

Webinar: “La importancia de elaborar políticas nacionales de movilidad urbana para el desarrollo sostenible de las ciudades”

Preguntas y respuestas

Andrea Palma, Asesora técnica del Programa de Movilidad Urbana EUROCLIMA+ | Mateo Gomez Jattin, Consultor junior, Secretaria Global de MobiliseYourcity

P1: ¿Existe algún benchmark del status en el que están las políticas nacionales de transporte o políticas específicas de movilidad urbana? ¿Qué datos tienen desde la iniciativa MobiliseYourCity respecto a si la movilidad urbana sostenible está siendo abordada en las políticas nacionales, ya sea con la visión de NUMP o con alternativas de marcos normativos?

MG: Primero que todo, cada país tiene sus políticas nacionales de movilidad urbana y decir si son sostenibles o no es difícil de responder, y nosotros tampoco realizamos desde MobiliseYourCity un análisis sistemático. En este momento, estamos apoyando a 10 países en el desarrollo de sus políticas nacionales de movilidad urbana y lo que hacemos para monitorear el progreso y el impacto sostenible de su proyecto es acercarles una lista de indicadores. Algunos indicadores son sobre la mitigación de gases de efecto invernadero, la accesibilidad al transporte sostenible, la calidad del aire; para mirar la efectividad de las políticas estamos utilizando un indicador sobre qué recursos se movilizan. Dependiendo de cada caso y el foco que se requiera se utilizarán distintos indicadores.

En la caja de herramientas de la GIZ para las NUMPs, tenemos varios casos ejemplos sobre diferentes NUMPs, no solo las que mencioné al final de la presentación sino también de otras regiones como Europa, y sirven para poder tomarlos como referencia. Pero para el benchmarking pueden mirar las NUMP guidelines, que es el resultado de analizar estos procesos de la experiencia que hemos tenido con los casos de estudio y sus factores de éxito.

P2: ¿Cuáles son los instrumentos legales que hay en los países en los que trabajó para poder aplicar este concepto y este tipo de política nacional de movilidad urbana?

AP: La diversidad de los países es algo bastante interesante y creo que la metodología permite que toda esa singularidad que tiene cada país de América Latina pueda reflejarse. La parte de la legalidad sobre las estrategias de movilidad es interesante porque depende mucho de los países. Hay países que están trabajando a nivel de estrategia, lo que significa que son como promotores de la movilidad, y hay países que trabajan bajo premisas políticas, como el caso de Uruguay que está trabajando una política para la movilidad. Luego está el paquete de los incentivos, cómo llevamos esto a la acción, donde se encuentran los incentivos económicos, los incentivos impuestos, todo el tema tarifario. Siempre hay que trabajar en combinación con el sector privado para, por ejemplo, incentivar el uso de cierto tipo de transporte por

parte de las empresas, entonces la diversidad es bastante interesante. Me inclino por las estrategias a las cuales el nivel local y la ciudadanía se comprometen, que a las cosas por ley. Toma tanto tiempo establecer un decreto o un proceso legal que luego el problema ya cambió; entonces, quizás es más importante tener un marco legal, tener buenas estrategias, mucha motivación y desarrollo de capacidades para la transformación desde el estado, el sector privado y los usuarios.

P3: ¿Cuál es la aplicabilidad de estas políticas nacionales a los gobiernos o áreas locales, o sea, a las ciudades per se? ¿Cómo se operacionaliza esto y como se baja y se aplica a nivel local?

AP: Dificil pregunta porque es una pregunta en base a la cual trabajamos durante todo el proceso del desarrollo de la NUMP. Aquí hay dos casos distintos. Uno es el caso de Chile que trabaja la movilidad de manera bastante vertical, donde el gobierno a partir del ministerio de transporte establece los lineamientos y luego sus ministerios centrales bajan con la implementación. En general, el modelo funciona vía aprobación, por ejemplo, para hacer una modificación de una calle primero se tiene que pasar por ciertos lugares de aprobación por lo que se tienen que hacer los ajustes a las indicaciones establecidas para su autorización, o cuando se necesitan recursos y para poder acceder a los recursos públicos se tienen que cumplir con las condiciones establecidas por el gobierno sea local nacional o regional para hacer esas modificaciones.

En el caso de Uruguay, por ejemplo, el desafío es totalmente opuesto. Los gobiernos departamentales de las ciudades tienen total autonomía para establecer sus propias reglas, por lo tanto el gobierno nacional sólo puede establecer un marco lógico de hacia dónde moverse y cada gobierno establece como lo hace. Entonces en ese cómo hacerlo, se puede enganchar a procesos contingentes que son importantes para el país en su conjunto, como por ejemplo la NDC y el Acuerdo de París. En el caso de Chile, se está trabajando el amparo de los acuerdos de la NDC y tienen la ley de Cambio Climático que establece obligaciones para el sector, por lo que la NUMP no necesita ser legal porque está por debajo de esta ley. En el caso de República Dominicana, ellos señalan las medidas de movilidad también en su NDC y entonces la implementación es directa. En el caso de Uruguay es distinto, porque ellos pueden establecer una política que después tiene traducción local en cada uno de ellos.

MG: La relación que se busca entre el nivel nacional y local, lo que busca una política nacional o la metodología que nosotros proponemos, es empoderar la ciudad. Lo que podemos observar en muchos de los países en los que trabajamos, es cierto grado de descentralización. Por ejemplo en Perú, en República Dominicana, en Indonesia, se han establecido, por lo menos en las capitales, unidades administrativas como autoridades de transporte urbano que asumen ese rol regulatorio y político y lo que hacen los gobiernos nacionales es, además de apoyar ese nivel de descentralización, definir las modalidades de apoyo. Esto es para que las ciudades, por ejemplo las más pequeñas, tengan las capacidades o reciban el desarrollo de capacidades para que ellos mismos puedan hacer su propia planificación, implementar las medidas que a nivel nacional se definieron y también sus propias medidas.

P4: Andrea, mencionabas que una de las formas de movilizar son los incentivos, hablaste en tu presentación sobre un abordaje de monetizar las soluciones. ¿Nos comentarías un poco más sobre eso?

AP: La monetización es importante porque los recursos tienen que venir de alguna parte, es importante saber cuánto cuesta avanzar en una solución. Por eso, es importante tener claro cómo vamos a realizarlo y luego cómo medimos el progreso, porque hay que estar siempre evaluando el costo-beneficio. Entonces, además de incentivar a través de recursos económicos y del cambio cultural, el gobierno central, regional o local, debe saber cuánto cuesta establecer una medida y desde ahí poder tener a disposición un cierto abanico de soluciones económicas para que ellos elijan la que más les acomoda, como se hará con Uruguay. Otra opción es como en el caso de Chile, que tiene en el Fondo Nacional de Inversión, donde se van a fijar las condiciones para que cada ciudad y gobierno regional establezca cómo va avanzando su proyecto en un marco presupuestario nacional. Es bien mixta la respuesta pero es parte de la diversidad de Latinoamérica.

P5: ¿Esta metodología permite abordar en estas políticas nacionales distintos aspectos de la movilidad? ¿Qué tanto se incluyen por ejemplo, aspectos de logística urbana o segmentos muy particulares cómo puede ser la movilidad estudiantil, o algún otro segmento?

MG: La guía metodológica sobre NUMPS no se enfoca en el contenido, cada país y cada gobierno nacional definen sus áreas prioritarias en temas a abordar. Por ejemplo, en algunos casos se enfocan en la electromovilidad, en otros casos en transporte activo, también logística urbana, una combinación en un caso más integral. Esto también depende de la consulta y el resultado participativo entre las diferentes entidades, políticas públicas y sociales que se incluyen en este proceso. No tenemos recetas sino que simplemente facilitamos el proceso para que estos pasos puedan ser realizados de manera exitosa.

AP: Como usuario de la metodología es importante dar a conocer que la metodología es un acompañamiento sobre los pasos necesarios para llegar al éxito en la política, pero no dice qué hacer en la política. Eso es súper importante porque mucha gente a veces es escéptica a la metodología porque dice que no necesita que le digan qué hacer, y es verdad que no tenemos que decirles lo que hay que hacer, no sabríamos cómo hacerlo, pero los acompañamos en todos los pasos que son necesarios para tener políticas holísticas y de calidad que estén listas para la implementación.

P6: ¿Se puede iniciar el desarrollo de una política análoga a un nivel subnacional, a nivel metropolitano o a nivel de un estado de un país?

MG: Para los niveles locales y regionales tenemos una metodología que es planes de movilidad urbana sostenible que son, de hecho, hasta más conocidos y bastante utilizados globalmente. En general, las ciudades pueden hacer este proceso ellas mismas, pero lo que hacen también muchos gobiernos nacionales, o lo que buscamos hacer a través de NUMPs, es desarrollar los marcos necesarios que permitan que los países o gobiernos nacionales apoyen a estas ciudades para que realicen sus planes de

movilidad urbana sostenible. De hecho, hay una guía bastante conocida que es la guía SUMP, que de hecho es precursora de la guía NUMP, y es un proceso bastante parecido que también explica exactamente este proceso. Como decía, en algunos países, por ejemplo en Indonesia, en Santo Domingo, se busca apoyar a ciudades a que desarrollen sus planes de movilidad urbana sostenible y en varios casos también se desarrollan hasta las propias guías que pueden utilizar los gobiernos nacionales y los locales para desarrollar.

AP: En cuanto a los niveles, el nivel local, el regional y el nacional tienen distintas responsabilidades frente a la movilidad urbana sostenible, por lo tanto nunca chocan. El gobierno nacional genera condiciones, el gobierno regional administra y luego el local es el que implementa, entonces hay distintas escalas de planes. No es que se hagan políticas por debajo y la nacional por encima, sino que son distintos ámbitos en los cuales se va bajando hacia una acción concreta. Es todo lo que tiene que pasar para que haya, por ejemplo, trenes eléctricos en un país. Hay un montón de acciones, desde la estación de trenes y la venta de ticket, hasta el proveedor de energía y la estrategia nacional de trenes por ejemplo. Son distintos los niveles, entonces no chocan, y la metodología va acompañando a ser capaz de ver todo esos niveles y saber con quién se debe dialogar para poder tener éxito en toda esa gestión.

P7: ¿Cuáles son las principales barreras o desafíos que los países encuentran en desarrollar e implementar políticas nacionales de movilidad urbana?

MG: Desde lo más lógico, la resistencia al cambio, los paradigmas institucionales, culturales, la cultura organizacional, es una de las barreras principales porque la movilidad urbana sostenible se trabaja multisectorialmente y no tenemos hábitos para trabajo multisectorial. Lo segundo, normalmente son las barreras económicas y de acceso a las tecnologías. No se puede pensar que una ciudad uruguaya que tiene 100 mil habitantes va a tener las mismas condiciones económicas para poder incorporar una tecnología de movilidad que en Montevideo o Santiago de Chile por ejemplo. Finalmente, diría que la capacidad de entender que esto es un proceso continuo, no es una estrategia que se establezca hoy y queda escrita para la eternidad. Es un trabajo permanente de retroalimentación al cual tampoco estamos acostumbrados.

AP: Creo que se podría adicionar la falta de datos, en muchos casos, que nos permiten una toma de decisiones que se base en evidencia. También son factores muy importantes para tratar de abordar las verdaderas necesidades y condiciones que se necesitan cambiar.

P8: ¿Cómo se pueden relacionar las políticas nacionales sobre movilidad urbana y los objetivos de desarrollo sostenible?

AP: Las Políticas de Movilidad Urbana Sostenible (NUMPs por sus siglas en inglés) tienen relación directa con el “desarrollo sostenible” por lo tanto es recomendable que se enmarquen en los ODS. En particular se encuentran vinculadas al menos con los ODS13 Acción por el Clima; ODS11 Ciudades; ODS7 Energías renovables; ODS5 Igualdad de Género. Depende de las prioridades de cada país, también se puede

vincular al ODS1 de Superación de la pobreza o ODS3 Salud Bienestar. Las NUMPs deberían enmarcarse en las prioridades de desarrollo nacional y en el caso de nuestro Programa EUROCLIMA+, tener un enfoque claro hacia la agenda climática en el contexto del Acuerdo de París, considerado dentro del ODS13. En particular, las NUMPs pueden y deberían estar en la lógica nacional de cumplimiento de los ODS. Por ejemplo, si un país tiene metas sobre desarrollo de ciudades sostenibles, entonces la NUMP debería hacerse cargo de las medidas y acciones que permitan asegurar que haya ciudades sostenibles desde la perspectiva de la conectividad y movilidad accesible.

P9: ¿Cómo impulsar e incentivar a los gobiernos a elaborar NUMPs?

AP: La acción climática es promotora de las acciones top-down (desde el gobierno nacional a los gobiernos locales) o bottom-up (desde los gobiernos locales a los gobiernos nacionales). En ese sentido, una buena manera de incentivar a los gobiernos nacionales a desarrollar NUMPs es la creación de Planes Locales de Movilidad Sostenible (SUMP, por sus siglas en inglés) que tengan estrategias claras, adhesión ciudadana y demostrables beneficios ambientales y socio económicos. De esta manera se puede mostrar la oportunidad de contar con una NUMP para promover y estandarizar la calidad de la movilidad a nivel nacional.

P10: ¿Quién firma el acuerdo país para iniciar una NUMP, el ministerio de transporte, el gobierno nacional, municipios, otro?

AP: Para desarrollar una NUMP debe ser un actor nacional, ya que se trata de una política nacional. Dependerá de la institucionalidad de cada país cuál es el ministerio idóneo para alojar una NUMP. Por ejemplo, si tiene foco en planificación, podría ser un Ministerio de Vivienda y Urbanismo; si tiene enfoque en electro-movilidad, puede ser un Ministerio de Energía; si tiene foco en desarrollo y accesibilidad, puede ser un Ministerio de Desarrollo Económico o Social. Ahora para recibir apoyo de EUROCLIMA+ o bien de alguna alianza como MobiliseYourCity, lo conocido es que sea el ministerio de Medio Ambiente, dentro de su agenda climática, el Ministerio de Transporte o el de Energía. La manera de acceder a EUROCLIMA+ es mediante el “Diálogo País” y la manera de acercarse a MobiliseYourCity es directa a la plataforma web de la alianza o bien mediante las agencias implementadoras en Latino América GIZ o AFD.

P11: ¿Con qué países se ha colaborado utilizando esta metodología?

MG: En el momento MobiliseYourCity apoya a 9 países a nivel global en el desarrollo de Políticas Nacionales de Movilidad Urbana. En África a Camerún y Túnez; en América Latina a Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Uruguay; en Asia a Filipinas y Tailandia.

P12: ¿Cuáles de los países en que han elaborado NUMPs son de tipo federal (como por ejemplo, Brasil o Argentina), en los cuales cada provincia o estado tienen políticas independientes de la nación?

AP: Este es el caso de Uruguay

P13: ¿Qué ejemplos de políticas existentes se integran o consideran para la elaboración de una NUMP?

AP: La NDC (Contribuciones Nacionales Determinadas en el marco del Acuerdo de París), Estrategias Climáticas de Largo Plazo, Estrategias Nacionales de Electro-movilidad, de Ordenamiento Territorial, Políticas Nacionales de Desarrollo Urbano, son algunos de los ejemplos que conozco, pueden haber otros.

P14: ¿La metodología NUMP también podría utilizarse en el proceso de identificación de medidas de adaptación para el cambio climático del sector transporte, o qué otra metodología es la indicada?

MG: La metodología NUMP se basa en el proceso de identificación participativa e integral de 1) una visión a largo plazo para la movilidad urbana, 2) la definición de objetivos claros, 3) la identificación de medidas y 4) el desarrollo de sistemas de monitoreo y 5) financiamiento. Dicho esto, el contenido de una NUMP está abierto a definir por cada gobierno nacional. Medidas de adaptación pueden, y deberían ser un componente esencial de una NUMP, especialmente si el diagnóstico de movilidad urbana presenta una alta vulnerabilidad del sector frente al cambio climático. Por el momento, la metodología ofrece orientación enfocada a la mitigación de gases de efecto invernadero (por ejemplo, con indicadores, metodología para calcular emisiones en el sector, y la construcción de escenarios para la estimación de impactos), y no incluye orientación adicional para la adaptación al cambio climático. La siguiente [página wiki](#) ofrece información sobre la adaptación del transporte urbano al cambio climático, incluyendo impactos esperados y posibles medidas de adaptación a estos.

P15 ¿Qué devolución han tenido por parte de los usuarios de la calculadora de emisiones? ¿Se adapta a las distintas realidades de los lugares de aplicación: tecnología disponible/recursos para la recolección de datos?

MG: La calculadora es una herramienta estandarizada, sin embargo con alto grado de aplicación en diferentes contextos, tanto nacionales como locales. Por supuesto, la herramienta tiene requerimientos mínimos de datos. Esto a nivel local representa dificultades, por las cuales, en caso de ausencia de estos, se pueden utilizar valores estándares provenientes del nivel nacional concerniente. La calculadora de emisiones calcula el impacto – no de políticas, medidas, o acciones individuales – sino de paquetes de acciones que se clasifiquen en el marco A-S-I (Avoid / Evitar, Shift / Cambiar, Improve / Mejorar). Por el momento, más de 11 ciudades han empezado a utilizar la calculadora, sin embargo es muy temprano para sacar conclusiones, ya que el uso de la herramienta requiere de bastantes meses, dependiendo de la disponibilidad y calidad de los datos. La [calculadora](#) (disponible en inglés, francés y español) viene con un [manual de uso](#) (en inglés) el cual explica en detalle el tipo de datos necesarios y el funcionamiento de la herramienta. También pueden acceder a [tutoriales de uso](#) en youtube (en inglés).

Juan Pablo Torres, Especialista de Regulación y Normativa Ferroviario en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador | Antonella Tambasco, Asesora del Ministerio de Industria, Energía y Minería del Uruguay en el Área de Demanda, Acceso y Eficiencia Energética

P16: Juan Pablo mencionabas que Ecuador se encuentra en los estadios iniciales de diagnóstico de benchmark. ¿Quiénes son los actores que ustedes ya han identificado y que están participando de ese proceso? ¿Existe esa información de manera pública para poder acceder? ¿Nos podrías comentar del equipo que da seguimiento al proceso?

JPT: Como ya se comentó anteriormente, en este inicio de las consultorías se estableció un comité de seguimiento con algunas instituciones relacionadas sobre todo del sector público. Sin embargo, también han habido acercamientos del equipo consultor que está trabajando con organizaciones, por ejemplo de ciclistas, la sociedad civil, con la academia y con su contraparte en el sector privado, están algunas instituciones financieras también porque como ya se mencionó implementar estas medidas en el país y en general lo que se establece en una política nacional requiere de financiamiento. Más adelante, continuaremos con el acercamiento hacia los distintos sectores más representativos de la sociedad, de las asociaciones.

Hemos partido también casa adentro con el acercamiento a través de entrevistas a algunas áreas específicas del ministerio, lo propio con los otros ministerios, instituciones del sector público. También se llevó a cabo en las semanas anteriores entrevistas con los representantes de las ciudades de los municipios que han sido, en una primera parte, seleccionados dentro de la consultoría. Entonces, como ya lo había manifestado, el proceso participativo es uno de los aspectos que hemos considerado fundamental para la construcción de esta política.

Hemos dejado la información del ministerio en el portal web dónde está el proceso de la política. Si hay más representantes, hay más actores que quieran adherirse a esta iniciativa al trabajo, les agradecemos mucho que nos hagan llegar sus propuestas, conversar con los consultores, ver la forma de ir agrupando e ir implementando este tipo de trabajo. Para nosotros sería fundamental escuchar todas las necesidades y preocupaciones de tal forma que, al finalizar, obtengamos una política que haya abarcado a la mayor parte de los actores y nos ayude a fortalecer la política como un instrumento fuerte en cuanto a la legislación, a la gobernanza y demás para el Ecuador.

P17: Juan Pablo mencionabas que se están llevando adelante entrevistas, además de los canales publicados en la web, ¿hay otros canales que hayan establecido para la participación general de la ciudadanía o de actores clave que quieran acercarse?

JPT: Sí, estamos trabajando de la mano con el equipo consultor, con la Agencia Francesa de Desarrollo e internamente con el área de comunicación. Se está afinando el plan de comunicación de esta política para difundirla con mayor profundidad, darle más énfasis en todos los canales oficiales del Ministerio y a través de los cuales se podrán obtener los contactos y el acercamiento con las personas e instituciones interesadas en adherirse a la construcción de esta política.

P18: Juan Pablo, ¿existe algún documento preliminar sobre el diagnóstico que esté publicado que podamos referenciar para aquellos que estén interesados?

JPT: Por el momento no, hemos recibido el primero de los entregables correspondientes a esta fase. Todavía no es un documento formalizado, lo estamos revisando internamente dentro de los plazos estipulados. Hemos tenido una diferencia en el contrato, entonces una vez que se cuente con la aprobación de este documento, se continuará con el debido proceso para que sea un documento público o que esté disponible para las partes interesadas.

P19: Antonella, están ustedes más avanzados en el proceso y habiendo establecido mecanismos para el involucramiento de distintos actores y la participación ciudadana, ¿han encontrado barreras puntuales o detractores de fomentar ciertas acciones en este marco de política urbana sostenible, o barreras puntuales en esa participación?

AT: Quizás son barreras, pero desde diferentes sentidos, no piedras. En primer lugar, lo que nosotros vimos en los talleres es que la población en sí no tenía el concepto de movilidad sostenible tan arraigado. En los primeros talleres, los principales problemas mencionados en las ciudades están asociados al estacionamiento, por ejemplo, a la posibilidad de estacionar un vehículo privado, cuando a veces, había personas que ni siquiera tenían vehículo pero velando por el resto. Entonces el primero fue para el desarrollo de capacidades, hasta donde estoy comunicando algo que la gente entiende, que quiere decir la movilidad sostenible.

Hay diferencias entre las percepciones de cuál es la movilidad que se quiere dentro de la ciudad o cómo se quiere la distribución de la ciudad, en cuanto al espacio y a las cuestiones a priorizar. Pero no han sido barreras, sino conocer las realidades y entender que no todas las ciudades son iguales y no todas elegirán las mismas prioridades para transitar hacia una movilidad sostenible. Si bien los actores tienen cierta espera en relación con la comercialización de vehículos privados, si se implementarán medidas restrictivas, tanto al ingreso de los vehículos o a la circulación, estas cuestiones aún no se encuentran definidas y el nivel técnico de definición en el que se encuentra requerirá una posterior aprobación política que terminará por definir las. Sin embargo, estos mismos actores también lo ven como una oportunidad por la parte de la comercialización derivada de la electromovilidad.

Vimos esas tres cuestiones, las que tienen que ver con alcanzar la comunicación sobre lo que se quiere hacer y cómo enfocar algunas medidas desde la perspectiva de que todos somos peatones. Lo otro tiene que ver con las realidades y con las diferentes áreas involucradas, tanto a nivel nacional como departamental, para poder implementar y por último, qué pasa con el transporte particular.

P20: Antonella, ¿podés contarnos un poco más qué nivel de involucramiento tuvieron las entidades departamentales y los gobiernos locales en este proceso?

AT: Hay dos niveles, por un lado cuando se diseñó el proyecto ya se ponía este tema de trabajar con algunas ciudades para poder trabajar directamente, más allá de las consultas que después se hacen a los

19 departamentos de Uruguay, que cada departamento tiene sus ciudades y pueblos. Desde el comienzo, se decidió trabajar con cinco ciudades, de modo de no focalizarse únicamente en Montevideo, para estar acompañando el proceso y trabajando con nosotros desde cero. Después sí se hacen las consultas públicas o se invita a participar tanto en los procesos de construcción de visión de medidas como para las consultas de las guías con todos los departamentos.

Ese fue el desafío y como se consideró trabajar y hasta hoy, que ya cambiamos de gobierno tanto a nivel nacional como a nivel departamental, seguimos trabajando con esas ciudades para poder entender los desafíos y acompañar para que esas guías y la política tengan aplicación en lo local. Lo primero que hicimos fueron esos talleres que fueron los únicos públicos para la sociedad civil en general, no solamente la sociedad civil organizada como si se hizo para la construcción de visión y de medidas, y fue directamente desde estos cinco gobiernos departamentales que invitaron en esas ciudades a participar en esos talleres.

P21: Juan Pablo, entendiendo que están en los estadíos iniciales donde todavía es una etapa de diagnóstico, ¿pueden envisonar de alguna manera cuáles pueden ser los principales modificaciones o ajustes normativos que se van a requerir a futuro en relación a la política de movilidad que se va a desarrollar en este proceso?

JPT: Actualmente, al finalizar el entregable 1.1, y el equipo ya está trabajando en el 1.2, ya se ha visto o se va adelantando algo de las posibles recomendaciones en el marco jurídico que se requerirá hacer en el país. Obviamente no me puedo adelantar mucho porque todavía están en ese análisis, se está trabajando en ese sentido, pero si lo que exactamente hemos identificado es que ha existido históricamente una falta de planificación, una carencia en la planificación territorial, en el desarrollo de políticas, sobre todo en el campo de la sostenibilidad, sea de movilidad energética y demás. A raíz del trabajo que están realizando los especialistas del equipo consultor, ya se van detectando algunas cosas que se verán plasmadas al finalizar las fases correspondientes en los documentos con dichas recomendaciones. Todavía no me quisiera adelantar para decir exactamente qué se necesita cambiar de la normativa jurídica del país, pero si ya se va viendo que es necesario de algunas medidas de acciones que se deben implementar en este sentido.

P22: Juan Pablo, en lo concreto del diagnóstico inicial, lo que tiene que ver con la línea de base respecto a la movilidad urbana en el Ecuador, de lo que se haya podido desarrollar hasta el momento, ¿tenés algunas precisiones o algunos datos que los hayan sorprendido, o cuál es el sector en que más impacta?

JPT: En este sentido, se conversó con el equipo consultor y hemos podido identificar más a detalle algunas iniciativas que tienen las ciudades. Uno de los proyectos emblemáticos de la ciudad de Quito y del país, sobre todo de un sistema de transporte masivo que está próximo a operar, es el primer metro del país en Quito. Se tiene también como antecedente otro sistema de transporte masivo que es el tranvía de Cuenca. Esto implica entonces que hay un salto también de recambio de tecnología de pasar de motores de combustión a vehículos eléctricos. Algunas iniciativas que han dado ya las ciudades en

cuanto a la movilidad sostenible son las experiencias de vehículos eléctricos en flotas de taxis en Guayaquil. Guayaquil ya contaba desde un par de años atrás con la primera flota de buses eléctricos y ahora tiene un transporte suspendido, el teleférico urbano.

Entonces se van dando algunas situaciones en esta identificación, de todas estas medidas e iniciativas que, si bien es cierto sin un marco sólido nacional, dichas ciudades han tomado la iniciativa y ya han dado los primeros pasos de esas iniciativas. Lo que la NUMP pretende es justamente recoger esta información y dar el acompañamiento para que sean unas medidas sostenibles en el tiempo. Hay otras situaciones, una ciudad de Ambato también que está actualizando su plan de movilidad a través de un plan de movilidad urbana sostenible, por lo cual ya se va identificando este tipo de situaciones que se van a recoger como tal en la política.

P23: ¿Cuál fue el principal aprendizaje hasta ahora en el proceso?

AT: Bueno son varios pero para ser rápidos y concretos, el tema de siempre es asegurar que estén todos los actores que deben estar involucrados en el proceso. También el tratar de bajar a tierra las ideas que se contemplan o se proponen en los procesos participativos, y cómo adecuar esos procesos hacia temas de movilidad sostenible en general en cada ciudad.

JPT: Podría considerar que es preciso la decisión y el compromiso político, a nivel de autoridades y desde todos los sectores. Es vital para que fluya de una mejor manera este trabajo, que considero algo histórico, y como Ministerio de Transporte pretendemos darle al país esa herramienta, un marco que englobe todas las acciones, y es entonces donde el compromiso en la decisión política es fundamental.

P24: ¿Consideran políticas existentes para la elaboración de su NUMP? ¿Cuáles?

AT: Sí, es muy importante considerar el marco institucional y de políticas existente para construir sobre eso. Todo el conocimiento, experiencia, trabajo conjunto generado, y marco político contribuye al éxito de la NUMP ya desde su elaboración. El marco de políticas, coherente con la NUMP, permite que se pueda elaborar más fácilmente, ya que será más fácil contar con la voluntad política cuando existe un marco consistente con el objetivo de la NUMP. En ese sentido, Uruguay tiene una batería de políticas como la Política Energética de 2008 con horizonte 2030 (actualmente en revisión); la Política Nacional de Cambio Climático (2016) y la primera NDC del país bajo el Acuerdo de París (2017), alineada con la PNCC y con el resto de políticas. Asimismo, existe un Grupo Interinstitucional de Eficiencia Energética en el Transporte que funciona desde hace años coordinando acciones y generando propuestas para ir hacia un transporte más eficiente y sostenible. El proyecto MOVES, trabaja desde hace años impulsando fortalecimiento institucional y de capacidades a la interna de los organismos que forman parte del proyecto (tres ministerios relevantes: MIEM, MVOT y MA), y hay otros proyectos que van en el sentido de alinear las acciones de movilidad hacia una más sostenible.

P25: ¿Cómo impulsar e incentivar a los gobiernos a elaborar NUMPs?

AT: Articulando a nivel técnico lo más posible en forma interinstitucional y generando insumos para la toma de decisiones políticas. Concientizando sobre la importancia de ir hacia una movilidad sostenible a la interna de los organismos e instituciones relevantes dentro del gobierno nacional. Haciendo visible los beneficios económicos, ambientales y sociales de los cambios propuestos. Mostrando la necesidad urgente de combatir el cambio climático y cómo las acciones que se emprendan tendrán un impacto en la reducción de emisiones y contribuirán a un desarrollo sostenible. Mostrando la relación entre las acciones nacionales y los compromisos a nivel internacional sobre cambio climático (en el marco de la CMNUCC).

P26: Antonella, ¿se modifican las proyecciones de crecimiento del parque vehicular con la adopción de las políticas nacionales de reducción de emisiones? ¿Hay un objetivo cuantitativo de máximo crecimiento?

AT: Respecto a un escenario de línea de base, en un escenario de política se espera contar con una mayor penetración relativa de vehículos con tecnologías menos contaminantes como los eléctricos, lo que es coherente con un escenario de mitigación. En otro sentido, con la puesta en marcha de la PMUS debería observarse también algún grado de reducción de la tasa de crecimiento de vehículos privados, como contrapartida de la mayor utilización del transporte público, activo y la implementación de otros tipos de viajes distintos al del uso del vehículo particular (car sharing, bicis eléctricas públicas, etc). Actualmente no se tiene un objetivo cuantitativo de máximo crecimiento. Se cuentan con los escenarios de acuerdo al Plan Nacional de Eficiencia Energética y la NDC pero están en revisión de acuerdo a la ambición que se decida alcanzar.

P27: Antonella, ¿cómo contempla la NUMP los temas que destacó de reducción de tiempos de viaje, en particular para sectores menos favorecidos y mujeres?

AT: Como fue mencionado, la NUMP en Uruguay se encuentra en proceso de elaboración. Dentro del marco de la visión de la NUMP y de los objetivos que esta espera alcanzar se han identificado los tiempos de viaje, y la dimensión de género en particular, como temas a considerar a la hora de plantear acciones concretas. Cabe recordar, de todos modos, que las acciones específicas deberán ser tomadas a nivel de los gobiernos departamentales de acuerdo a sus competencias y a las características específicas de cada ciudad, más allá del marco que pretende establecer la NUMP. Pero sí podemos decir en este momento que ese tema es de sumo interés para buscar y encontrar las maneras de mejorar la movilidad de mujeres y sectores menos favorecidos.

P28: Antonella, ¿la encuesta origen destino que mencionó toma en cuenta la micromovilidad?

AT: Si, la considera. La EOD releva todos los orígenes y destinos de la muestra, en cualquier modo, desde la caminata al auto.

P29: Antonella, ¿cómo están abordando medidas de micromovilidad?

AT: La micromovilidad se considera particularmente compatible, desde el punto de vista de la infraestructura, la velocidad y la seguridad, con la bicicleta. De hecho cada vez más se considera a la bicicleta como una solución de micromovilidad, si se quiere ver desde ese lente.

P30: Antonella, ¿cómo está la regularización de responsabilidad por parte de los actores viales y qué tan pertinentes son las mismas para el buen desarrollo de la movilidad amable?

AT: En Uruguay, la fiscalización del tránsito en plantas urbanas es realizada por los gobiernos departamentales (las Intendencias). En el caso de rutas nacionales, es realizada por el Ministerio del Interior. Dentro de la NUMP estamos realizando una Guía para la planificación de la movilidad urbana sostenible, dirigida a los gobiernos departamentales, con el objetivo de promover la integración de las políticas de suelo y movilidad. En ese sentido, se recomiendan varias acciones relativas al calmado del tránsito, dentro de las cuales se encuentra la fiscalización. Tal como se plantea en la Guía, la fiscalización no es ni debe ser la única forma de promover este tipo de acciones, si no que debe asegurarse a su vez un entorno construido con un diseño apropiado para el tipo de velocidades que se sugieren. Así es que se recomiendan intervenciones físicas como ensanchamiento de veredas, orejas en esquinas, reductores de velocidad, chicanas, entre otros.