbana con las de ordenamiento territorial y desarrollo urbano para avanzar hacia un crecimiento urbano ordenado;
- Es importante destacar que si las ciudades optan por mejorar la capacidad vial para automóviles al mismo tiempo que se desarrolla el transporte masivo, esto resulta en una dilución de fondos disponibles y soluciones a medias con bajo impacto para la movilidad urbana;
- Por lo general, la región ha mejorado en su planificación y hay ejemplos exitosos en la integración multimodal y tarifaria de los sistemas de movilidad urbana. No obstante, la flota de automóviles particulares sigue en aumento y la región no va a poder cumplir con las metas propuestas en los procesos internacionales. Para poder realmente reducir las emisiones y cumplir con el Acuerdo de París es necesario pensar en medidas novedosas. Por ejemplo, se recomienda aplicar medidas económicas, fiscales y regulatorias orientadas a desincentivar el uso de vehículos particulares y promover cambios modales.



H. DIÁLOGO TALANOA REGIONAL - MOVILIDAD URBANA BAJA EN CARBONO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Miércoles, 17 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Durante 2018, la Presidencia de Fiji de la CMNUCC ha alentado el uso de los diálogos de Talanoa: "Talanoa es una palabra tradicional utilizada en Fiji y en todo el Pacífico para reflejar un proceso de diálogo inclusivo, participativo y transparente. El propósito de Talanoa es compartir historias, construir empatía y tomar decisiones sabias para el bien colectivo a través de la narración y la escucha". En esta sesión, se esperó mejorar la comprensión de los efectos sobre el clima de la movilidad urbana, de cómo acelerar la acción y de compartir historias para tomar decisiones sabias a partir de experiencias a través de un diálogo abierto e inclusivo. Este diálogo se desarrolló a partir de tres preguntas, dónde estamos, a dónde queremos llegar y cómo lo vamos a hacer.

Mensajes claves:


- La visión de un sistema de transporte sostenible debe desarrollarse bajo las condiciones actuales y no las de un sistema del siglo pasado. Para romper el paradigma se necesita una mejor coordinación y construcción en conjunto con un nuevo sistema de transporte;
- Las ciudades de América Latina y el Caribe tienden a un crecimiento desordenado que trae consigo problemas de accesibilidad y conectividad asociados a la movilidad. Como resultado, la gente utiliza otras alternativas de movilidad que aumentan los tiempos de viaje, congestión, emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y contaminantes para acceder a los bienes y servicios.

¿Dónde estamos?

- El cambio modal está estrechamente relacionado con la mejora en la calidad del servicio de transporte público. Es crucial que este componente se tome en cuenta en el momento del diseño de políticas públicas para promover el transporte sostenible;
- La inversión no se está localizando de una forma adecuada para generar un cambio en el sistema de transporte público. Esto afecta no solo el funcionamiento sino su calidad. Sistemas como los de Bogotá y Santiago registran una disminución de la demanda de usuarios. La gente se está bajando del sistema de transporte público;
- Han habido cambios en políticas, pero persisten problemas de financiamiento, institucionalidad y calidad;
- La Habana no cuenta con una infraestructura que responda a las necesidades de movilidad actual. Están en una situación adecuada en cuanto a distribución modal en transporte, pero la infraestructura no responde a estas circunstancias y no existe un plan que garantice esta adaptación. La ciudad hace un llamado a la región y agencias multilaterales para brindar apoyo financiero y técnico que responda a sus necesidades

¿Hacia dónde queremos ir?

- Actualmente no se evidencia una adecuada relación entre los diferentes sectores o las entidades de gobierno en cuanto a la movilidad urbana. Por esto, se recomienda un mejor involucramiento horizontal entre sectores y de forma vertical, con los diferentes niveles del gobierno;
- Es importante que se involucre a la población en la formulación de los marcos regulatorios. Esto promueve una mayor apropiación y materialización de los proyectos en un corto periodo de tiempo;

- 
- Es una prioridad de la región evitar la triplicación en el uso del auto y promover el transporte público con estándares de calidad en cuanto a su servicio y flota. Actualmente no se tiene la capacidad regulatoria para exigir mejores estándares de calidad de combustibles o tecnológicos para reducir las emisiones del transporte público;
 - Generar conciencia social y promover el acceso a la información se convertirán en herramientas para cambiar el patrón actual de desarrollo.

¿Cómo vamos a llegar allá?

- Colectividad: se debe involucrar a la ciudadanía y a los usuarios del transporte en el desarrollo e implementación de sistemas de movilidad urbana. Por lo general en la región, el transporte es diseñado, operado y gestionado por personas que no utilizan el sistema de transporte;
- Mayor coordinación horizontal y vertical entre sectores y agencias gubernamentales;
- Aumentar la calidad del transporte público es crítico para enfrentar los desafíos del cambio climático. Hay que hacerlo más eficiente y atractivo para una amplia gama de usuarios;
- En la región, se necesita de más inversiones que apoye el transporte de emisiones bajos de carbón.



I. FORTALECIENDO LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA AGENDA URBANA POR MEDIO DE LA LEGISLACIÓN URBANA

Miércoles, 17 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: El evento paralelo fue organizado por la Dirección Regional para América Latina y el Caribe de ONU-Habitat, el Hub de ONU-Habitat para los países andinos con el auspicio del Ministerio de Fomento de España. Se buscó discutir oportunidades y desafíos para fortalecer la implementación de la NAU a través de la legislación urbana.

Mensajes claves:

- Se concluyó que los avances de la región han sido limitados en temas de la legislación urbana que apoya la implementación de la NAU. Se consideró que las redes y apoyos técnicos son críticos para avanzar a nivel regional y fomentar el intercambio entre ciudades;
- Se resaltó la pertinencia y el rol de multilaterales para generar espacios de discusión en América Latina;
- La cooperación Sur -Sur es importante para fortalecer la voz y el protagonismo de las autoridades locales para implementar y concretizar los diversos mecanismos de planificación y gestión territorial;
- Se requiere de mayores niveles de concienciación de leyes locales y las agendas globales para empoderar la ciudadanía sobre sus derechos y responsabilidades;
- El derecho a la ciudad es el derecho al territorio, lo cual incluye los derechos al territorio rural. De esta forma, se debe promover una agenda de derechos integrales y considere la dinámica urbano-rural;
- La región cuenta con varios ejemplos de leyes inspiradoras, por ejemplo, la inclusión del derecho a la ciudad y la función social del suelo en los marcos legales de Brazil, Colombia y Ecuador. Lo pendiente es avanzar en su monitoreo para asegurar una efectiva implementación;
- La Plataforma Urbana y de Ciudades de CEPAL, ONU-Habitat y MINURVI ofrecerá un espacio para recopilar leyes urbanas, monitorear sus impactos, y para intercambiar sobre la legislación urbana existente y propuesta;
- La propuesta del Colegio de Jurisprudencia Urbanística (CJUR) de desarrollar un acuerdo urbanístico regional en materia del derecho a la ciudad podría ofrecer una oportunidad colectiva de promover el derecho a la ciudad en América Latina y el Caribe.



J. MONITOREO DE LA MOVILIDAD URBANA EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Miércoles, 17 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Se observa una deficiencia particular en la recopilación de datos en relación con los asentamientos humanos en América Latina y el Caribe. Esta limitación representa una barrera para el desarrollo de políticas urbanas que atiendan las necesidades de los ciudadanos y obstaculiza el monitoreo y examen de políticas, programas o planes implementados por los gobiernos. La sesión buscó abordar estos desafíos y presentar experiencias regionales e internacionales con plataformas de monitoreo y reporte, asimismo, facilitar el intercambio de buenas prácticas.

Mensajes claves:

- Es importante identificar cómo fortalecer las capacidades técnicas para el monitoreo. Para esto, es fundamental el trabajo intersectorial para definir sistemas de monitoreo robustos. Así, se contará con información en mayor cantidad y más confiable, lo que permitirá una toma de decisiones más acertada;
- Los datos son el corazón de los documentos de planificación urbana y de los estudios. Con los datos podemos conocer, definir, evaluar y continuar las etapas de proyectos urbanos;
- Es necesario desarrollar herramientas de monitoreo que sean de fácil acceso para la ciudadanía y actores relevantes;
- Se debe garantizar el acceso a tecnología a ciudades para que puedan hacer análisis de información con resultados fiables;
- En las próximas décadas se debería seguir complementando los datos obtenidos de fuentes tradicionales y de nuevas tecnologías;
- Un reto clave es poder consolidar datos entre diferentes bases de datos para poder generar conocimiento.


Experiencias internacionales

- La Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe (bajo desarrollo) de CEPAL, ONU-Habitat y MINURVI, tendrá un componente de ‘transporte y movilidad urbana’. La plataforma proporcionará un espacio para facilitar el intercambio de experiencias e ideas asociados con el monitoreo urbana con el fin de fortalecer capacidades regionales, nacionales y sub-nacionales. También buscará involucrar a la ciudadanía y asegurar el acceso a la información de calidad;
- Trabajar con diferentes fuentes de datos enriquece el entendimiento de las ciudades y la movilidad. En el caso del programa de Catapult, utiliza la información de las aplicaciones satelitales para hacer análisis de información en movilidad. Con esto se abre el mercado de información satelital para generar conocimiento.

Herramientas de monitoreo regionales

- CAF está desarrollando una plataforma con información regional de transporte. A partir de su experiencia se identificó que uno de los principales retos para consolidar información proviene de la heterogeneidad de las bases de datos lo cual dificulta su análisis y comparación;

Herramientas de monitoreo en ciudades de América Latina y el Caribe

- 
- La Habana tiene un parque vehicular con tasas muy bajas (43 vehículos/1000 habitantes), sin embargo, según estudios realizados en la ciudad, las condiciones de infraestructura para transporte público y peatonal no son las adecuadas;
 - La barrera más grande para La Habana es la falta de herramientas de análisis y modelos de información para obtener el máximo provecho a la base de datos existente. Por ejemplo, La Habana no cuenta con equipamientos para la medición de calidad del aire, por lo que deben obtener la información a partir de análisis de las emisiones de acuerdo con la fuente de energía utilizada, aumentando la incertidumbre de los datos.



K. PRESENTACIÓN DE LA PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA AMÉRICA LATINA

Miércoles, 17 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: La Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible para América Latina (PLATMUS) está en desarrollo bajo la coordinación de la Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones Municipalistas (FLACMA), con la asistencia técnica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP México, y de sus socios permanentes, CEPAL, ONU Medio Ambiente y MobiliseYourCity (MYC- GIZ y AFD). La sesión presentó el concepto de PLATMUS, explicando los servicios que ofrecerá en cuanto a la promoción del diálogo, el intercambio de experiencias, y de generación de nuevo contenido (estudios, programas, proyectos implementados o en etapa de implementación).

Mensajes claves:

- PLATMUS busca ser una instancia que permita replicar y escalar proyectos de movilidad sostenible en distintas ciudades y países;
- PLATMUS está siendo diseñada para ser una herramienta facilitadora donde se espera que diversos actores del sector público y privado y la sociedad civil converjan para compartir experiencias e información en torno a la movilidad urbana sostenible;
- La herramienta busca compartir experiencias de América Latina y el Caribe, fortalecer las capacidades de las autoridades de la movilidad, empoderar a los gobiernos locales, vincular a los actores, impulsar la inclusión del tema de género de manera transversal y, por último, fomentar la creación de redes.
- La plataforma busca apoyar, recopilar y poner a disposición información sobre movilidad urbana sostenible en sintonía con ODS 11;
- La herramienta busca ser un repositorio de documentación, a modo de ventanilla única, donde se busca promover noticias y eventos, proveer un directorio de consultores, un boletín mensual, capacitaciones y un catálogo de proveedores y servicios.. La plataforma se encargará de dar seguimiento a temas prioritarios como los PNMU, los PMUS, las APP y la electromovilidad en la región.




L. EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Jueves, 18 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: La sesión se enfocó en la inclusión sistemática de las necesidades de las mujeres en los proyectos de transporte, planteando la siguiente pregunta: ¿Cómo se puede empoderar a las mujeres en el sector para que se escuche y represente su perspectiva femenina en la planeación y la toma de decisiones? La sesión presentó la experiencia de movilidad de las mujeres, los vínculos de movilidad y género a través de investigaciones, políticas y operaciones. Asimismo, se lanzó la Iniciativa de Mujeres en Movimiento, una iniciativa recientemente creada para empoderar a las mujeres en el transporte.

Mensajes Claves:

- El 20% de los trabajadores del sector de transporte son mujeres y más del 70% de las mujeres han sufrido algún tipo de abuso sexual en el transporte público en América Latina;
- Los ODS tienen objetivos y metas concretas en cuanto a la equidad de género: Objetivo 5, y Objetivo 11. Para alcanzar estos objetivos se requiere una transformación de los sistemas de transporte locales, ya que estos reproducen los sistemas de inequidad que caracterizan la región. La agenda de sostenibilidad debe estar integrada a la agenda de género para poder tener éxito;
- Las mujeres deben estar presentes en las mesas de decisiones porque de lo contrario, no se incluirá su experiencia en la agenda del transporte. Es importante que las mujeres sean parte de la conversación para que se implementen políticas con perspectiva de género;
- Las mujeres tienen patrones y necesidades distintas en las ciudades en comparación con los hombres y es necesario considerarlas en la planificación del transporte para posibilitar su acceso a los servicios que ofrece la ciudad;
- Falta una mayor investigación en temas de género, actualmente la información disponible no se encuentra desagregada por género, por lo que no se pueden tomar decisiones de política pública con base en evidencias estadísticas;
- La seguridad personal tiene impacto significativo en las decisiones de desplazamiento de las mujeres, limitando incluso su desplazamiento en algunas zonas y horarios, que afectan principalmente a mujeres jóvenes, estudiantes, trabajadoras y de ingresos medios y bajos;
- Las políticas de transporte de la región no consideran las diferencias y necesidades de movilidad de las mujeres, asociadas a su trabajo, al trabajo no remunerado o la economía del cuidado. Las mujeres pueden tener una doble carga de violencia en los sistemas de transporte, por ejemplo, la violencia afecta en gran medida los tiempos y costos de viaje de mujeres de bajos ingresos;
- Los patrones de movilidad de las mujeres son más complejos que la de los hombres, los motivos de viaje son más diversos, las distancias más cortas, pero de mayor frecuencia y cerca al hogar, los trayectos entre origen y destinos son más fragmentados con diferentes paradas, más viajes acompañados y con carga más diversa;
- Es importante llamar atención a la ocurrencia de acoso sexual en el transporte público, porque esta es la realidad de las experiencias de las mujeres en transporte público. El Programa bájale al acoso en Quito permite que personas pueden activar un mecanismo de denuncia a través de un mensaje de texto;

- 
- Hacer el esfuerzo por mejorar las condiciones de las mujeres siempre es valioso, sin embargo, estrategias como la segregación de vagones puede cambiar comportamientos a corto plazo, pero no cambia la problemática de fondo.



M. LA MOVILIDAD URBANA: OPORTUNIDADES PARA LOGRAR UNA ACCIÓN INTERSECTORIAL PARA LA SALUD URBANA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Jueves, 18 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: La movilidad urbana presenta importantes vínculos con la salud y el bienestar de los ciudadanos. Por ejemplo, los impactos en la salud asociados con las opciones de movilidad urbana y de los sistemas de transporte pueden orientar las estrategias de planeación urbana hacia la promoción de movilidad activa y de opciones de transporte alternativo en las ciudades. Esta sesión convocó a un grupo de expertos de diversos sectores y disciplinas para entender los vínculos entre la movilidad urbana, la salud y el bienestar de los ciudadanos con la contaminación del aire y el cambio climático. Se presentaron algunos ejemplos concretos de estos impactos y opciones para enfrentarlos.

Mensajes claves:

- Una movilidad baja en carbono se consigue a través de evitar viajes innecesarios, cambiar a modos de transporte públicos o activos y mejorar las tecnologías y eficiencia energética de los vehículos. Para lograr estos objetivos, se debe integrar la acción climática con una visión de desarrollo sostenible congruente con la agenda internacional;
- De acuerdo con el último reporte del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés), el sector transporte no ha disminuido sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI). La región debe enfrentar el reto de reducir sus emisiones, teniendo en cuenta que se espera que la flota vehicular se triplique en los próximos 32 años;
- El transporte público y activo no es solo deseable por beneficios a la salud, sino que también porque promueve un uso eficiente del suelo urbano, reduce la congestión, aumenta la calidad del espacio público y hay una menor segregación espacial;
- Para desvincular el uso del auto es necesario invertir en un transporte público de calidad, incrementar la capacidad vial y darle prioridad a los modos sostenibles. Esto se logra a partir de la restricción explícita de espacio y uso del automóvil;
- Es importante considerar los otros beneficios (de salud, económicos, ambientales) de mejorar la conectividad y la accesibilidad a diversos servicios en las ciudades;
- Los impactos de la calidad del aire son desiguales y la distribución de estos efectos refleja las inequidades de la región. Generalmente los más vulnerables son niños, mujeres embarazadas y personas de escasos recursos;
- Existe un desafío de introducir al debate los impactos del transporte de carga especialmente por sus efectos sobre la movilidad, la congestión, las emisiones de contaminantes globales y locales.



N. MOVILIDAD INTELIGENTE, RETOS Y OPORTUNIDADES EN ALC

Jueves, 18 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: La sesión buscó abordar las soluciones emergentes de movilidad inteligente y cómo pueden contribuir a solventar los desafíos de las ciudades latinoamericanas y caribeñas. El sector privado ha estado a la delantera en la oferta de soluciones de movilidad en base a la integración de tecnologías digitales, tales como big data, algoritmos optimizadores, inteligencia artificial, sensores inteligentes, georreferencia, aparatos móviles y computación en la nube. Esto se ha traducido en una serie de aplicaciones que optimizan y ofrecen alternativas de movilidad para las personas, tales como digitalización de mapas, sistemas de información de direcciones y tiempos de rutas, aplicaciones para compartir medios de transporte (carpooling o sistemas georreferenciados de arriendo de bicicletas), entre otras. Así también se observa un fuerte impulso en electro-movilidad, y más recientemente, experimentación de vehículos de conducción autónoma. Sin embargo, estos sistemas aún benefician principalmente los grupos más privilegiados con acceso a los recursos necesarios (tarjeta de crédito, dispositivos digitales etc.) y que ya viven en zonas geográficas con mejor conectividad. El desafío, y al mismo tiempo la oportunidad, es poder incorporar las tecnologías y las soluciones innovadoras en las políticas públicas de transporte urbano y mejorar su acceso y calidad para los grupos más necesitados que dependen del transporte público tradicional en el día a día.

Mensajes claves:

- Las diferentes olas de la revolución tecnológica impactan el carácter de la ciudad. Se requiere de liderazgo para entender cómo las nuevas tecnologías se pueden encajar en la infraestructura urbana y en aumentar las capacidades de gestión del sector público.
- El sector privado genera y tiene más datos que el sector público. Para poder realmente beneficiar de la revolución digital tenemos que pensar en alianzas para permitir acceso a datos para uso público. Una de las empresas participantes dio un ejemplo de su plataforma en que recopila información de las flotas de bus y los comparte con el público.
- Se compartió una experiencia sobre el uso de datos georreferenciados sobre criminalidad y cómo eso ayudó priorizar las decisiones de iluminación de cruces peatonales, usando energía solar como fuente de energía para la iluminación.
- Se destacó en varias presentaciones el valor de los semáforos digitales y análisis de datos para mejorar la fluidez del tránsito.
- La movilidad no es solo transporte. La Smart City incluye el componente operación y fuentes de energía.
- Se resaltó el desafío de la desconfianza entre el sector público-privado a pesar de la existencia de muchas experiencias positivas. Eso incluye infraestructuras de movilidad con gestión inteligente de uso energéticos, incluyendo la creciente flota de vehículos eléctricos y híbridas, incluyendo scooters eléctricos. Existe una oportunidad para agregar valor a la gestión de la flota a través de la digitalización de la información.
- Un punto clave de discusión en todos estos temas es la capacidad de institucionalizar la colaboración público-privada con beneficios para la mejora de servicios y gestión en las ciudades.




O. MOVILIDAD URBANA Y SUSTENTABILIDAD ENERGÉTICA EN AMÉRICA LATINA

Jueves, 18 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Recordando el impacto importante del sector transporte en las emisiones GEI en la región y el probable aumento de estas últimas en los años futuros, en esta sesión, se discutió cómo se puede encontrar mecanismos innovadores para avanzar hacia una movilidad urbana más sostenible y sustentada en fuentes limpias y renovables de energía. Debido a las desigualdades de la región, la electrificación de la movilidad privada, aunque necesaria, no es una solución suficiente al mediano plazo. La región tiene que cambiar la calidad de sus sistemas de transporte público masivo y asegurar que sus fuentes de energía sean sostenibles. La combinación de inversiones en industrias de movilidad masiva baja en carbono y en energías renovables para cambiar la matriz energética puede ser un motor de producción sostenible para contribuir al Acuerdo de París y la Agenda 2030. Avanzar en este campo requiere de políticas activas vinculando las políticas de movilidad con una transición energética más verde de promoción de proyectos de energías renovables y de eficiencia energética.

Mensajes claves:

- La conexión entre transporte y energía no sólo se trata de innovación técnica. Se debe buscar una gobernanza urbana más robusta a través de la creación de capacidades, incluyendo la capacidad de coordinar entre sectores para definir prioridades compartidas, materializar metas e integrar los sectores de energía y movilidad. Los dos sectores tienen una lógica particular entonces uno de los retos de gobernanza es poder generar esta dinámica intersectorial.
- Existen trade-offs entre transporte sostenible y el consumo de recursos naturales. La electrificación del transporte conlleva mayor consumo de litio, cobre y otros minerales. La transición es realmente sostenible si aseguramos que sea así en toda la cadena de valor.
- La electromovilidad implica cambios no solo para las emisiones sino para la planificación de la ciudad con respecto a los puntos de recarga. Al mismo tiempo la electromovilidad de vehículos individuales no resuelve los conflictos del uso de espacio público, seguridad vial, congestión que las ciudades enfrentan actualmente.
- Incluso en los países de la región que tiene alta inversión y participación de renovables en la matriz energética, el transporte sigue teniendo fuentes contaminantes y generando altos niveles de emisiones GEI. Por eso, la descarbonización del transporte requiere impulsar más movilidad activa y modernizar el transporte público por sectores operativos, repensar un sistema interconectado de buses para que menos vehículos entren en las áreas centrales, incentivos para promover el transporte eléctrico y la restricción vehicular. Implica también planificación a nivel de zonas metropolitanas y planificación de sistemas de trenes para conectarlos.
- Una empresa compartió que tienen metas de reducción de emisiones para orientar la innovación y operaciones. Las soluciones tecnológicas existen, pero demoran mucho para entrar en el mercado. Un desafío fundamental es que los procesos de licitaciones son muy desactualizados y las soluciones innovadoras no están valoradas para ellos. Solo se valora el costo del activo en vez del costo total del uso de energía, mantenimiento, contaminación y reciclaje. Entre soluciones innovadoras entrando al mercado se destacó los trenes que funcionan con hidrógeno, buses eléctricos con mecanismos de giro de ruedas que ocupan menos espacio.
- La importancia de considerar por un lado los cambios en la matriz energética y por otro la planificación de la ciudad. Se puede tener cambios positivos en el sector energético, pero mantener el modelo de planificación que tiende a la reducción de densidades, genera recorridos largos de transporte. Se destacó el rol de plataformas digitales para estar en contacto con los ciudadanos para consultas sobre la mejora de los sistemas de movilidad y otros servicios.

- 
- Con respecto a los sistemas de movilidad masiva como el metro, se recalcó la importancia de planificar las estaciones como espacio públicos en consulta con los municipios y comunidades. Hay algunos ejemplos de logros en la modificación de las fuentes de energía. El sistema de metro en Santiago es 60% renovable desde planta solar y eólica. Es uno de los mayores sistemas en el mundo con alimentación energética no convencional.



P. COORDINACIÓN ENTRE MÚLTIPLES ACTORES PARA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Viernes, 19 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Lograr una movilidad urbana sostenible supone la colaboración compleja de múltiples actores públicos y privados, y muchas veces involucra diferentes entidades y niveles de gobierno. El seminario de capacitación buscó fomentar las capacidades de coordinación de políticas de movilidad y ofreció la oportunidad de aprender sobre los principales temas de coordinación de políticas, construir enfoques críticos y analizar estrategias y casos concretos desarrollados en diferentes contextos metropolitanos como referencia para lograr una mejor coordinación entre múltiples actores.

Mensajes Claves:

- El nivel urbano es una escala estratégica entre los intereses de diferentes actores. Es importante entender cuáles son los actores que comparten un interés y cómo el estado se involucra con la proliferación de actores en cada nivel. A su vez los procesos urbanos requieren una coordinación horizontal entre sectores del estado y con la sociedad civil y sector privado. En este contexto la capacidad de traer los actores a la mesa es clave (voluntario o con sanciones).
- Entre los principales desafíos de coordinación se encuentran los trade-offs entre objetivos y la capacidad de priorizarlos; la capacidad de pasar de planes a la implementación y el rol de generar indicadores de seguimiento con este propósito; tener un buen alineamiento de las capacidades administrativas/fiscales en el espacio dónde se tiene que implementar o sancionar- un desafío principal en los estados muy centralizados de América Latina; la capacidad de introducir innovaciones y cómo escalar los experimentos de pequeña escala- la descentralización puede impulsar más experimentación local. Todos estos suponen el fortalecimiento continuo de la gestión pública.
- La importancia de definir metas y objetivos concretos en los planes de movilidad urbana, y a su vez tener el equilibrio entre ambición, cambios sustantivos y factibilidad de implementación. En este proceso es crucial tener mecanismos de participación y retroalimentación, incluyendo comisiones anclados en territorios particulares que pueden tener desafíos o intereses distintos.
- En sistemas urbanas o metropolitanas con grandes diferencias de ingresos locales es importante tener mecanismos de financiamiento desde un nivel más alto para poder implementar políticas sostenibles, como la construcción de ciclovías. Las capacidades legales y/o administrativas del nivel local para priorizar acciones son importantes para la implementación eficiente, por ejemplo, poder rediseñar la distribución vial para mejorar las condiciones para los modos no-motorizados de transporte sin tener que pedir permisos desde otro nivel.
- La urgencia de incluir criterios de evaluación social para orientar el carácter de las inversiones en un territorio. Por ejemplo, para evitar que la bicicleta sea vista como castigo para el tránsito de autos.
- Se debatió el cómo impulsar que la política de movilidad no fortalezca solamente las áreas de ingresos mayores y cómo pueden ser usadas las intervenciones de movilidad para orientar el desarrollo de subcentros en las ciudades para tener un desarrollo económico y territorial más equilibrado.



Q. EL PAPEL CENTRAL DE LOS GOBIERNOS LOCALES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA AGENDA URBANA Y DE LA AGENDA 2030

Viernes, 19 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: Las ciudades y regiones están idealmente posicionadas para realizar cambios catalizadores que puedan transformar las agendas globales en acciones concretas. De este modo, resulta fundamental fomentar un diálogo propositivo, concreto y duradero para fortalecer la articulación entre los diferentes niveles de gobiernos, la sociedad civil, el sector privado y la academia. La sesión buscó contribuir a consolidar la participación y el empoderamiento de los gobiernos locales en la implementación de las agendas globales, en particular la Nueva Agenda Urbana y el ODS 11, en colaboración con los gobiernos nacionales.

Mensajes claves:

- Es fundamental fomentar las capacidades de coordinación de políticas de movilidad urbana;
- Se deben construir enfoques críticos y analizar estrategias y casos concretos desarrollados en diferentes contextos metropolitanos como referencia para lograr una mejor coordinación entre múltiples actores;
- La escala y el ritmo de la urbanización plantea problemas de vivienda, transporte, pobreza, salud y seguridad, entre otros;
- Es fundamental un enfoque sobre el nivel urbano porque es una escala estratégica para resolver problemas específicos relacionados con megaciudades, grandes necesidades de recursos, y diferencias socioculturales;
- La globalización, la proliferación de actores y las nuevas escalas y niveles de gobierno han hecho que este tema sea aún más importante;
- Hay barreras a la coordinación de estos esfuerzos, principalmente relacionadas con una falta de interés, los incentivos para mantener información y poder, y los ciclos políticos;
- Existen ejemplos importantes que presentan cómo se ha retomado la escala local / urbana para afrontar problemas de desarrollo sostenible, como por ejemplo en Chile, donde a pesar de varios aspectos a mejorar como la necesidad de un sistema de evaluación y la necesidad de más autoridades metropolitanas, hay avances significativos en el desarrollo de políticas de transporte sostenible;
- Cuenca, Ecuador es un ejemplo concreto de una ciudad que ha desarrollado sus políticas públicas orientado por los ODS y por consiguiente está relacionado con la Nueva Agenda Urbana;
- El ejemplo de Guatemala presenta los retos y formas de avanzar en torno al monitoreo de políticas públicas de desarrollo urbano sostenible, y cómo se relaciona esto con la Nueva Agenda Urbana.
- Otros ejemplos como los de Medellín, y el apoyo de entidades multilaterales como CEPAL, ONU Hábitat u agencias ONU en los países (y otras como la Asociación de Grandes Metrópolis para América Latina y el Caribe, la Fira Barcelona o la Red AL-LAS) han tenido un rol crucial para catalizar el avance en la implementación de la Nueva Agenda Urbana y promover el desarrollo sostenible en ciudades de la región.



R. PREPARACIÓN DE PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE SOSTENIBLE

Viernes, 19 DE OCTUBRE DE 2018

Objetivos: La capacitación presentó de manera sistemática cómo el transporte contribuye a las agendas, y cómo se preparan los proyectos de movilidad urbana y transporte sostenible a través de enfoques innovadores. La capacitación buscó entrenar a participantes de diferentes ciudades de la región en la preparación de proyectos de movilidad urbana, con miras a la financiación de proyectos de parte de diferentes entidades internacionales.

Mensajes claves:

- La financiación de proyectos tiene diferentes fuentes, muchas de las cuales son de nivel local y nacional y se complementan bien con fuentes internacionales climáticas o de otro tipo;
- Existen agendas globales que promueven el desarrollo y transporte sostenible, y que pueden alinearse a las políticas y los proyectos de transporte de un país o una ciudad y generan mayor financiación;
- El transporte sostenible (promover los modos de mayor eficiencia y menores emisiones y el desarrollo urbano que lo complementa) es una forma muy efectiva de lograr los ODS y los de diferentes acuerdos globales, y además generar bienestar en las ciudades;
- El ciclo de proyecto tiene varias formas de materializarse que pueden ser utilizados para dar mejor seguimiento a éstos. Los entes financiadores tienen formas similares de seguimiento, que a su vez se alinean con los acuerdos globales y buscan los mismos objetivos;
- Pueden generarse procesos participativos para incluir a la ciudadanía y diferentes miembros de la comunidad en el desarrollo de proyectos de transporte sostenible;
- Estimar la demanda, valorar y planear para evitar los riesgos son dos componentes clave del desarrollo de proyectos de transporte sostenible.



Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)
www.cepal.org