

Foro Latinoamericano sobre Movilidad Urbana Sostenible XII Cumbre Hemisférica de Alcaldes y Gobiernos Locales Punta del Este - Uruguay

SEÑORA. – Buenas tardes, este es el foro de movilidad urbana sostenible y nos acompañan en el podio el presidente de Flacma, Iván Arciénaga Collazo, José Antonio Hernández, presidente de Conam, presidente ejecutivo de la Fenam y de la Red mexicana de Cideu, alcalde de la Ciudad Guajaca de Juárez, el señor William Moreno, director ejecutivo de la Federación de Municipios del Perú, muchas gracias. Iniciamos.

SEÑOR MORENO. – Buenas tardes, compañeros municipalistas, este encuentro en especial la Cumbre y esta sesión especial tiene relevancia muy puntual porque acontece en un momento en que América Latina se mueve. Un momento en que los cimientos de los estados de la región, crujen. No soportan más las demandas justas, sociales, económicas y políticas de las mayorías nacionales porque ellos han impuesto un modelo obsoleto ya para la realidad actual de América Latina. La corrupción ampliamente extendida en toda la región y en todos los niveles del Estado, de los estados de América Latina, tan sólo constituyen indicadores de que el sistema actual, de que las cartas sociales actuales no dan para más. El municipalismo es una respuesta desde lo local para lo nacional y la región, para el mundo. El municipalismo no es simplemente administración técnica de las municipalidades sino respuestas políticas ante los retos de gobernar, de ser Estado local. Tenemos el compromiso de ser Estado local, y en ese marco la movilidad urbana sostenible terminará siendo un camino y una herramienta sobre la base de experiencias exitosas y que ustedes, los ponentes que nos acompañan, sabrán ilustrarnos a todos para fortalecer nuestras propias experiencias y llevar la idea a la acción, que es lo que se requiere en la región. Deseo darle la bienvenida a todos ustedes, el Perú se siente y está comprometido con el municipalismo de Flacma, orgulloso de compartir la mesa con nuestro presidente Iván y renovando nuestro compromiso militante de municipalistas desde Uruguay, desde Punta del Este, para el mundo. Vamos a dar apertura a la sesión, que convoca a muchos actores. El desarrollo sostenible, la movilidad urbana, convoca, compromete a empresas, gobiernos, ciencia, tecnología, pero sobre todo a la política. No avanzaremos nada si la ciencia, la tecnología nos ofrece respuesta ante el consumo energético, respuestas para mejorar espacios públicos, experiencias para movilizarnos en bicicletas, en vehículos que consuman energía eléctrica, todo ello muy bien ya desde el año 2001 en que tomamos contacto con este movimiento que lideró y sigue liderando el Municipio de Stuttgart en Alemania, el control de la movilidad urbana. Desde entonces veíamos que nosotros los municipalistas marchamos muy aceleradamente en este campo pero la política está detrás, entonces no perdamos de vista que mientras no haya un efectivo poder local, la ciencia generosa, la tecnología generosa, los empresarios responsables, las ong's, tendremos siempre una barrera. En resumen, en la Federación de Municipios Libres del Perú pensamos que la movilidad urbana es un problema político y habría que resolverlo en ese campo.

Iniciamos la presentación de los expositores. Vamos a comenzar con unas palabras más de Mónica.

SEÑORA. – Agradecemos la participación de nuestro presidente Iván, agradecemos su presencia y como bien nos decía el Sr. William vamos a avanzar en la presentación de experiencias. Comparto la dinámica de este foro. Nuestro interés es crear un diálogo entre ciudades en torno a la movilidad urbana sostenible. Comenzamos con un paraguas temático donde vamos a introducir el tema de cambio climático y movilidad. Nos acompañará la representante de la Unión Europea para introducirnos en el tema Euro clima, y luego vamos a arrancar con el intercambio de experiencias de las ciudades.

SEÑOR MORENO. – Sin mayores preámbulos, si nos acompaña Doña Fiona Lidleyon de la división de Desarrollo Sustentable de la Cepal.

SEÑORA. – Quiero preguntarles a ustedes cuál consideran que es el principal reto que tenemos en nuestras ciudades para empezar a cambiar el paradigma de la movilidad. No me lo digan, quiero que lo vayan pensando y conforme avancemos en este espacio de conversación vamos a ir tratando de resolver estas dudas, estos principales retos. A pesar de las diferencias de nuestros contextos urbanos, de donde todos venimos como yo de México, tenemos un tema en común y es que todas las personas se tienen que mover para poder acceder a los bienes y servicios que se ofrecen en las ciudades. La forma en cómo nos movemos es lo que determina que tan sustentable o no lo estamos haciendo. Ejemplo, alcen la mano los que consideren que en sus ciudades el principal problema es la cantidad de autos particulares que hay. Incluso los invito a que volteen a ver a su lado para que vean que no están solos en esta problemática. ¿En cuál de sus ciudades consideran que la bicicleta es una alternativa de movilidad eficiente, cómoda y segura? Muy bien. Una pregunta más. ¿Cuál ciudad tiene un sistema de transporte masivo estructurado? Bastantes. ¿Cuáles de los que levantaron la mano ahora tienen una integración correcta entre desarrollo urbano, uso de suelo, conectividad, forma urbana, género, movilidad peatonal, movilidad en bicicleta, movilidad eléctrica?

Justo a lo que voy es para demostrarles que en realidad este camino para alcanzar una movilidad urbana eficiente, amigable con el medio ambiente pero que también le cause menos estrés a las personas, es un camino difícil de llegar, no es imposible, pero tampoco hay una receta urbana a la que podamos decir que tienes que tomar este camino y tu ciudad se resolverá. Es algo por lo que estamos aquí reunidos, conversar, compartir experiencias, conocer de expertos de ciudades que ya son relevantes en el tema, ejemplo a seguir por el proceso que han seguido para implementar proyectos de movilidad urbana sostenible. Si todos alzamos la mano, me pregunto por qué las ciudades de América Latina no son referentes aún en el tema de la movilidad urbana. ¿Qué nos está faltando? Les invito a reflexionar sobre ello.

Para seguir con este diálogo les hago una pequeña introducción. Primero, actualmente se desempeña como oficial de desarrollo sostenible en la unidad de asentamientos humanos de la Cepal. Es licenciada en ciencias políticas de la Universidad de Yale y tiene una maestría en estudio de desarrollo en

Londres. Amplia experiencia trabajando en proyectos de desarrollo social y económico en América Latina, Asia y África. Gracias Fiona por acompañarnos.

SEÑORA LIDLEYON. – Buenas tardes, es un gusto estar aquí y darle las gracias a los colegas de Flacma, a un evento que considero muy importante. Gracias a los anfitriones en Punta del Este por este recibimiento tan caluroso. Quiero hacer en esta pequeña presentación hablar un poco de la relación entre el transporte, los sistemas de movilidad urbana y el cambio climático. Hablar del reto al que nos estamos enfrentando y abrir un poco la discusión a posibles vías para seguir adelante y afrontar este reto de una forma estructural. El cambio climático es una consecuencia de la producción insostenible que tenemos al día de hoy, en nuestros sistemas de desarrollo en general, y en particular hablamos del transporte. Nuestro actual modelo de desarrollo se basa en un fuerte uso de combustibles fósiles que también vienen de procesos que dieron origen a la deforestación, entonces cada auto que usamos para movilizarnos contribuimos más al problema. Es importante plasmar esto dentro del debate más grande en el cambio climático. Es uno de los retos más grandes de este siglo, y porque al día de hoy nos encontramos en una situación que no sólo tenemos que hablar de los causantes sino que estamos viviendo las consecuencias. La época de hoy es tanto de mitigación, de adaptación y prevención también. Nos encontramos una situación en que el mundo cada día se pone más metas a largo plazo, la idea de la igualdad, la idea del crecimiento justo y equitativo, cada día es más importante en el diálogo político, en la sociedad civil. Entonces tenemos que mantener un crecimiento que no comprometa nuestra capacidad de poder lograr estas aspiraciones de bienestar que cada día son más grandes, pero al mismo tiempo proteger el bienestar de los futuros habitantes y no comprometer sus oportunidades.

Dentro de esta gran problemática la movilidad urbana puede jugar un rol importante, tiene un gran potencial de contribuir a bien hacia la forma en que enfrentamos este reto. En los últimos años hemos visto surgir una cantidad de nuevos acuerdos, de agendas a nivel global como internacional, donde hablamos del desarrollo sostenible, donde hablamos de controlar el cambio climático, donde hablamos de un desarrollo urbano sostenible. La nueva agenda urbana, la agenda 2030 y sus ODS, el acuerdo de París, la agenda para financiamiento, todas estas distintas agendas si bien son distintas, son una. Todas estamos hablando de la misma cosa, se complementan para trabajar hacia un futuro más sostenible.

En estas agendas se ha visto más y más el tema urbano, surgir como un tema fundamental cuando hablamos de cómo se convierten esas agendas en acciones concretas, cómo localizamos estos ideales que tenemos para el futuro, qué quiere decir en términos reales. Es lo local, lo que se hace a nivel urbano, a nivel nacional importante pero local es aún más importante. Entonces esto es un fenómeno nuevo porque antes siempre se hablaba de metas a lo grande, y ahora se aterriza. Desde el punto de vista de la Cepal donde trabajo yo, se habla de la idea de una ruptura, un cambio estructural progresivo, hacia un gran impulso ambiental entonces una coordinación de políticas que nos

lleve a un desarrollo sostenible con nuestro medio ambiente pero que logre obtener este aumento de bienestar que buscamos a nivel de la población.

Aquí les quiero mostrar, es un pequeño video de la ciudad de Santiago que es el caso de casi todas las ciudades donde vivimos. Vemos cómo va creciendo la mancha urbana de una forma cada vez más rápida, y casi diría desordenada. Nuestras ciudades cada día crecen más y más, América Latina es la región más urbanizada del mundo pero esta urbanización se ha llevado de forma muy desordenada. Ha ido creciendo la mancha urbana pero ha ido disminuyendo la densidad poblacional, quiere decir que cada día la gente se tiene que desplazar distancias más grandes, se mueven desde la periferia hacia el centro para sus centros de trabajo, los servicios que requieran, y con esta densidad poblacional más baja aumentan los costos de provisión de los servicios. Entonces por habitante el costo que tienen que gastar los gobiernos es cada día mayor. Tenemos una serie de problemas de infraestructura que no puede con la cantidad de gente que tiene que servir, presupuestos que no avanzan y va deteriorando la calidad de vida de la gente que cada día vive más lejos.

Con esto también vienen muchos otros problemas. Si te tienes que desplazar más horas al día pasas más horas en un auto, o en un transporte público, más congestión en las vías, más accidentes, más incidencia de problemas de salud relacionados con la calidad del aire. Entonces todo es una cadena que se va amplificando. América Latina ha pasado a ser una región de ingreso medio, entonces si bien esto es bueno en términos de que la gente tiene acceso a una calidad de vida mejor, también quiere decir que la forma en que este crecimiento de poder adquisitivo se transforma en consumo, si no está bien direccionada pues podemos terminar con un problema mucho mayor de lo que tenemos ahora.

Si vemos en este mapa la tendencia es que países con PBI tiene mayor tasa de motorización. Nos encontramos en este cuadrante más bajo, ahora. Pero como vaya aumentando el PBI corremos el riesgo de seguir moviéndonos para arriba y vamos a tener más y más autos en nuestras carreteras, lo cual será o no será bueno. En términos de contaminación, de emisiones, quiere decir esto que si bien en la región latinoamericana hemos visto en algunos sectores una disminución en emisión de gases de efecto invernadero, en el campo energético vemos un aumento. Sigue aumentando nuestro uso de la energía y lastimosamente dentro de la matriz energética, las renovables son bastante limitadas. Si bien se ve un pequeño aumento en las energías más limpias no es lo suficiente. Cuando hablamos de energía y contaminación ahí es donde estamos contabilizando casi todas las emisiones del transporte. Se habla de combustibles fósiles, lo que la mayoría del sistema de transporte al día de hoy usa, esta matriz es importante tenerla en cuenta cuando pensamos en las implicaciones del transporte y qué tipo de energía se utiliza. Podemos ver que las emisiones que vienen como parte del sector transporte ha ido aumentando y como nos vayamos moviendo del cuadrante bajo a un cuadrante más alto con PBI más alto y motorización alta, esto va a seguir creciendo.

Cuando miramos estas gráficas nos damos cuenta en seguida que el problema en América, aquí unos ejemplos de ciudades pero se puede generalizar en la

región, es el transporte individual. Vivimos en unas sociedades donde se privilegia el transporte individual. Más de la mitad en casi todas las ciudades del uso de energía viene de estos vehículos individuales. Dentro de un mismo país si miramos los cuadrantes de los quintiles de riqueza, vemos que en realidad esto no es un problema de todos, es de una pequeña cantidad de la población ya que es en el quintil 5 donde se concentran los autos y los vehículos individuales, mientras que los del quintil 1 al 3 se movilizan más en sistemas de transporte públicos, a pie o en otros vehículos. Sin embargo estamos produciendo una minoría de la población una mayoría de las emisiones que afectan a todos.

Entonces si bien acabamos de ver que las emisiones vienen de una minoría, en muchos países todavía tenemos sistemas en donde se recaudan fondos de todo, todo el mundo paga impuestos pero luego se subsidia a pocos. Y cuando vemos estos subsidios, por ejemplo a la gasolina, y los comparamos a otros gastos públicos es impresionante. Si bien no son datos actualizados, nos dan una idea de cómo ha estado la situación hasta recientemente. Pero no todo es una mala noticia. Si vemos en el gráfico nos muestra que en realidad en términos de números de personas, la mayoría de los viajes que se llevan a cabo día a día no son en vehículos individuales, son en colectivos o a pie. Nuestro mayor desafío ahora es no cambiar este patrón. Si vamos a ir aumentando el PBI per cápita no vayamos promoviendo el pasaje de un medio de transporte a otro. Lo que necesitamos son países en que esa migración de un quintil al otro no equivalga a una migración del transporte público al privado, y hay que priorizar ese cambio tanto social como estructural de nuestras ciudades. Entonces esto se logra a través de varias acciones coordinadas, se tiene que plasmar la idea de un transporte seguro, sostenible, eficiente, limpio, dentro de nuestra planificación urbana y tiene que estar en coordinación de la forma en que estructuramos nuestras ciudades. Las políticas urbanas tienen que estar bien coordinadas con la forma en que planificamos el uso del suelo, de donde se mueve la gente, para donde. Tenemos que hablar de sistemas de transporte eficiente, de nuestra matriz energética, todo es parte de lo mismo. Cuando hablamos de nuestra matriz energética lo hacemos directamente de cómo va a afectar un aumento en el uso del transporte a nuestras emisiones, entonces la idea es coordinar políticas a lo largo de todo el espectro y no tratar el tema del transporte público sólo como un tema sectorial. Con el acuerdo de París los países de todo el mundo han adoptado algunos compromisos en términos de cuáles van a ser sus aportes para tratar de reducir los contaminantes que producen el cambio climático. Y dentro de eso los países presentan reportes voluntarios. Y en estos reportes detallan cuáles son los sectores que priorizan en términos de mitigación y adaptación. En América Latina estos son los reportes que se recibieron en 2017, hay bastantes pocos países que priorizan el transporte como un sector importante en la mitigación del cambio climático, aquí vemos que hay una gran oportunidad de mejoras, que más países pongan el transporte en su radar como un sector que puede tener un gran impacto. Lo mismo en términos de las medidas de adaptación, también es la misma lista de países y aquí vemos que por lo pronto sólo un país prioriza el transporte como un sector importante en la adaptación al cambio climático.

Muchos países están adoptando medidas y políticas que tienen un impacto positivo sobre el medio ambiente, impuestos a vehículos de alta gama, a emisiones vehiculares, a la importación diferencial dependiendo del tipo de combustible que usan los vehículos, impuestos de importación de combustibles fósiles, y otras medidas. Algunos de estos son ejemplos, no es justo decir que no se está haciendo nada a nivel regional, sí se hace pero hay que enfocarse más en este tipo de medidas a nivel nacional. El sector del transporte tiene grandes beneficios, si tomamos políticas para tratar de lidiar con la contaminación, al mismo tiempo estamos hablando de salud pública, estamos hablando de calidad de vida en general, entonces es un sector que tiene el potencial de tener grandes beneficios. Se reconocen muchos desafíos en la región, los gobiernos locales son los que sufren con la gestión y los costos de las externalidades del sistema de transporte pero a la vez son los sistemas nacionales los que tienen en sus manos la capacidad de invertir en la infraestructura y también la capacidad de implementar medidas más amplias como son los impuestos o diferentes controles en importación. Pero hay que ir reconociendo que existen trabajos y trabajar tanto a nivel local como en la comunicación entre el nivel nacional y el subnacional. Para concluir es decir que las soluciones privadas no son una solución, tenemos que reconocer que las soluciones privadas aumentan las externalidades negativas, tenemos que hablar de sistemas masivos de transporte seguro público y sostenible. Y en el ámbito de desarrollo sostenible, de las metas que nos hemos plasmado desde el punto de vista global, si trabajamos en este pequeño tema estamos incidiendo en muchos de los objetivos que se ha planteado la comunidad internacional, como salud, educación, cuestiones sociales. Entonces hay que pensar también que esto no es tan puntualmente sectorializado sino es un tema que se transversaliza. Y pues eso, en las discusiones de hoy enfatizar un poco la necesidad de mirar esto en un contexto más amplio y no sólo pensar en el transporte como algo separado y un sector individual, separado de otros sectores que son muy fuertemente relacionados. Muchas gracias,

(Aplausos)

No entendí tu pregunta pero uno de los problemas grandes en la región es que aún no se sabe cuál es la problemática porque nuestra capacidad de monitorear, dada la informalidad, está limitada. Entonces lo que se trabaja ahora en el ámbito de los objetivos del ODS es tener una línea de base más clara, para ver dónde queremos ir. Sobre el turismo y la logística, (inaudible) sí, sí, (inaudible) sí,

SEÑOR. – Dentro de los cascos urbanos influyen mucho en la ocupación del espacio y lo que repercute eso en el transporte a nivel general. Este tema al día de hoy, en el último Congreso donde participó Barcelona, donde se lleva la bicicleta a la calzada, sacándola de la vereda. Compramos a deshora en forma online, la entrega de las mercancías se hacen en vehículos grandes, se habla de pérdida de tiempo. En nuestras ciudades, metrópolis donde nuestro entorno de campo y las ciudades es muy cercano, es diferente, influye mucho hoy. En Punta del Este el año pasado se hablaba de que entre 10 y 15 días que la gente se quedaba, perdía un día y medio en el transporte.

SEÑORA LIDLEYON. – Son dos cuestiones que deben estar consideradas dentro del marco de políticas coordinadas, que se hable del transporte de mercancías y personas, y lo mismo con la temporalidad del año. No te sabría decir la solución, espero que alguien en esta sala sí. Sobre su comentario, de acuerdo en que la realidad está cambiando mucho. En América no estamos tan cerca de decir que no vaya a haber autos eléctricos para todos, estamos más lejos que Europa en eso pero cada día creo que nuestras sociedades como van evolucionando a paso mayor, debemos estar pensando en las decisiones que se toman hoy y tener elasticidad en la forma de planificación y respuesta. El auto no va a contaminar tanto pero la producción del auto sí, es un problema. Todo el proceso es una problemática.

SEÑOR. – La política de Flacma la expresa nuestro presidente Iván Arciénaga.

SEÑOR ARCIÉNAGA. – Buenas tardes, quiero agradecer la invitación que se nos ha cursado para participar de esta mesa de movilidad sostenible. Permítanme que no es una posición de Flacma, es una experiencia que llevo de alcalde en Sucre, una ciudad de 350 mil habitantes, una ciudad turística y que esas calles ya llevan siglos. Es decir, un centro histórico que fue diseñado hace más de 400 años y resulta que ahora tiene que soportar una densidad de tráfico motorizado pero indudablemente impensable para esa capacidad y calles diseñadas. En esa situación quiero compartir la experiencia de otra ciudad boliviana, La Paz, centro político que tiene limitaciones en la vertebración de toda su estructura urbana pero que por muchos motivos hoy en día se ha dado una interesante forma de aporte a la solución de la movilidad en La Paz, lejos de solucionar integralmente pero es una interesante experiencia. Uno de esos ejes es el tema de trabajar en sistemas integrados. Esos sistemas deben contemplar por ejemplo el trabajo de llegadas de peatones, ciclistas, transporte público vinculados a otros transportes masivos como un teleférico que es muy amigable con el medio ambiente. Este sistema integrado ayuda mucho a todos. Inclusive a los que invierten en transporte de manera privada, es una sinergia entre lo público y privado. Desde luego que en ello hay que reconocer un componente serio que fue la resistencia al cambio. Colocar un sistema de teleférico cual si fuera el primer metro aéreo en La Paz, ya tenemos la 7ª línea incorporada y resulta que ha habido mucha resistencia al cambio. Conocen en muchas ciudades latinoamericanas que el sistema público está con los sindicatos, tienen a bien un propietario por bus, o dos o tres, y que hacen un sindicato, una decisión corporativa que más bien va a priorizar el beneficio económico a la gente que trabaja en desmedro de la forma general de seguridad y calidad que se oferta. Luego compartir la urgente necesidad de invertir esfuerzos en la planificación de la movilidad. Está realmente como decía Fiona, con un sistema poco ordenado en nuestras ciudades y en el caso de Bolivia es un ejemplo. Otro elemento que queremos compartir es que habíamos estado construyendo ciudades para autos, y no para la gente. Es un paradigma que lo compartimos en un evento con la UCI y realmente vimos que las vivencias y experiencias compartidas, es que tenemos avenidas y calles donde hemos castigado al peatón y ciclista, hemos privilegiado a las movilidades. Es un tema a cambiar hasta de comportamiento cultural. Otro elemento es el tema de finanzas, de los recursos, y aquí estamos seguros que debe haber fuerte inversión pública y que no siempre debe irse a ver el tema de

la rentabilidad directa o de la rentabilidad mecánica, debe verse el costo y beneficio social. La inversión pública debiera trabajar de manera coordinada con la inversión privada, pero la prioridad para el Estado. El marco normativo y jurídico en el caso de Bolivia está obsoleto, responden a muchas décadas que hoy ya no acompañan estos nuevos paradigmas o propuestas de acción que lleva adelante la ciudad, de manera vanguardista. La normativa y la reglamentación hay que modificarlas, compartimos también con nuestra expositora, que el tema impositivo debemos trabajar los gobiernos locales. Ponerles impuestos a quienes hacen mayor contravención al cambio climático, a impuestos a quienes generan congestionamientos innecesarios, entre otros. Hay que normar con la parte legal y jurídica correspondiente a cada país. Otro elemento es el tema urgente de la incorporación de lo que preguntaba uno de nuestros participantes en la sala, el tema de la tecnología e innovación. Va a revolucionar el concepto de la movilidad urbana y debemos estar abiertos. Si bien el ritmo del cambio está llegando a América, debemos estar preparados y ver qué nuevos retos se van a presentar. Serán aparcamientos para temas de movیلidades con otra tecnología, debemos estar preparados. Otro elemento ya planteado, rescatar el espacio público. Está secuestrado por los motorizados que tienen actividad privada y particular, el espacio público debiera ser una de las prioridades de los gobiernos locales en beneficio de este conjunto de mirada integral. Quiero compartir otro elemento que la academia, la universidad debiera estar participando en todos estos eslabones. Alentamos a que los gobiernos locales tengan la participación activa de la academia mediante convenios, trabajos, entre otros, deberían ayudarnos a capacitar a la gente de las alcaldías que no tienen formación en movilidad urbana sustentable. No tenemos cuadros, y se podrían generar intercambios de experiencia. Desde luego que estamos de acuerdo con estas últimas propuestas dadas de priorizar al peatón, bicicleta, transporte público y en último lugar al transporte privado particular. Estamos también por promover el tema de hacer auditorías técnicas y sociales del impacto de la actual situación de la movilidad y así poder hacer propuestas concretas. Proponemos en conjunto ingresar a un tema de un cambio de comportamiento cultural de la gente, no podemos quedarnos con lo que actualmente tenemos por todos los elementos mencionados. Estamos seguros que tener un transporte más seguro, con mayor calidad, es invertir en el bienestar de la gente y es una tarea ineludible que debemos asumir. Estamos conscientes que debemos hacer esfuerzos en planificar, de crear en el caso de la ciudad de Sucre, nuevas centralidades porque la centralidad desarrollada en torno al patrimonio histórico, ha colapsado por la saturación y habrá que generar esa descentralización administrativa, política, de las oficinas a diferentes nuevos puntos de la ciudad. Y apostar por la inversión pública en este tema en una sinergia con la inversión privada. Son los elementos que me permito compartir con la mesa en movilidad.

SEÑOR. – Vamos a continuar con el programa, hemos constatado en primer lugar que la investigación científica para la acción, que es lo que caracteriza a los estudios de la Cepal, nos dan base para continuar profundizando la temática. Queremos invitar a la mesa a los expositores, Andrés Lima, de Salto, Uruguay, Paco Moncayo, José Antonio Hernández, Rolando Rodríguez. Primero José Antonio Hernández.

SEÑOR HERNÁNDEZ. – Buenas tardes, en primer lugar agradecer a Flacma por la deferencia que tuvo esta organización de otorgar el premio al buen gobierno latinoamericano a la ciudad de Guajaca de Juárez. No lo recibo en forma personal, es resultado del esfuerzo de un gran equipo de trabajo que hemos alcanzado en muy corto tiempo resultados muy significativos. Menciono algunos porque vale la pena, en sólo 14 meses en Guajaca hemos pasado en más de 100 indicadores, de rojo a verde sin cruzar por el amarillo. Esto lo calificó el Instituto Mexicano de la Competitividad y del Federalismo. En paridad de género somos el municipio número 1 porque tenemos más mujeres que hombres tomando decisiones desde el punto de vista administrativo, y también conformando nuestro cabildo en donde 16 concejales tomamos la decisión de autoridad. Es un gobierno que se ha abierto totalmente a la participación ciudadana a través de concejos temáticos, obedecemos el mandato de la ciudadanía. Hemos sido calificados en 14 meses, pasamos de tener un manejo negativo de las finanzas públicas a un manejo estable definido por las grandes calificadoras como Moody's, y en setiembre estaremos recibiendo la más alta calificación en manejo financiero. Hemos establecido programas de austeridad importantes, no hay vehículos oficiales, no hay uso de gasolina para ningún servidor público. Nadie tiene teléfono celular pagado por el gobierno, y nos ha permitido generar ahorros y también hemos establecido convenios con 23 universidades de educación superior para que la academia participe en la definición de políticas públicas, y otras cosas que no es necesario mencionar. Recibo con mucho orgullo este premio que Flacma nos ha dado.

La movilidad es uno de los temas más importantes en la agenda pública mundial. En las ciudades se vincula directamente al tamaño poblacional y la creciente motorización contra un déficit de infraestructura vial, y es un desequilibrio de la circulación. La ciudad de Guajaca de Juárez es una ciudad donde cuyo centro está trazado como una ciudad colonial. Calles y manzanas que miden 100 por 100 y entonces hemos implementado programas para que se desincentive el uso del auto en esta parte del centro histórico, la parte más importante. Es una ciudad patrimonio cultural de la humanidad y ha sido reconocida por la revista Travel como el segundo destino de preferencia mundial en una encuesta con más de 1,5 millón de turistas. NatGeo nos ubica como el quinto lugar de turismo cultural, a nivel mundial. Nos colocan como ciudad a visitar. Y el turista la disfruta a pie, caminando y hemos procurado que sea así para que la ciudad pueda vivir. Eso implica tener una ciudad iluminada, hemos cambiado toda la iluminación del centro histórico para que el turista con confianza pueda circular por calles y avenidas. Pero en Guajaca que tenemos 265 mil habitantes, municipio cabeza de una gran zona conurbada donde viven 800 mil personas. Pero nuestro municipio circula en horas pico con 180 mil vehículos, un coche por cada 1,4 personas. Y eso hace verdaderos caos en algunos momentos del día. Por ello buscamos la posibilidad que en el CIDEU se realizara en Guajaca su asamblea anual, la llevamos a cabo en mayo de 2017, y en esta asamblea más de 250 ciudades firmamos la declaratoria Guajaca con el compromiso de hacerla cumplir. Esta declaratoria define la necesidad de situar al peatón en la punta de la pirámide de la movilidad, que no produzca residuos de carbono, liberar algunas calles de autos para que las use la ciudadanía, promover un cambio cultural y compromiso con nuevas formas de movilidad y que las ciudades deban disponer de un plan estratégico de

movilidad sustentable. En la ciudad nuestra hemos implementado un plan de reordenamiento vial que incluye redensificación urbana, reducción de recorrido entre puntos, reordenamiento y mejoramiento de transporte público, fomento al uso de transporte no motorizado, desincentivar el uso del auto, verificación obligatoria de contaminantes. Recuperación de espacios públicos y el incremento de ejes peatonales y parques lineales. Voy a referirme a algunas acciones que hemos implementado y me parece que son importantes para darlas a conocer. Toda vez que han generado una amplia conciencia ciudadana. Implementamos el programa 1x1 primero el peatón. En las calles del centro hemos eliminado más de 125 semáforos. Y hemos permitido que la conciencia ciudadana haga un alto total en cada esquina, deja pasar a un vehículo y luego pasa el vehículo en el que uno viene circulando. Esto ha resuelto temas importantes de contaminación, porque muchas veces los semáforos generan problemas de tráfico. Esto ha funcionado de manera eficiente, al principio difícil de aceptar pero ahora funciona bien. Y los pasos peatonales establecidos en cada cruce vial, tienen la obligación del alto total. Si un automovilista no hace el alto total, se lleva una multa equivalente a haber pasado una luz roja. Es primero el peatón, aquí recibimos un reclamo de las personas con discapacidad, sobre todo ciegos. Porque no tienen la posibilidad de ver la circulación de los autos, y hemos estado implementando ya en estos casos un alerta de ruido para que las personas puedan conocer que hay libertad para cruzar en estos cruces. También mecanismos de educación vial en todas las escuelas, un programa donde los niños de primaria, 2º y 3er año, con un papel ponen un mensaje al automovilista y salen a repartirlo a los autos. Cuando se abre esta pequeña caja hay mensajes que hablan de respetar las señales, no estacionar en lugares prohibidos, no en doble fila, y ha generado una reacción positiva. Estamos seguros que esos niños, que escribieron la carta, nunca se estacionarán en doble fila ni se pasarán una luz roja. Es una parte de educación vial significativa. Hemos diseñado un programa de capacitación al taxista mediante un mecanismo de taxi seguro. Se le capacita para que pueda atender al turismo con conocimientos elementales pero para que ofrezca a través de un identificador, la seguridad de que la persona va a llegar a su destino directamente. Y con esto hemos motivado que la ciudadanía utilice cada vez más este tipo de transporte y vaya dejando el auto en su domicilio. Hemos tratado de cumplir los compromisos, generado ciclovías importantes. No ha sido fácil convencer de que se use la bicicleta pero hemos tratado de que cada vez más se apliquen este tipo de programas. Por ser una ciudad pequeña se acostumbra mucho a estacionar en doble fila.

Y entonces implementamos un programa llamado cero tolerancia a la doble fila sin un minuto. Todo el mundo justifica, voy a hacer algo y vuelvo, y establecimos un mecanismo para que se evite la doble fila con multas significativas para quien lo haga. Genera mayor movilidad en las calles y permite desestresar a los ciudadanos. Tenemos apenas 40 personas con discapacidad, en sillas de ruedas, que están cuidando las calles y los acreditamos como auxiliares viales. No son autoridad vial, pero tienen un radio de comunicación en donde se comunican con una patrulla y cuidan que no haya estacionamiento en doble fila pero sobre todo que nadie ocupe un lugar destinado para personas con discapacidad. Tratamos que la persona le diga al conductor que arbitrariamente ha ocupado un espacio que no es para él,

decirle que ese espacio es para una persona como la que le está llamando la atención. Ha dado buen resultado, va directo a la responsabilidad moral de las personas. Solo tenemos 40 personas, pero la idea es que en mayor número de calles podamos tener al mayor número de personas con discapacidad cuidando y atendiendo este programa que de verdad ha dado muy buen resultado. Son algunas de las experiencias, es algo que vale la pena comentarlo, cuestiones que no requieren una alta inversión de dinero. Si quitamos semáforos, reducimos el gasto en alumbrado público, solamente invertimos en la señalización y por supuesto cuidando que siempre sea el peatón el que esté en la cúspide de esta pirámide, sancionando a quien no respete. Pero también motivando al peatón para que cruce en las bocacalles y que no cruce a media calle. Poco a poco a través de comunicado se ha acercado a mejores resultados, no podemos levantar la bandera blanca aún pero son programas que han llegado para quedarse porque la ciudadanía los ha adoptado como suyos y ello no tiene el sello de una administración. Son proyectos que se denominan Guajaca, el nombre de la ciudad y no de una persona.

(Aplausos)

SEÑOR. – Tenemos expositores de primer nivel, por contenidos y por tiempo, preguntas para el vicepresidente de Flacma. Quedó claro, muy claro, gracias. Entonces primero fue la ciencia para la acción, la investigación de Cepal y ahora decisiones políticas con resultados. Vamos bien, por buen camino. Andrés Lima del municipio de Salto.

SEÑORA. – Lo presento, el Sr. Andrés Pablo Lima es político uruguayo, miembro del Frente Amplio. Doctor en Derecho y Ciencias Sociales en la Udelar, de 2007 a 2008 fue electo presidente en la Junta Departamental de Salto. Hoy es intendente de 2015 a 2020, muchas gracias.

SEÑOR LIMA. – Desde hace algunos años en nuestro país se fue tomando conciencia de la importancia que tiene el ordenamiento territorial. Cuando una ciudad crece que en general es una problemática que tenemos la mayoría. Salto en pocos años pasó de 80 mil habitantes a 110 mil, hoy en día. Ese crecimiento no se hizo dentro de los parámetros o con el orden que uno hubiese pretendido en Salto o cualquier ciudad del mundo. Pero es reciente esta preocupación de gobiernos nacionales y locales, de los municipios, de ordenar o de darle cierto orden a ese crecimiento que tienen las ciudades y que no pasa solamente por la movilidad. Doy ejemplos. La ciudad de Salto ubicada sobre el río Uruguay, es muy común que una vez al año haya alguna inundación importante. Esas inundaciones terminan afectando hasta 10 mil personas, quien ideó la ciudad no tuvo en cuenta ese elemento. Concordia la ciudad ubicada frente a Salto, la problemática es mayor porque la afectación es el doble. Quien pensó e ideó la ciudad de Concordia tampoco pensó en estos elementos. Otros elementos más pequeños, localidades más chicas en nuestro departamento como Belén y Constitución. Cuando se construyó la represa de Salto Grande la conclusión era que el lago iba a dejar bajo agua estas dos localidades. Y de hecho se rehízo, se construyeron de nuevo, pero se las construyó a 12 kilómetros de la ruta nacional más próxima. Eso afectó el

movimiento económico de ambas localidades. Quien pensó esto no lo tuvo en cuenta.

Todas estas dificultades llevaron a que al menos en Uruguay cada intendencia, desde lo departamental hacia lo nacional, se hayan creado y promovido oficinas de planificación, oficinas de ordenamiento territorial para tratar de que situaciones como estas no se repitan en el futuro. Por lo menos intentarlo. Y esas oficinas al menos en el caso de Salto intervienen en temas que van desde decidir si se habilita o no un puesto de venta ambulante y dónde va, hasta la ubicación y las características de un nuevo barrio. Pero es un proceso nuevo. una de las dificultades que tiene nuestra ciudad es que fue construida además de frente al río Uruguay, la cruzan a la ciudad varios arroyos. Eso trae el inconveniente de que cuando hay lluvias abundantes o el río crece, crecen los arroyos y media ciudad queda bajo agua. Frente a esa realidad lo que se está haciendo, lo que hemos comenzado a hacer es la canalización o el entubamiento de esos arroyos. Los costos son elevados, no vamos nosotros en 5 años ni la próxima administración a solucionar de forma definitiva el tema pero lo importante es comenzar a trabajar en el tema. Tratar de minimizar y ya hemos tenido algunos resultados. En la última creciente, gran inundación de la ciudad, como consecuencia de este trabajo muchas familias no tuvieron la problemática del agua en su vivienda. La ciudad creció sin saneamiento, se trabaja en el mismo. En este momento se trabaja para el saneamiento de 5000 personas. Con la ciudad aparecieron asentamientos, se trabaja en la urbanización de los mismos para darle un orden, para que pueda ingresar un vehículo, una ambulancia, la policía, que puedan contar con agua, energía eléctrica, que puedan tener calles. En materia de movilidad o de transporte, el crecimiento ha traído consigo dificultades. Hay casi una relación de un vehículo por persona en la ciudad, pero las calles son las mismas de hace 100 años, y eso también genera inconvenientes. Se está instrumentando un programa que apunta a disminuir la siniestralidad en la ciudad, porque hay estudios técnicos realizados que indican que los accidentes generalmente ocurren en los mismos lugares, los mismos días casi siempre a la misma hora. Y participan generalmente personas con las mismas características de edad. A partir de estos estudios se está realizando un total de 25 intervenciones en los lugares donde la siniestralidad es mayor a través de la colocación de rotondas, canalizadores, atenuadores para disminuir los accidentes y sobre todo los efectos de los mismos. Hablamos de casi 200 mil dólares por año que se destinan a este programa.

Lo mismo que la construcción de ciclovías para peatones, para bicicletas, señalización horizontal y vertical, semáforos también. En Salto no estaba previsto o no se había contemplado la situación de personas con discapacidad, casi el 8% de la población. Hablamos de unas 10 mil personas. Es muy reciente la decisión política de construir o generar rampas dentro de la propia ciudad, dentro de las propias veredas, en las oficinas públicas, en las escuelas, en liceos. Eso es una forma también de lograr la accesibilidad pero nuestra ciudad durante decenas de años no previó situaciones como estas que afectan o afectaban a cerca de 10 mil personas. Y en el caso de Salto se da la particularidad de que tenemos el monopolio del transporte urbano de pasajeros. Todo el transporte lo hace la intendencia. En el Uruguay es el único

caso, la única comuna que tiene esta responsabilidad pero además es un servicio social para que tengan una idea y para manejar parámetros que todos podamos entender. El boleto en la ciudad de Salto, el boleto del bus, cuesta 30 centavos de dólar. Es el costo del boleto. Dentro de la ciudad cualquiera sea el traslado hay barrios y traslados que implican un desplazamiento de casi 10 kilómetros. Ese desplazamiento tiene un costo de 30 centavos de dólares, lo que aquí son 10 pesos. Los jubilados se trasladan gratuitamente, los pensionistas también, los militares, policías, estudiantes de escuelas y liceos, hace poco tomamos la decisión de que las mujeres embarazadas para hacerse los controles también lo hicieran. En el mes hay aproximadamente 1.000.000 de usuarios. Diariamente entre 30 y 33 mil usuarios. Son 14 líneas, el servicio comienza a las 5.30 AM y finaliza a las 23.30 horas. Hemos tomado dos medidas o dos líneas de acción para fortalecer el transporte urbano y público. El primero es la contratación de una auditoría a través del BID que en los próximos meses nos va a presentar un informe sobre las características de este servicio, puntos fuertes y sus debilidades y la segunda medida es la de trabajar sobre la posibilidad de poder incorporar a la flota actual de buses de la intendencia, coches eléctricos. El Ministerio de Industria está trabajando en esta línea de acción y desde la Intendencia de Salto nos hemos plegado en esta misma línea con el objetivo de, a poco y en este proceso, poder brindar un servicio que se adapte a las características de la ciudad y del servicio.

Lo mío es esto.

(Aplausos)

SEÑOR. – Muchas gracias intendente.

SEÑOR LIMA. – El servicio es social, eminentemente. A partir de esa definición da pérdidas, si se lo mira como empresa. Pero la intendencia lo cubre con otros ingresos que tiene. Para manejar algunos números, del millón de usuarios mensuales que tiene el transporte urbano de pasajeros, la mitad paga el boleto, unos 500 mil. Los otros se trasladan gratuitamente, pero lo financiamos con otros ingresos que tiene la intendencia.

Otro número, para poder empatar si quisiéramos empatar, si nuestro gobierno quisiera, por eso alguien dijo como primeras definiciones que hay decisiones políticas, y esta es una. Para empatar el boleto que cuesta 30 centavos, debería costar un dólar, 28 o 29 pesos para poder empatar los números, y que los ingresos del bus fueran los mismos que los gastos. Si quisiéramos funcionar como empresa y que dejara alguna rentabilidad debería costar más de un dólar.

SEÑOR. – Grata experiencia, hay que poner al gobierno local al servicio del ser humano. Decisión política. Continuamos con Paco Moncayo, de militar a municipalista. Bienvenido.

SEÑOR MONCAYO. – Buenas tardes, con todas y todos un gusto estar con ustedes para hablar del dolor de cabeza del alcalde de Quito que es el transporte. Como pueden ver en la gráfica, Quito es una ciudad de montaña

ubicada a 2850 metros sobre el nivel del mar. Verán que tiene una gran extensión, un distrito metropolitano, una ciudad y 33 parroquias rurales que son centros muy importantes de producción y también para la vivienda de mucha gente. Viendo la gráfica, pueden ver cómo se ha ido expandiendo la mancha urbana. Obviamente copado ya el sector del valle o corredor inicial, en rojo ven un círculo donde nació Quito en 1536. Estamos en camino de cumplir los 500 años de vida. Y los valles que están alrededor han sido ocupados paulatinamente, se ha ido extendiendo la mancha urbana pero vean la complejidad de poder construir vías en nuestro territorio, en nuestra geografía. Primer acto importante hablando de ambiente, el círculo abajo a la derecha está el nuevo aeropuerto de Quito. Antes estaba en el sector norte, el haber sacado ese aeropuerto como obra del municipio, tuvo no solamente la posibilidad de servir mejor a la gente sino también de liberar a la parte central de miles de transacciones y de todos los efectos contaminantes que tiene la presencia del aeropuerto. Siendo esta la geografía, la ciudad de Quito que no tiene sino un alcalde a diferencia de otras ciudades, tiene en cambio 7 administraciones zonales. La idea de una ciudad policéntrica es que todos los temas que tenga que resolver el ciudadano, lo resuelva en su alcaldía menor y no tengan que estar atendidos todos desde la centralidad. Una de las preocupaciones mayores de Quito como de las ciudades andinas en general es el abastecimiento del agua. Los casquetes están retrocediendo dramáticamente, ven este problema y significaría desabastecimiento de agua. Hoy somos 2,5 millones de quiteños y requerimos de abastecimiento constante. Hoy tiene el 98% de su territorio urbano y rural, cubierto de agua. También tenemos cubierto con el 95% todo lo que es alcantarillado y servicio de tratamiento de desechos líquidos.

Por eso es que Quito presentó en París luego del llamado de París y de Jacques Chirac, su estrategia para el cambio climático. Planteo esto porque el tema de la movilidad urbana sostenible debe ser visto en el marco de un sistema mayor global de protección del ambiente. Asumimos la competencia del control ambiental, están todos los planes para el tratamiento de todos los aspectos que tienen que ver con el ambiente. Y por supuesto los planes en cada uno de los campos actualizados, la guía de la participación ciudadana en Quito, que es fundamental, la planificación es con participación, el presupuesto es participativo, los quiteños y quiteñas son en gran medida a través de las organizaciones barriales los protagonistas de los temas del ambiente. Asumimos también el control vehicular, creamos una organización que se llama Corpaire. Solo para proteger el aire de Quito, gente dedicada con los sensores solamente para proteger el aire. Creamos una unidad dotada de recursos que se llamó Vida para Quito para el tratamiento de los demás temas ambientales, llegamos a producir un millón de árboles cada año y sembrarlos. Absorbe una gran cantidad del dióxido de carbono, y creamos algo que no sé si existe en otras partes, el Fondo del Agua. La empresa eléctrica y la de agua potable aportan de sus ingresos con un fondo para el mantenimiento de las cuencas, sembrar el agua es como llamamos.

Es el tema grave de Quito. El año 2000 inicié mi gestión como alcalde. Había 140 mil coches particulares. Vino la dolarización, mejoró la economía, y cuando salí 8,5 años más tarde, había 350 mil coches particulares. Cómo ustedes

puede generar infraestructuras para un problema así, hoy superan los 400 mil. La mayor parte de los quiteños se mueven en transporte público pero ese mismo cuadro a la inversa, quién usa la malla urbana. Entonces verían en azul los privados y en rojo los públicos, es un contrasentido. Sabemos todo pero la pirámide de cómo debe ser a la de poder, es inversa, y los alcaldes debemos luchar en contra de eso. Lo ideal sería todo peatonalizado, los ciclistas, en Quito se creía que no se podía usar la bicicleta. Abrimos una etapa de uso de la bici y en Quito se puede usarla a pesar de su topografía. Esto es lo ideal, ahora cómo podemos que se lleve a la realidad. Liderazgo, participación ciudadana, porque los poderes de los transportistas y otros sectores son grandes. Recuerdo en Bolivia a mi amigo Juan Granado, querían paralizarle la ciudad y me comentó el problema. Le dije que no se peleara con los transportistas, son demasiado poderosos, es la ciudad la que debe defenderse de ellos.

Y con la sociedad nadie puede meterse porque ahí está el real poder, se necesita que la gente asuma y no le deje solo al alcalde cuando tiene que tomar estas decisiones importantes. Todos sabemos lo que es la movilidad sostenible, medio ambiente, salud, derecho a la ciudad, generación de renta, ciudadanía, vivienda, fuentes de energía sanas. Ahora en Ecuador tenemos gran producción de energía eléctrica. Se han construido 8 centrales hidroeléctricas. Como no tenemos a quien vender, pues Perú y Colombia tienen suficiente energía, entonces podemos usar esta energía para fines como los del transporte. Buscamos hacer el transporte no motorizado. El tema clave para la movilidad es aceras. Las mismas no las respetan en mi país, nadie. No son de nadie. Todavía en Ecuador lo que es público no es de nadie y el alcalde debe pasar explicando que lo público es más importante que lo que nos pertenece a cada una de las personas. Pueden ver todo un sistema con las bicicletas públicas, los biciletarios, en la ciudad. Es un dato publicado por la Embajada de Holanda. Otra buena noticia es que vamos a inaugurar el año próximo una línea de metro que pasa por la parte más congestionada. Son 400 mil viajes que se van a hacer por el metro, quiere decir que son 400 mil viajes no contaminantes. Si además tenemos la línea del trole que moviliza 200 mil viajes, hablamos de que 600 mil viajes en este momento van a realizarse sin consumir gasolinas o diesel. Tenemos una programación, vamos del 2036 a cumplir 500 años de vida como ciudad. El 2036 nos hemos puesto la meta de cero emisiones de gases contaminantes. Es una meta muy audaz, posiblemente, pero hay que llegar a eso y no es imposible llegar. Y además las tecnologías nos van ayudando para poder incrementar transportes no contaminantes. En este cuadro entonces ven el sistema completo de transportación. Sumemos al metro, al trole, los proyectos de metro cable y van a ver que vamos caminando en serio hacia una ciudad en la cual la transportación no use o use en la menor cantidad posible los combustibles tradicionales. Tenemos varios proyectos de metro cable, el metro por inaugurarse, la posibilidad de ampliar ya el metro en superficie porque es muy caro hacerlo mediante túneles.

El objetivo, un diseño del transporte orientado al transporte sostenible, lo que se conoce como movilidad eficiente y sostenible, solamente la vamos a tener cuando en la cabeza de los quiteños haya conciencia de lo que implica la

mejoría de este transporte. No se olviden que los vehículos contaminantes afectan gravísimamente a la salud, por eso si uno tiene que subsidiar a transporte eléctrico, aunque cueste más no está gastando dinero, invierte en salud. Usted subsidia el transporte en buses y autos eléctricos, es una inversión de salud antes que un gasto en transporte. Y claro, ahí están las dificultades a vencer y para eso están los alcaldes, los líderes que pueden conducir a la ciudad para superar esos casos. El problema mayor para Quito es el financiero, porque tenemos una vía de 12 kms que se hizo en la alcaldía del Sr. Barrera, que cuesta 200 millones de dólares, o sea el terreno tan quebrado, los puentes que hay que hacer y eso hacen que la vialidad en Quito sea carísima. Esto es en el tiempo concedido por la autoridad lo que quería transmitir, muchas gracias.

(Aplausos)

SEÑOR. – Preguntas por favor. Todo quedó claro por aquí. Usted.

(Inaudible)

SEÑORA. – Quería preguntar cómo ve usted el futuro del transporte público en masa, si tenemos que seguir pensando que hay que tener subtes, hay que tener metros, o si el metro es realmente infraestructura demasiado caras o si tenemos que pensar en inversiones de tranvías u otras soluciones que quizás para nuestras geografías sean más asequibles. Estas soluciones alternativas son importantes para pensar, por el problema financiero que usted describía.

SEÑOR MONCAYO. – En el plan aprobado en mi gestión jamás pasaban por la construcción del metro. En el CGLU teníamos la opción de tener los mejores expertos, los invité a Quito por esa topografía, ninguno aconsejó el metro. Llegó el siguiente alcalde, quiso hacer algo trascendente para historia, y nos embarcó en un metro que cuesta 2000 millones de dólares. Aún no se termina, sabremos cuánto. Ahora sucede que con esa misma cantidad de dinero nosotros financiábamos todo el sistema incluidos los valles que mostré, hoy todo el dinero de la ciudad está metido en 23 kilómetros y es muy difícil que tengamos recursos para poder hacer nuevos proyectos. Es una de las dificultades que no expliqué. Las dificultades de la política y los políticos, la falta de continuidad, los alcaldes refundadores. Quito como ven, sólo la Quito española tiene 500 años, la indo-española tiene más de 5000 años, y en un suspiro de un alcalde habemos políticos que creemos que somos la gran solución. Ya está hecho, no hay que ponerse a llorar sobre la leche derramada. La alternativa que se había estudiado, como teníamos ya el corredor exclusivo para el trole, un tranvía de gran capacidad. Tomando en consideración que podía hacerse en superficie, en la medida que solamente usted debía arreglar intersecciones y ampliar andenes. Eso habría sido mejor, pero ya no es. Hay que trabajar sobre lo que está.

SEÑORA. - Don Rolando Rodríguez, alcalde de Cartago. Es político de Costa Rica con formación en derecho. Es alcalde de Cartago, en Costa Rica. Presidente de la Unión de los Gobiernos Locales y presidente de la

Confederación de Asociaciones Nacionales de Municipios de Centroamérica y el Caribe. Gracias por acompañarnos.

SEÑOR RODRÍGUEZ. – Un gusto. Arranco mi presentación indicando que todos tenemos cosas en común, todos estamos o vamos a estar en la historia de nuestros países para bien o para mal y también para bien o mal tenemos que tratar de solventar los problemas que tenemos. Desde esa perspectiva por supuesto que tenemos que hacer hasta el máximo para lograr efectos que beneficien a nuestras comunidades. Desde esa perspectiva arranco diciendo con la presentación que es Cartago, estamos ubicados en América Central. Somos el cantón más antiguo de Costa Rica, tenemos aproximadamente 160 mil habitantes, una extensión de 260 mil km², somos la tercera ciudad de importancia de Costa Rica, estamos a 23 kms de la capital que es San José, y en este tema que es interesante podemos tocar muchas aristas y nosotros hemos trabajado en muchos elementos. Quiero mostrar una de las cosas que hemos venido a hacer en nuestro cantón, indicando que en Costa Rica el gobierno es centralista. Los municipios cada día tenemos que ver qué hacemos para lograr los recursos económicos para solventar los problemas que tenemos. Dentro de ese centralismo tengo que contar que el 97% de nuestro presupuesto tenemos que generarlo nosotros, el gobierno central nos da el 3%. Y por supuesto que al igual que todos los países de América Latina, nos dan la responsabilidad pero no nos dan los recursos económicos. Y desde esa perspectiva creo que los políticos que llegamos tenemos dos posiciones. Una, ponernos a llorar porque no nos da la plata, y dos, vemos cómo solventamos los problemas. Y desde esa perspectiva, nosotros estamos realizando un proyecto que se llama movilidad sana y sostenible.

Arrancando este programa y teniendo en cuenta que la planificación urbana es fundamental y debemos de realizarla y no la podemos esquivar, planificación urbana debe de estar permanentemente en el diario absolutamente de todos los políticos y es un elemento técnico que tiene decisiones políticas, pero debe de ser también elemento que debe de estar ahí porque con este proyecto lo que trata de lograr es de manera integral, impactar directamente en cuatro áreas para garantizar calidad de los habitantes. En el caso de este proyecto de movilidad sana, el primer eje se volvió la salud y quiero indicar que según el Ministerio de Salud, las principales causas de muerte en mi cantón están relacionadas con enfermedades cardiovasculares y obesidad, todas asociadas al sedentarismo. Hablamos sobre el ambiente, según el informe de Estado de la Nación el sector energía emite 7214 de dióxido de carbono al año. El transporte aporta el 68,6% de este total. Otro elemento ha dicho que la emisión de gases en el área metropolitana de Costa Rica ha hecho que la lluvia ácida comience a crecer, y en mi cantón que tiene un sector meramente agrícola, es la lluvia ácida la que daría una serie de problemas a todos los cultivos.

Una vez le pregunté a un agricultor si la ciclovía en Cartago le beneficiaba, decían que no. Con estos datos se dan cuenta que una cosa que está lejos de ellos, lógicamente sí les va a repercutir. El siguiente eje es en la parte de movilidad. En Costa Rica hay 1.600.000 vehículos inscriptos, quiere decir que prácticamente hablamos de un vehículo por cada 3 personas. En mi ciudad, como dato, que somos 157 mil habitantes, por día más o menos circulan 220

mil vehículos, logrando con esto una serie de problemas que vienen a dar al traste a toda la organización de la ciudad. Y el último eje es el deporte y recreación que tiene este programa de movilidad sana. Por ejercicio se previenen enfermedades y se permite la liberación del estrés, promueve convivencia familiar y recuperar los espacios públicos. El programa que enseñamos es movilidad sana y sostenible. Se dividió en cuatro aspectos. El primero es la construcción de una ciclovía de 6 kms que atraviesa el centro de la ciudad. Se hizo con los estudios técnicos para venir a romper un paradigma que se daba en la ciudad, que la gente andaba a pie o simplemente en auto. Y les quiero contar que romper ese paradigma con esta ciclovía a mí en lo personal casi me costó la segunda elección de alcalde. Fue tanta la oposición que tuvo esta construcción que hasta problemas electorales teníamos. Había que tomar decisiones y eso hicimos. Se hizo la construcción de la ciclovía, la siguiente etapa fue poner parkeos en colegios y espacios públicos, hay que tener por parte de la gente donde poner cómodamente la bicicleta. Fue un segundo elemento clave. La promoción y educación, fue en 2012 cuando se mantuvo una campaña permanente de educación y formación, concientización de poder tener esos medios alternativos. Hicimos cursos y charlas de importancia, dar cursos de aprender a andar en bicicleta. Y alguien dice que es fácil, nosotros graduamos 5000 personas que no sabían andar en bicicleta y que les daba temor o vergüenza que no la saben usar. A veces en muchos lugares se hacen las ciclovías, se ponen los parkeos pero nadie hace que la gente aprenda a andar. Fue el tercer elemento que se convirtió en fundamental. El último paso de este programa es el programa BicipubliCartago, préstamo de bicicletas en la ciudad. Son 100 bicicletas, pocas relativamente. Las utilizan, todo el mundo dijo que las iban a robar y hoy por hoy ni una sola bicicleta se han robado. Comenzamos a cambiar entonces el pensamiento y nos dice cuántos son los usos durante cada uno de los años que ha tenido este programa. Arrancamos con el uso de la ciclovía de 167 mil personas, hasta llegar este último estudio a 208 mil personas. Hemos crecido. Hicimos este estudio porque una televisora cuando hicimos la primera ciclovía del país puso una cámara y dijo que no servía, y la única manera era medir, un estudio de 3 meses, diciembre, enero y febrero, que demuestra tres momentos al año. Diciembre, mes navideño, enero vacaciones, febrero estudiantil. Tomamos puntos para tener una referencia puntual, científica que nos dijera que el uso está totalmente comprobado. El uso de la ciclovía y también nos dice que por lo menos el año pasado 71.800 personas usaron el proyecto de bici pública.

Comenzamos a romper paradigmas y salieron noticias positivas de lo que se está haciendo, hoy por hoy decimos que en Cartago tenemos un proyecto sencillo que impacta, es el primero en la ciudad, en el país, y que además de eso está aportando un granito de arena en este gran tema de movilidad. Creo de esta manera un aporte al tiempo, resumiendo que nosotros somos los responsables de lo que pasa en nuestras ciudades. Si no tomamos las decisiones es nuestra culpa, si cambiamos para bien es nuestro mérito.

(Aplausos)

SEÑOR. – Muy buena experiencia, vamos con la última presentación de esta parte del panel. Don Fabio Antonio Ríos, director de la Asociación de Municipios de Oriente Antioqueño.

SEÑOR RÍOS. – Gracias a todos. Felicitar a la actividad de Flacma, esto consolida la política y el fortalecimiento de municipalidad en la región y en toda Latinoamérica. De acuerdo con mi antecesor y es que no solamente ustedes sino nosotros en Colombia tenemos un problema y es que el gobierno central a veces se dedica a descentralizar los problemas en los municipios y a centralizar los recursos, esperemos que eso vaya cambiando con todo este tema que se avanza en el fortalecimiento de la municipalidad. Soy el director ejecutivo de la Asociación de Municipios, somos una región compuesta por 23 municipios. Para quienes tengan una idea, estamos muy cerca de la capital Medellín, de Antioquía, tenemos un municipio importante, la capital del oriente, Río Negro donde queda el aeropuerto, y alrededor de él hay varios municipios importantes. Hemos tenido las dificultades por ser una región que crece rápido y es muy dinámica, la dirección de planeación en Colombia la cataloga como la mayor región del país donde crece de forma exponencial y si bien es cierto es positivo, obviamente llegan con ese crecimiento dificultades que toca solucionar. Ahí es donde vienen problemas como la movilidad, la inseguridad, los servicios públicos. En este caso en particular el tema de la movilidad y la falta de infraestructura vial ha hecho que la región tome diferentes decisiones. Y en especial debo concentrarme en que Masora como entidad territorial y porque así la ley en Colombia nos permite ser una entidad estatal y tenemos la misma regulación que tienen los municipios en el país, y le da la posibilidad de fortalecerse en diferentes campos de acción. Somos constructores y operadores de sistemas de bicicletas públicas, gratuitas, en los municipios. Hay tres experiencias exitosas en el país que actualmente estamos acompañando desde el punto de vista técnico, un programa que se llama En la Bici, en Medellín. Otro en Palmira Valle, otro en Río Negro, que se llama Bici Río. Empezar diciendo que tratamos de ser armónicos y para implementar el sistema buscamos que fuera sostenible y amigable, como no una bicicleta. El único combustible que utiliza es el corazón y los pies del ciudadano. Este tema de alternativas de movilidad se han venido tocando desde hace tiempo, hace más de 40 años en Estocolmo varios países hablaban de que teníamos que ubicar sistemas de movilidad alternativos. También en el 2015 tuvimos la oportunidad en Francia de ver cómo nuestros líderes hablaron de trabajar en el tema, y en eso nos enfocamos en el Oriente, en Antioquía, un sector bien importante de Palmira, en el Valle del Cauca. Nosotros en Oriente tenemos dos sistemas, está Medellín y Río Negro. Tenemos hoy un sistema de 160 bicicletas urbanas, en este caso tenemos casi 10 mil usuarios que usan el sistema que es gratuito. El sostenimiento económico es por el municipio, ellos pagan el cien por ciento de la operación del sistema. El costo anual en dólares para sostener el sistema es de aproximadamente 600 mil. Y trabajamos en la expansión anual, no solamente queremos quedarnos en las estaciones que tenemos sino que también queremos expandirnos y creando dos o tres puestos de estacionamiento de bicicletas. Pero además de eso tenemos que trabajar en un componente adicional que es crear ciclo rutas. No somos ajenos, la cultura española pues nos dio esa posibilidad que nuestras calles fueran angostas y hoy tenemos una grave situación y es porque no nos preparamos al futuro, y

nuestros líderes pensaron a corto tiempo, ni a 40 años, y hoy es un problema grave para nuestros alcaldes el construir infraestructura vial y hablar de temas como las ciclo rutas. Escuchaba a los exponentes y es que realmente creamos vías para los vehículos pero no pensamos en el peatón. Cómo funciona el sistema, hoy el gobierno municipal hace aporte importante, creamos las ciclo rutas, nos enfocamos a poblaciones estudiantes, pero hoy hay una población de adultos mayores que están usando las bicicletas públicas gratuitas, esto primero porque entre estaciones son trayectos cortos. Pero también ha motivado a que el adulto mayor use la bici pública para desplazarse y para tomar hábitos saludables de vida y hacer deporte. Hemos hecho varios kms de ciclo ruta en el sector y eso entonces ha incentivado el que utilice la ciclo ruta el ciudadano común. Es gratuito, un estudiante se ahorra mucho al ser gratuito y mejora su economía de alguna forma.

En el mundo hace apenas 10 años que se viene hablando de los sistemas públicos de bicicleta gratuitos. En Colombia no cobramos, consideramos que es una forma de incentivar la utilización del sistema de bicicletas públicas. Y algo muy importante, no solamente los gobiernos municipales aportan al financiamiento del sistema sino que hoy estamos vinculando empresas privadas que como compensación a que hacen un aporte para la construcción de los sistemas públicos, les damos como retorno que en las diferentes estaciones que están las bicicletas públicas, pues ellos pueden explotarlo desde lo comercial en imagen y publicidad. Tenemos empresas importantes en Colombia, que están interesadas en establecer en los municipios del país, ser financiadores ya no sea en el cien por ciento pero en parte, estamos hablando de un aporte tanto económico del sector privado y también del público. Conocemos de las tres modalidades, como el municipio que no le interesa darle al privado la operación del sistema, él asume el pago de esa obligación como en Río Negro. En Palmira el total del sistema lo paga el privado, está explotando comercialmente en publicidad esos puntos de estacionamiento y en el municipio de Medellín se hace alianza público – privado donde se reciben parte de los recursos para operación del sistema. Quisiera que conocieran en un video muy práctico cómo opera el sistema de bicicletas en Río Negro, y posiblemente se abra el espacio y ya entraríamos a hablar.

(Video)

Muchas gracias.

(Aplausos)

SEÑOR. – Queremos mucho a Colombia igual que a Costa Rica igual que a nuestros países. En principio gracias a la presencia de México, Ecuador, Colombia, Uruguay, Bolivia, Costa Rica, que nos han presentado experiencias en camino. Deseo antes de concluir esta parte sobre movilidad urbana sostenible, puntualizar que nos hemos movido desde el aporte del conocimiento científico y de las tecnologías expuestas por la Cepal, al papel de la autoridad política en sus decisiones como en el caso del municipio mexicano, si no hay decisiones políticas no se van enfrentando los problemas. Quito más bien nos aportó una visión estratégica. Tampoco confundir, es cierto que desde

lo local hacia lo nacional es el camino correcto pero debemos tener cada vez una visión mayor porque hay un contexto que puede ser adverso, perturbador, a las decisiones locales. Algún expositor dijo que no es lucha únicamente del alcalde sino de sus pueblos, pero ocurre que en el Perú se penalizó la protesta social y expresamente por ley los alcaldes están prohibidos de marchar con sus pueblos. Son componentes a tomar en cuenta cuando tratemos nosotros de impulsar la movilidad urbana sostenible, que no se reduce únicamente al uso y promoción de la bicicleta, no se trata de retornar a la época de los caballos, ese no es el camino. Es una sociedad en movimiento y que hay muchos componentes que resolver, que enfrentar, para ponerlo al servicio de los seres humanos, no al servicio de los vehículos, del capitalismo egoísmo, y aquí estamos hablando de un cambio cultural y en todas las experiencias mostradas por ejemplo en Salto, Cartago, hay un componente cultural. Tiene que cambiarse el sistema social actual, por otra cultura. El problema del ruido, el uso de las tecnologías de conectividad, trascienden a la simple experiencia de la bicicleta. No es sólo la bici, no es sólo el vehículo, es también el territorio y cómo lo usamos, como fue usado y cómo lo modificamos con pleno respeto del medio ambiente y del ser humano.

En representación de Flacma les agradecemos a todos y vamos a una última parte del panel.

Y tenemos a Juan Pablo Garella, Iván Pablo González y Juan Carlos Alarcón.

SEÑORA. – Nos acompaña Clelia de la Fuente, por favor.

Nos acompaña Clelia, funcionaria de la UE, forma parte del personal en Uruguay donde funge como asesora en cooperación. Ha trabajado en diversos países de América Latina.

SEÑORA DE LA FUENTE. – Gracias a todos- hemos hablado como arrancamos la tarde con la presentación de Cepal que trae la información fundamental para reflexionar sobre la movilidad urbana y la toma de decisiones, y luego vimos ejemplos concretos de lo que hacen los gobiernos locales en el tema. En nombre de la Unión Europea apporto que hace la cooperación internacional en apoyo a los países para la movilidad urbana. Este programa se llama Euroclima+, lo que sirve en esta instancia es para aportar información que puedan disponer y aprovechar de estas oportunidades que ofrece la cooperación internacional. Se decía que hablaba un alcalde y dijo que se desconcentran los problemas pero no los recursos. La cooperación da la oportunidad a veces de aportar algunos recursos que tal vez no sean muy importantes porque está claro que para la región de América Latina los recursos por haber avanzado tanto en la última década se han reducido, pero esos recursos aunque limitados puedan servir para apalancar procesos. Es en ese sentido que se tienen que ver. Entonces este programa de cooperación como ya se ha dicho en esta sala, América Latina es la zona más urbanizada del planeta, un 80% de la población vive en ciudades y el 25% de las emisiones es causado por la movilidad. Cualquier acción que se tome para reducir esto va a ser siempre un impacto positivo. En este sentido queremos compartir este programa y recordar que el desarrollo sostenible y cambio climático son ejes

prioritarios de la cooperación que surge desde decisiones que se toman en las cumbres de jefes de Estado y de gobierno que se reúnen periódicamente. Para esto en el año 2010 la UE puso en marcha este programa que se llama Euroclima y que permite a las dos regiones, tanto América como la UE, intercambiar conocimientos sobre los desafíos del cambio climático y aportar a la elaboración de políticas públicas que aborden mitigación y adaptación. El programa está orientado o se basa en los principios de la convención marco de la ONU sobre cambio climático y ODS, la importancia que le da la UE a este tema se ve reflejado en los recursos que aporta para los programas de apoyo, los de cooperación con la región. De todos los recursos que se aportan para el período 2014 – 2020, el 20% del presupuesto está destinado a temas de cambio climático y son aproximadamente unos 300 millones de euros. El programa tiene por objetivo promover el desarrollo ambientalmente sostenible y resiliente al cambio climático, buscando beneficiar a las poblaciones más vulnerables que son las que contribuyen menos a la contaminación y pagan más los costos de ésta. Para eso por un lado este programa promueve el diálogo político sobre las políticas y estrategias sensibles al cambio climático, la sistematización de conocimiento, desarrollo de capacidades y generación de conciencia sobre el cambio climático. El programa, por un lado el diálogo político y por otro apoya el desarrollo de proyectos en seis ejes estratégicos.

Que son, bosques y biodiversidad, gestión de riesgo de desastres, gobernanza climática, energía renovable y eficiencia energética, y gestión del agua. Uno de estos ejes es la movilidad urbana y solamente voy a parar en ese, porque para poder avanzar... para conocimiento de ustedes es un programa que se implementa con la contribución de 5 agencias europeas de cooperación que son las que se encuentran ahí. La Agencia Española, Fundación Fiap de España, Agencia Francesa de Desarrollo y Expertise France y la GIZ. Son responsables de la implementación de los ejes temáticos de cada uno de estos programas, también dos agencias de la ONU, la Cepal aquí presente y también Naciones Unidas de Medioambiente. La implementación se hace en estrecha coordinación con puntos focales nacionales. Son en general los ministerios de medio ambiente, que son los que participan de la discusión y de la gobernanza de todo este programa y donde se definen cuáles son los ejes temáticos y la implementación de las acciones. En el componente de movilidad urbana tiene por finalidad apoyar la generación de políticas y programas nacionales de movilidad urbana y la planeación integrada multimodal a nivel de las ciudades para avanzar hacia sistemas de movilidad sostenibles y bajos en carbono. Aquí hemos visto muchos ejemplos con el uso de la bicicleta, pero el tema es cómo integrar diferentes modalidades. En 2017 lanzó dos convocatorias de las cuales surgieron o se seleccionaron 19 proyectos que están empezando su fase de ejecución, no podemos mostrar aún resultados pero para que tengan una idea, o son proyectos que aportan al desarrollo de planes y políticas de movilidad urbana o proyectos específicos para la mejora de la movilidad. Quiero resaltar el tema de aprovechar esto para contar con algunos recursos que permitan la discusión de estos programas estratégicos, algo que decían. Trabajamos a nivel local pero hay que verlo con perspectiva nacional y por tanto este programa contribuye a tratar de articular esos diferentes niveles. Solo para darles un ejemplo, por ejemplo, en el caso de Colombia estamos apoyando un proyecto en la zona del municipio de Ibagué para poner en marcha un sistema

de bicicletas con pedaleo asistido. En Uruguay el programa contribuirá al desarrollo de la propuesta de un programa nacional de fomento de la movilidad eléctrica, apoyando sobre todo el instrumento técnico y financiero, una de las preocupaciones que se plantearon aquí. Cualquier medida que se tome para avanzar implica decisiones técnicas pero también regulatorias y se requieren recursos para sensibilizar a la población y modificar ciertas conductas. Además de estos dos ejes, hay un tercer eje que lo va a presentar la responsable de Flacma, pero que es otra herramienta que está a disposición sobre todo de ustedes y que tiene que ver con la creación de una comunidad de prácticas regionales. Esta instancia que vivimos acá es ya una comunidad de prácticas regionales, la idea es cómo eso se hace más permanente. Para terminar, solo quería decir que este programa Euroclima si bien están nuestros puntos focales como nacionales, de los ministerios de Vivienda, es bueno que los conozcan para como actores locales poder participar y reclamar información y opinar sobre lo que se está haciendo. Este programa en general está orientado por la demanda, se basa en las necesidades de los países identificadas por los países, busca la participación y promover la cooperación sur – sur. Tiene el aporte del valor añadido de la UE porque aporta la experiencia de estas agencias que mostraba hoy, y buscamos desarrollar acciones que puedan ser replicables a escala más continental. Se han hecho presentaciones interesantes que algún día podrían ser replicadas en otros lados, y apoya el acceso a financiamiento climático y la inversión. Gracias.

(Aplausos)

SEÑOR. – Continuamos ahora con Ciudad de México.

SEÑOR. – Seré muy breve, es un tema muy amplio y antes de iniciar le quiero agradecer a Flacma, de Fenam y todos los que aquí me han precedido, la oportunidad de poder comentar. Es un tema de movilidad a una alta escala porque se trata de construir el nuevo aeropuerto internacional de Ciudad de México, y ha sido tema de debate, incluso de carácter político y aquí como no hay políticos posiblemente no tendríamos que profundizar. Este nuevo aeropuerto se construye porque se ha rebasado la capacidad de 45 millones de pasajeros. Será el segundo más grande del mundo y se construye en una superficie prácticamente de 5000 hectáreas, y que por eso hablaba de la gran movilidad urbana porque no se trata únicamente de construir el proyecto. El primero está en Turquía, éste será el segundo. Estamos en una etapa en la cual el impacto de entrada ya está generando más de 50 mil empleos, por ejemplo. Va a generar más de un millón de empleos en la parte de operatividad y esto va a permitir que al generar economía va a generar riqueza. En frente del proyecto del nuevo aeropuerto habitan más de 7 millones de habitantes y la zona centro de México, que seguramente ustedes lo saben pero la Ciudad de México tiene poco más de 8 millones de habitantes, y la zona conurbada, Estado de México y otros dos estados en su conjunto hacen más de 20 millones. Somos la cuarta zona metropolitana más grande del mundo, por eso este proyecto que tiene una ubicación muy estratégica porque se va a convertir en un aeropuerto tipo hub que únicamente los hay en Atlanta, en Washington, en Panamá y en otros países tanto de la parte oriente del mundo como en Europa. Por eso es que para el gobierno de México representaba justamente el

poder tener un aeropuerto con esa gran movilidad que es el tema que nos ocupa. Llevamos a cabo un plan maestro donde es la construcción para poder tener 6 pistas, actualmente tenemos solamente una pista que se ocupa de dos, en el aeropuerto, y acá se trata de tener 3 en la primera etapa, un edificio terminal de más de 740 mil metros cuadrados y transportar más de 70 millones de pasajeros en el 2030. Tenemos el desarrollo de las funciones, acciones, lado tierra, lado aire, como son las actividades en estos grandes proyectos. El diseño y todo lo que se viene desarrollando fue a través de un concurso internacional que permitió que Fosters, el arquitecto maestro y el arquitecto británico, pudieran llevar y desarrollar este nuevo proyecto con un diseño único en el mundo que va a dar sustentabilidad al proyecto. Estamos alcanzando el premio Led Platinum que significa que se lleva a cabo su construcción con bonos verdes, somos uno de los primeros países en el mundo y somos el tercer proyecto que alcanza este nivel para su concreción. Aquí les voy a mostrar un video.

(Video)

Es una estructura muy interesante porque en todas las participaciones siempre el problema es el dinero, cómo se lleva a cabo. Se hizo una estructura financiera muy interesante. El gobierno de México no aporta más que los derechos, con eso se paga prácticamente la obra y el 70% restante se están pagando con recursos mundiales de los bancos, del sector privado, y entonces el gobierno federal no tiene una deuda. Se usan los mejores instrumentos financieros para que pueda de aquí al 2050 amortizarse la deuda sin que tenga que costarle un solo quinto al gobierno. Es un esquema financiero muy interesante que vale la pena explorarlo en algún momento, puedo dar más detalles y podría tomarse en cuenta para demás proyectos de movilidad. Estoy a sus órdenes.

(Aplausos)

SEÑOR. – Muchas gracias, y vamos a culminar con la presentación de Ciemsa. Juan Pablo Garella y Juan Pablo González.

(Música)

SEÑOR. – Somos Ciemsa, empresa privada uruguaya de más de 30 años en el país, venimos trabajando en áreas que son ejes centrales de una ciudad como agua y saneamiento, movilidad, transporte público, disposición de desperdicios y en estos últimos años empezamos a trabajar con la Intendencia de Montevideo en el despliegue de una plataforma de ciudades inteligentes y análisis de grandes datos. En nuestra presentación de big data, estamos escuchando las otras presentaciones, viendo que uno de los cuestiones que se hablaron y compartimos es que la ciudadanía debe ser protagonista en todo esto, deben apoderarse de los problemas y presionar al gobierno para que se solucionen, además de colaborar como responsables que somos. La tecnología iba a ser uno de los ejes para poder permitir esta interacción entre ciudadanos y gobiernos y ayudar a solucionar estos problemas. Aquí vienen las plataformas de ciudades inteligentes. Una plataforma tiene que permitir que los

ciudadanos puedan conocer los datos de la ciudad, poder utilizarlos para desarrollar aplicaciones, para auditarlos, proponer soluciones, para poder participar junto al gobierno porque éste por sí solo no tiene la capacidad de resolver todos los problemas. Y debe permitir una visibilidad objetiva del problema. Conocer el tráfico como funciona, contar los vehículos, contar la ocupación y posición, hacia dónde van las personas y desde dónde, los intereses que tienen, están las redes sociales, los sensores que nos ayudan a todo esto y una plataforma debe permitir unificar toda esa información, romper los hilos y habilitarnos a poder hacer análisis profundo de la info. Ahí viene big data, diversas fuentes de información, cantidades enormes de información que hay que unificar y trabajar en su conjunto. Una imagen que es muy visual de cómo hablamos de big data, es ésta. Eso que parece un mapa con las vías de Montevideo en realidad fue dibujado superponiendo puntos de las coordenadas GPS del transporte público a lo largo de un mes, son más de 180 millones de puntos que tenemos en tiempo real en la plataforma. Se necesitan herramientas especiales que no son las planillas de datos o Excel. Tuvimos la oportunidad y desafío enorme de poder desplegar esta plataforma en Montevideo y trabajar en cómo conocer el origen y destino de las personas, monitorear la calidad de aire, permitir saber si van a existir inundaciones de acuerdo a las cuencas de la ciudad. Una lista de las herramientas que estamos utilizando, no voy a profundizar en ello.

Alguna permite armar la plataforma de ciudades inteligentes, algunos sensores que hemos integrado a la plataforma y visualizaciones que tienen disponibles los ciudadanos para ver cómo está funcionando la ciudad, seleccionando por temas de interés y para poder acceder a datos, descargarlos y hacer aplicaciones con ellos, estudiarlos, y poder colaborar y generar un ecosistema de innovación. Elegimos una plataforma con la ciudad que es europea, y a diferencia de los costos que tiene con otras, es una plataforma abierta con ecosistema grande de innovación, tenemos el control de soberanía total de los datos que están allí, un tema delicado e importante. Y por eso justamente es que la elegimos y nos encantaría colaborar en los problemas que hemos escuchado que tienen otras ciudades, y colaborar en desarrollar soluciones en plataformas que permitan vincular al ciudadano con el gobierno y entre todos resolver estos problemas.

SEÑOR. – Como comentó mi colega, comento con foco en movilidad que hoy se habló mucho. En esta presentación será un poco diferente porque voy a presentar una aplicación que hicimos con el fin de recabar datos de la venta de boletos en Montevideo. Contamos con un sistema de transporte metropolitano donde el usuario puede pagar con tarjeta o monedero, y toda venta se registra. Hicimos casos de estudio, el análisis de las ventas con y sin tarjeta, cómo se incrementó, medir el pulso de la ciudad y medir los índices de congestión de los buses basado en la velocidad. Estamos adquiriendo la velocidad cada 30 segundos de las más de 1500 carrocerías que existen en la ciudad. Un enfoque particular, hablando de la generación de la matriz origen – destino. Esta matriz es un insumo necesario cuando se habla de planificación de transporte público. Si es posible determinar principales zonas de ascenso y descenso, los horarios de buses se pueden reforzar. Nos permite inferir el nivel de ocupación de los buses, y esto sin necesidad de agregar dispositivos a bordo.

Como recién comentaba, si bien conocemos los ascensos de las personas al bus, no conocemos sus descensos por lo cual es un problema complicado de resolver. En Ciemsa hemos desarrollado un algoritmo que hoy en día es capaz de inferir el descenso de un 72% de los usuarios que viajan con tarjeta. Esto se realiza mediante el análisis de los patrones de movilidad del usuario, representa más del 60% del total que utiliza el sistema de transporte metropolitano. Es una aplicación que realizamos en base a la matriz. Manejamos un universo de 18 millones de viajes, el total por mes en la ciudad de Montevideo con 30 millones de pasajeros. Se pueden observar las subidas y bajadas por barrio, calles, líneas de buses y variantes, se pueden seleccionar características. Es decir, por ejemplo si queremos mirar las subidas en ciertas regiones, se puede seleccionar la región de interés. Ahí viene, y podríamos ver esta gente que se subió en esta región hacia dónde fue, a qué barrio fueron.

Esta aplicación permite realizar filtro por día y horario, si el planificador y el generador de toma de decisiones en la Intendencia puede comenzar a tomar sus decisiones en base a datos, a información útil extraída de los datos por medio de esta aplicación. Se puede filtrar por día y por horario y con el objetivo de observar la actividad entre semana. Por ejemplo si nos interesa saber qué personas se suben en una calle y se bajan en otra, lo podemos inferir. Toda esta información para una persona que tiene que tomar decisiones acerca de la optimización del transporte público, es muy valioso. Es una decisión basada en datos y en inferir el descenso de las personas. Y además en base a esta matriz uno puede hacer otras cosas. Ejemplo conocer la ocupación en todo momento de cada bus del sistema, en un histórico. Ejemplo en este mapa se encuentra la acumulación de todos los recorridos en un mes con su ocupación, pudiendo seleccionar una línea con su variante con un recorrido particular. Y conocer cuáles son los tramos donde se encuentra la mayor ocupación y la menor.

Muchas gracias.

(Aplausos)

SEÑOR. – Agradecidos a todos, si la dirección técnica tiene alguna indicación.

SEÑORA. – Pues ya conforme pasa el tiempo quedamos menos, vamos a cerrar con algo breve. Me llamo Nelly, coordino la estrategia de ciclociudades en el centro de movilidad de desarrollo urbano. Les presento la comunidad de práctica, uno de los principales proyectos que se desarrolla con el apoyo de Euroclima en la región de América Latina y el Caribe. Como mencionaba el principal tema en común de las ciudades sobre el desarrollo sustentable es la movilidad.

La comunidad de práctica es un espacio destinado a compartir experiencias, abrir el diálogo sobre estos temas que generan un reto para los gobiernos locales. El objetivo de una comunidad es que podamos tener un intercambio constante de cómo empezar, los temas más relevantes. Muchos criterios técnicos, se habla de la primera y último tramo de viaje, del sistema masivo, de cómo migrar a electro movilidad, pero no pensamos de forma general en el

costo asociado que tiene el uso del auto en la forma de vida de las ciudades. No podemos optar sólo por una opción, por ejemplo la seguridad vial, la perspectiva de género en la planeación de la movilidad, son ejes relevantes y componentes temáticos a tratar. Queremos desarrollar servicios que sirvan a los gobiernos locales y mejorar sus capacidades técnicas. Hay ejemplos que se pueden compartir y criterios técnicos y ejemplos de ciudades que se pueden retomar, que podemos abarcar dependiendo del tamaño, ubicación, clima, a veces un sistema de movilidad no es la solución para todos los contextos. Me especializo en movilidad en bici, pero con la falta de una red de transporte masivo en una ciudad grande, será difícil la transición. El objetivo es ubicar soluciones a la medida. Queremos invitarles a que participen. Dos frases para cerrar, una es que poco se habló aquí de la movilidad peatonal, y todos somos peatones en algún momento del día porque tenemos que caminar para llegar a él. Y segundo, el transporte público es relevante para la vida en las ciudades porque el espacio público es el alma de las ciudades. Y es espacio público en movimiento el transporte. Esta comunidad de práctica tiene ese objetivo, poder tener cada vez proyectos más relevantes.

(Aplausos)

SEÑORA. – Finalmente compartir el proyecto que lideramos desde Flacma. Es el tercer componente que adelantaba Clelia, es financiado por el proyecto Euroclima y consiste en la creación de una comunidad de práctica que va a estar como principal herramienta basada en una plataforma virtual. En esta lo que pretendemos hacer es justamente concentrar las iniciativas que ya nos presentaron aquí alcaldes y gobernadores en este panel, iniciativas como la de nuestros compañeros de Ciemsa, iniciativas de ongs, redes que ya existen, pretendemos hacer un concentrado, un embudo. Que esta comunidad sea nuestra facilitadora de información que nosotros como usuarios pensamos en nuestro primer público objetivo que son los gobiernos locales, nacionales, que pueda acceder de una manera fácil y amigable según temáticas de su interés, según proyectos en cabeza, en implementación, o pensando en implementar. Veíamos muchos proyectos de ciclo ciudades, quizás hay ciudades en las que les gusta y se sienten inspirados pero no saben cómo arrancar. A través de esta plataforma lo que queremos es crear vínculos, ubicar bases de datos, herramientas que existen en la web, que permitan hacer un cálculo en una primera aproximación de proyecto, costo, cómo buscar proveedores, es una de las ideas a largo plazo, colocar licitaciones, dar a conocer financiamiento, comunidades de redes. Esto es a grandes rasgos los servicios y proyectos que queremos tener. Un componente importante son capacitación para nuestros funcionarios y nuestros alcaldes pero también que haga ese link entre conocimiento técnico y la implementación al día a día. Próximamente estamos trabajando en esta comunidad de práctica, el 17 de octubre en el marco de la conferencia de las ciudades que se realiza en Cepal, vamos a dar a conocer esta comunidad. Ya trabajamos en el diseño web, en nuestra identidad, y justamente estaremos compartiendo con ustedes si nos acompañan este proyecto.

Queremos crear una red para generar un cambio cultural en América Latina, hacer ese vínculo. Mientras más quintil avanza se crea la privatización de la

movilidad, queremos que cambie eso y que una mejor movilidad no significa un auto privado sino una movilidad sana, sustentable y agradable. Pienso en esta frase que al menos en México se usa mucho, de manera despectiva, de pueblo bicicletero. Que alegría tener yo una ciudad peatonal, bicicletera, en la que tenga la oportunidad de poderme desplazar a mi trabajo, a casa, con mi familia, en un ambiente agradable sin riesgos.

Les agradezco mucho haber participado, tener tanta participación, es causa que nos lleva a estas horas, pero creo que es un tema que ha sido muy atractivo para todas las ciudades y que mejor, que estemos avanzando y viéndonos muy comprometidos.

Muchas gracias.

(Aplausos)

