

**Preguntas de los participantes del Webinar “Desarrollando planes de movilidad urbana sostenible en Latinoamérica. Los retos en el camino”**

Pregunta	Respuesta
<b>El concepto y la metodología del SUMP</b>	
<p>¿Cuales es la mejor y peor experiencia de sump en Europa y América Latina? y ¿Por qué?</p>	<p>Tom Rye: Un ejemplo muy bueno en América Latina del que soy consciente es Curitiba. En Europa hay muchos buenos ejemplos. En España señalaría a Vitoria, San Sebastián y Pontevedra como excelentes ejemplos de ciudades que han implementado una serie de medidas para mejorar el transporte sostenible y restringir el tráfico de automóviles, al mismo tiempo. Esta combinación de "Sticks and carrot" [la zanahoria y el palo] es esencial para que el SUMP funcione. Otros buenos ejemplos con información disponible en inglés son Viena y Londres.</p>
<p>"</p>	<p>Katy Huaylla: En América Latina ciertamente el concepto SUMP es bastante nuevo y muchas ciudades se encuentran en el proceso de elaboración del SUMP. Sin embargo, hay algunos buenos ejemplos a lo que podríamos mirar. Un buen ejemplo sería el SUMP de Santo Domingo en República Dominicana el cual fue aprobado hace un par de años y ahora se encuentra en etapa de implementación. Este SUMP ha tenido un proceso participativo amplio y liderazgo político a lo largo del proyecto. Otros buenos ejemplos podrían ser el SUMP de Mérida que fue recientemente aprobado y publicado el año pasado. El SUMP Mérida tiene un proceso de desarrollo de la estrategia muy interesante y ha sacado provecho del apoyo de organizaciones internacionales para aprender de otras experiencias y ciudades más avanzadas. Asimismo, hay muy buenas experiencias de buena práctica en Antofagasta, Ambato y Guadalajara quienes están comenzando el proceso del SUMP en el marco de proyecto Euroclima+, así como en Trujillo que se encuentra en la fase 2 del SUMP.</p>

**Preguntas de los participantes del Webinar “Desarrollando planes de movilidad urbana sostenible en Latinoamérica. Los retos en el camino”**

<p>¿Cómo se puede o debe integrar los SUMP con la planeación urbana? ¿Existen diferencias entre sump y dot (desarrollo orientado al transporte) o entre los conceptos de desarrollo sustentable y resiliencia urbana?</p>	<p>Tom Rye: El uso de la tierra es absolutamente fundamental para el SUMP - el desarrollo orientado a un transporte sostenible es esencial si con el tiempo las pautas de viaje van a depender menos del automóvil. El DOT puede acortar las distancias de viaje y hacer más atractivos los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, y al reducir las normas de aparcamiento de los nuevos edificios esto hará que el uso del automóvil sea menos atractivo. En la práctica, la integración de la planificación del uso de la tierra y el SUMP es algo que depende de que los planificadores del transporte y los planificadores del uso de la tierra hablen entre sí para que los planificadores del uso de la tierra empiecen a comprender los efectos del transporte de sus decisiones de uso de la tierra y los planificadores del transporte comprendan las presiones bajo las que trabajan los planificadores del uso de la tierra. A menudo los planes de uso del suelo son estatutarios y los SUMP no lo son, lo que no significa, sin embargo, que el próximo plan de uso del suelo no pueda tener en cuenta los objetivos del SUMP y cambiar los planes de zonificación y las densidades para empezar a crear un tejido urbano que apoye el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie. El SUMP tiene que incluir objetivos y medidas relacionados con el uso del suelo y éstos deben desarrollarse en colaboración con los planificadores del uso del suelo para que los entiendan y los apoyen.</p>
<p>"</p>	<p>Andy Rufino: La planeacion del desarrollo urbano y el transporte urbano son la columna vertebral dentro de los SUMP para poder tener la vision de la ciudad</p>

**Preguntas de los participantes del Webinar “Desarrollando planes de movilidad urbana sostenible en Latinoamérica. Los retos en el camino”**

<p>¿Cómo se puede construir un pmus en un ambiente de pocos recursos y poca informacion? ¿Que priorizar? Por donde empezar?</p>	<p>Tom Rye: Esta es una situación típica de muchas ciudades. Empezar por examinar la información de que dispone y luego discute con los colegas del municipio y con los interesados de fuera cuáles son los problemas importantes relacionados con el transporte en el municipio. También discute con ellos qué tipo de ciudad quieren ver y el papel del transporte dentro de esta ciudad. Por ejemplo, es muy probable que en esas conversaciones se convenga en que se desea un mayor espacio público para las personas y una ciudad más ecológica porque un problema es que la ciudad está demasiado dominada por el tráfico. Este podría ser entonces uno de los objetivos del PMUS: hacer de la ciudad un lugar más verde y más orientado a la gente. Entonces discute medidas simples y baratas que empiecen a moverle hacia ese objetivo. Su ciudad podría no ser capaz de permitirse el lujo de peatonalizar todo el centro de la ciudad en un año, pero podría comenzar con el cierre de bajo costo de una calle, experimentalmente, utilizando mobiliario urbano temporal (grandes macetas de plantas, bancos de hormigón - como la ciudad de Nueva York hizo famosamente en Times Square) para ver cómo funciona y si a la gente le gusta. Podría adoptar una medida para decir que en cada calle se pretende convertir dos plazas de aparcamiento en un parque de bolsillo (ver <a href="https://londonblog.tfl.gov.uk/2018/09/07/parklets/">https://londonblog.tfl.gov.uk/2018/09/07/parklets/</a>). Otro problema identificado podría ser que la ciudad no es accesible a las personas discapacitadas y a las que tienen cochecitos de bebé o problemas para caminar. Una medida correspondiente podría ser tener un objetivo de hacer que todos los cruces de carretera sean buenos para las personas discapacitadas, y mejorar 20 o 50 al año o tantos como se pueda permitir. Empezar con pequeñas medidas baratas, ¡pero medidas que todo el mundo pueda ver!</p>
<p>"</p>	<p>Andy Rufino: Se debe comenzar revisando los estudios o proyectos que tengan información del comportamiento de los modos de viaje (peatonal, transporte público, bicicletas, transporte de carga, etc). Se debe realizar trabajos de campo revisando los principales centros generadores de viaje (comerciales, educativos, recreación, laborales) y con ello planificar un diagnóstico preliminar con algunos trabajos de tráfico (conteos vehiculares, peatonales). Sin recursos, se puede tener personal con los que se puede empezar a revisar la información y luego planificar los trabajos de campo.</p>
<p>¿Cómo es un marco institucional favorable para el SUMP?</p>	<p>Tom Rye: En general, un marco jurídico favorable es aquel en el que, en lo que respecta a las leyes relativas al tráfico, la planificación y el espacio público, el municipio tiene bastante autonomía y no está demasiado limitado por las leyes nacionales, que pueden ser inflexibles. Por ejemplo, en Gran Bretaña no hay límite a lo que las ciudades pueden cobrar por el estacionamiento en la calle - es completamente su decisión. En Polonia no es así, hay un límite nacional. Esto limita lo que los municipios polacos pueden hacer. Un marco institucional favorable es aquel en el que no hay muchas instituciones públicas y sus responsabilidades y relación entre ellas son claras.</p>

**Preguntas de los participantes del Webinar “Desarrollando planes de movilidad urbana sostenible en Latinoamérica. Los retos en el camino”**

<p>¿Cómo diferenciar la información de movilidad con la información de tráfico y demanda de transporte público mostrada en la línea base presentada?</p>	<p>Andy Rufino: Que se tenga la vision politica y economica favorable para su implementación</p>
<p>¿Cómo pueden las organizaciones de la sociedad civil, fundamentales para este cambio, tener acceso a fondos internacionales?</p>	<p>Andy Rufino: Un diagnostico de movilidad agrupa el comportamiento de todos los modos de transporte urbano existente en una ciudad. El transporte público es un componente del mismo.</p>
<p>¿Cómo podemos incidir en nuestros gobiernos para que se escuchen otras propuestas y enfoques con respecto a la inversión en transporte público y movilidad peatonal y ciclista? Hay una idea que la inversión en transporte público es un desperdicio de recursos.</p>	<p>Tom Rye: No hay espacio para mostrarlo aquí, pero básicamente cuando volvemos a mirar las inversiones en carreteras a gran escala vemos que tienen una mala relación calidad-precio. Porque son caras y porque se llenan de tráfico, entonces sus beneficios reales son menores de lo que se predijo. Por otra parte, las inversiones para ciclistas, peatones y autobuses son baratas y generan beneficios rápidamente para mucha gente, por lo que a menudo tienen un valor mucho mayor que las grandes inversiones en infraestructura vial.</p>
<p>"</p>	<p>Andy Rufino: Se debe implementar políticas publicas que busquen mejorar la calidad de vida de las personas dentro de su movilidad urbana.</p>
<p>"</p>	<p>Katy Huayla: Cuando se trata de evaluar a donde deberían ir las inversiones de transporte, siempre es bueno mostrar el espectro completo de inversiones que se realizan en cada uno de los modos de transporte y quienes, o qué porcentaje de la población se beneficia de tales inversiones. En Latinoamérica por ejemplo tenemos mayor porcentaje de población que usa el transporte publico y la caminata, frente a los que usan automovil que en otras regiones del mundo. Por tanto no hace sentido invertir el 70% de los recursos para beneficiar al 20 o 30% que usa el automovil. Ciertamente en Latinoamérica no tenemos aún el problema que se tiene en Europa donde la mayor parte de la población usa el automovil. Por tanto lo que nos falta es acelerar la implementación de infraestructuras más eficientes para el transporte publico, la caminata y bicicleta.</p>

**Preguntas de los participantes del Webinar “Desarrollando planes de movilidad urbana sostenible en Latinoamérica. Los retos en el camino”**

<p>¿Cómo se puede incorporar la movilidad urbana dentro de las agendas locales? En Argentina aun se lo ve como un tema secundario y hasta recreativo. La decisión política es fundamental en estas iniciativas, ¿Que recomiendan para lograr el apoyo?</p>	<p>Tom Rye: Yo diría que para eso es esencial centrarse en los principales problemas que el transporte causa y con los que se identifica, y que por lo tanto el PMUS puede ayudar a resolver. Los retrasos en el tráfico, la seguridad y la contaminación del aire se consideran, presumiblemente, grandes problemas. En las ciudades más ricas, la calidad de vida en la ciudad es probablemente vista como un objetivo que vale la pena. Si se puede ver a los políticos abordando estos problemas - y el PMUS los ayudará a hacerlo - entonces presumiblemente esto hará que se interesen. Sin embargo, no se puede obviar el hecho de que algunos políticos siempre estarán más interesados que otros; y la sensibilización política sobre estos temas lleva tiempo.</p>
<p>"</p>	<p>Andy Rufino: Las condiciones actuales del COVID19 esta generando conciencia a nivel mundial respecto al uso del transporte no motorizado, a fin de evitar un foco contagioso, este es un paso importante que se viene replicando en toda la región.</p>
<p>"</p>	<p>Katy Huaylla: Los temas de sensibilización son importantes y son los que van cambiar la dirección de las decisiones en el largo plazo, por que lo hace falta una estrategia de sensibilización a largo plazo que asegure ello. En el corto plazo yo diría que nosotros los planificadores que estamos convencidos ya de que la movilidad sostenible es el presente y el futuro, deberíamos aprovechar las ventanas de oportunidad para hacer los mayores cambios posibles en nuestros contextos locales. Por ejemplo, ahora que la crisis mundial pone a la bicicleta como medio seguro de transporte, es un momento histórico que deberíamos aprovechar para empujar los proyectos de ciclovías como nunca antes. De este modo progresivamente estaremos contribuyendo al cambio y a la inclusión de estos temas en las agendas locales.</p>
<p>¿Cómo se incluye la perspectiva de genero o mejorar las condiciones de la movilidad de las mujeres desde su perspectiva? Existen estudios de impactos por género en los planes de movilidad sostenible?</p>	<p>Tom Rye: En general, en todos los países las mujeres (y los niños que cuidan) dependen más del transporte público y de la marcha a pie que los hombres. Por lo tanto, si nos centramos más en estos modos, como lo hace un PMUS, entonces esto ayudará a mejorar las condiciones de viaje de las mujeres. Es típico, como dije en mi presentación, que el PMUS británico en las principales zonas urbanas incluya medidas para mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie y en transporte público, que también benefician desproporcionadamente a las mujeres. La Unidad de Movilidad Urbana GEMOTT de la Universidad Autónoma de Barcelona ha hecho tales estudios.</p>
<p>"</p>	<p>Andy Rufino: Los PMUS son de base inclusivos respecto a la sostenibilidad y abarca los compornetes de genero con mucha importancia, debido a que la mujer tiene un tipo de movilidad diaria distinta al hombre.</p>

**Preguntas de los participantes del Webinar “Desarrollando planes de movilidad urbana sostenible en Latinoamérica. Los retos en el camino”**

<p>¿Hay algún caso de PMUS que integre el comercio informal?</p>	<p>Tom Rye: No que yo sepa. Son usuarios del espacio de la calle, generalmente el espacio de la acera, que necesitan ser acomodados así como regulados. El PMUS permite que se produzca un debate inclusivo sobre cómo se utiliza el espacio de la calle, y que no se dé automáticamente a los coches aparcados y en movimiento, y que lo que se deje se comparta entre los peatones y los comerciantes informales. El PMUS debería quitar espacio a los vehículos estacionados y en movimiento y crear más espacio para estos otros usos.</p>
<p>"</p>	<p>Andy Rufino: Los aspectos informales de una sociedad, son factores que deben tomarse con cuidado y buscar siempre su regulación progresiva en favor de poder controlar su comportamiento.</p>
<p>¿Qué formatos o técnicas usaron para reunir a los grupos focales?</p>	<p>Andy Rufino: Los grupos focales fueron motivados mediante la coordinación de la entidad edil y los representantes de los importantes medios de transporte que se convocaron para la presentación del inicio del PMUS.</p>

**Ciudades pequeñas**

<p>América Latina tiene buenos ejemplos, cómo lo menciona en la última diapositiva, pero uno de los mayores retos es llevar esos PMUS a ciudades más pequeñas</p>	<p>Andy Rufino: Nos encontramos en esa etapa de involucrar a ciudades más pequeñas y que busquen mejorar su calidad de vida en base a reducir sus índices de contaminación, la congestión y la inseguridad vial.</p> <p>Tom Rye: Creo que los ejemplos más interesantes de ciudades "pequeñas" que han implementado el SUMP son Pontevedra y Viena.</p> <p><a href="https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&amp;uid=_5e2b2877_120d224e518__7fe7">https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&amp;uid=_5e2b2877_120d224e518__7fe7</a></p> <p><a href="https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/especial/2017/0406/PMSEP_evaluacion_2017.pdf">https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/especial/2017/0406/PMSEP_evaluacion_2017.pdf</a></p> <p><a href="https://movilidad.gijon.es/page/17418-caso-de-pontevedra">https://movilidad.gijon.es/page/17418-caso-de-pontevedra</a></p> <p><a href="http://www.pontevedra.gal/publicacions/menos-coches-cast/">http://www.pontevedra.gal/publicacions/menos-coches-cast/</a></p>
<p>El atender los temas de movilidad en ciudades "muy pequeñas" ¿es rentable, desde el punto de vista económica? ¿Hay una escala de ciudad a partir de la cual se "justifique" la implementación de un PMUS?</p>	<p>Tom Rye: Definitivamente, y aun que las medidas y los recursos sean diferentes o más limitados, el tamaño de la ciudad no tiene un impacto en la efectividad y el éxito del SUMP. La ciudad más pequeña de la que tengo conocimiento que tiene un SUMP es Ljutomer, Eslovenia, con 7000 habitantes. No hay un tamaño mínimo; los problemas son los mismos en todas las ciudades, sólo que difieren en escala. En las ciudades más pequeñas, caminar será el medio de transporte alternativo más importante.</p> <p>Andy Rufino: Las inversiones sobre el mejoramiento de la movilidad en ciudades pequeñas no son siempre grandes inversiones, en algunos casos se comienza con soluciones de gestión y control de bajo costo. No existe escala alguna para la implementación de un PMUS.</p>

**Preguntas de los participantes del Webinar “Desarrollando planes de movilidad urbana sostenible en Latinoamérica. Los retos en el camino”**

**COVID-19**

<p>Ante el escenario actual, en medio de una pandemia con la que tendremos que convivir por unos cuantos años como mínimo, ¿qué especificidades tiene que tenerse en cuenta en la generación de los PMUS?</p>	<p>Andy Rufino: Ante la situación de la pandemia por el COVID19, la elaboración del PMUS se mantiene con los criterios del uso del transporte no motorizado para viajes cortos y la recuperación de los espacios públicos enfocados al cuidado de la salud evitando focos de infección.</p> <p>Tom Rye: Al igual que en Milán y Viena, es importante que haya más espacio público disponible para los peatones, quitándoles espacio a los vehículos estacionados y en movimiento, para que haya espacio para que los peatones mantengan el distanciamiento social.</p> <p>Los impactos en el transporte público sólo están empezando a entenderse.</p>
<p>En esta coyuntura del Covid 19 y aislamiento social, se prevé más uso del transporte particular, del coche. ¿Cuál sería la manera de que esto no sea tan crítico dada la limitación que tendrá el transporte público masivo y colectivo?</p>	<p>Andy Rufino: Dependiendo de la ciudad donde se encuentren elaborando el proceso del PMUS, será necesario verificar la necesidad de priorizar el vehículo compartido (viajes largos) y el uso de la bicicleta (viajes cortos). El transporte público deberá acondicionarse para evitar ser un foco de infección.</p>

**El caso de Trujillo**

<p>¿Cuál era el objetivo en Trujillo para la aplicación SUMP?</p>	<p>Andy Rufino: Mejorar las condiciones de movilidad urbana actual de la ciudad, reducir los índices de accidentalidad, mejorar los espacios públicos y promover el uso de medios de transporte menos contaminantes para viajes cortos.</p>
<p>¿Qué planes urbanos encontraron en el diagnóstico de la ciudad de Trujillo, que ya estaban aprobados. Qué opina usted de dichos planes?</p>	<p>Andy Rufino: Todos los antecedentes históricos son valiosos porque permiten identificar el comportamiento de la ciudad en sus distintos momentos, sin ellos no podría formarse una idea del crecimiento de la movilidad urbana.</p>
<p>¿Qué consideraciones se han tomado en cuenta en el SUMP teniendo en cuenta que se planifica sobre una ciudad dispersa y no sobre una ciudad compacta y densificada?</p>	<p>Andy Rufino: Las ciudades dispersas permiten evidenciar los patrones de movilidad con mucho más claridad, debido a que los centros atractores o puntos de concentración social se pueden estudiar con mayor claridad y con ello planificar alternativas de ordenamiento.</p>
<p>¿Cuanto tiempo tomó llevar a cabo en el SUMP de Trujillo, desarrollar todos esos pasos para construcción, qué fue el costo aproximado, ...?</p>	<p>Andy Rufino: La información del proceso SUMP se publicará dentro de la página oficial del proyecto una vez culminada todas sus fases. Actualmente se encuentra en la fase 2.</p>