Por encargo del

Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo

Publicado por

CONNECTIVE CITIES

Taller de Proyecto de Connective Cities

Planificar el Desarrollo Urbano Sostenible y Mejorar el Transporte Público Urbano en Trujillo

7 al 9 de noviembre de 2017, Trujillo, Perú

Socios de Connective Cities

Deutscher Städtetag

ENGAGEMENT GLOBAL
Service für Entwicklungsinitiativen
SERVICE AGENCY
COMMUNITIES IN ONE WORLD

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Descargo de responsabilidad

Este es una publicación de Connective Cities. Las opiniones expresadas en esta publicación no necesariamente reflejan la opinión y las políticas de los socios de Connective Cities (Asociación Alemana de Ciudades (Deutscher Städtetag), Engagement Global gGmbH / Agencia de Servicio para los Municipios en Un Mundo y Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH).

CONNECTIVE CITIES

Communidad Internacional de Práctica para el Desarrollo Urbano Sostenible

Connective Cities es un programa internacional de la cooperación alemana que se entiende como comunidad de práctica – es decir, una plataforma para el intercambio entre expertos municipales. El programa es ejecutado e implementado conjuntamente por la GIZ, la Asociación Alemana de Ciudades y la ONG Engagement Global. El objetivo de Connective Cities es la facilitación del intercambio internacional entre actores urbanos. Profesionales del sector urbano comparten sus conocimientos de la práctica municipal con otros profesionales de ciudades de América Latina y de Alemania, se aconsejan mutuamente y colaboran para desarrollar proyectos y opciones de solución aplicables a su contexto local.

En los talleres de proyecto internacionales de Connective Cities, actores municipales y profesionales del área temática se reúnen y desarrollan ideas de proyecto. En el ámbito de la presente propuesta del taller, el intercambio de conocimientos técnicos y la asesoría colegiada son los elementos centrales ofrecidos por Connective Cities.

Contexto

Contexto temático del Desarrollo Urbano y la Movilidad Urbana Sustentable

La Nueva Agenda Urbana acordada en el marco del proceso de Habitat III de las Naciones Unidas ha resaltado que la movilidad y el transporte urbano desempeñan un rol clave en el desarrollo urbano sostenible. Las tendencias mundiales enseñan que ante una creciente demanda de movilidad se requiere desarrollar e implementar un sistema de transporte público limpio y seguro, accesible para todos y eficiente.

En Trujillo se ha avanzado mucho en el desarrollo conceptual del Sistema Integrado de Transporte, y se está iniciando la implementación de sus pilares; tales como la renovación del sistema de recaudo, el rediseño de las rutas, el mejoramiento de la infraestructura física y la renovación de la flota de las unidades de transporte público. Para superar la ineficiencia del sistema de transporte, los proyectos y planes actuales de la Municipalidad Provincial de Trujillo para implementar un Sistema Integral de Transporte (SIT) tienen mucha relevancia.

El Aporte de la cooperación alemana

El aporte de Connective Cities es uno de los proyectos de la cooperación alemana con la Provincia de Trujillo, que complementa la oferta de otros proyectos de la cooperación alemana.

La cooperación alemana implementada por la GIZ está apoyando a la Municipalidad Provincial de Trujillo en varios aspectos relacionados a la gestión administrativa y la atención a la ciudadanía mediante el Programa Buena Gobernanza. Desde inicios del año 2015, dicho programa, a través de su Oficina Regional en la ciudad de Trujillo, está asesorando a unas 60 municipalidades en el norte del país en la modernización de la gestión municipal.

Reconociendo la creciente relevancia del desarrollo urbano, los Gobiernos de Perú y Alemania, en sus últimas negociaciones intergubernamentales en noviembre del 2016, acordaron una nueva área prioritaria denominada “Desarrollo Urbano Sostenible”. Consecuentemente, desde ese entonces se han encaminado dos proyectos grandes de la cooperación alemana bilateral, tanto en cooperación financiera como técnica:

A través del Programa de Transporte sostenible en ciudades seleccionadas de Perú, la Cooperación financiera apoya la elaboración de los estudios de pre-inversión de proyectos de inversión pública en Trujillo y Arequipa. En Trujillo, se está elaborando el estudio para el transporte rápido masivo del corredor Norte-Sur en la modalidad de BRT, con fondos de la Unión Europea (LAIF) gestionados por la KfW e implementados a través de un convenio de cooperación con la CAF.

La Cooperación Técnica, mediante el proyecto Transporte sostenible en ciudades seleccionadas – DKTI, está asesorando al Ministerio de Transporte y Comunicaciones así como al Ministerio de Construcción, Vivienda y Saneamiento para apoyar a principales ciudades como Trujillo, Arequipa, Piura, Chiclayo a mejorar el sistema de transporte y movilidad urbana.

La presente oferta de Connective Cities forma un adicional apoyo a la provincia de Trujillo que complementa las actividades bilaterales para que mejore su sistema de movilidad aprovechando las experiencias internacio-na¬les de desarrollo urbano

Taller de Proyecto en Trujillo

Un representante de la entidad de transporte de Trujillo (TMT) ya participó en el evento de diálogo de Connective Cities en Bogotá/Colombia (2015). Tanto en el evento en Bogotá como en el posterior taller de proyecto de Toluca/México (2016), Connective Cities ofreció un foro para el intercambio sobre sistemas de transporte urbano, que sirve como punto de partida. Dadas la

nueva planificación del transporte urbano en Trujillo como la nueva prioridad de la cooperación alemana en el Perú y las actuales preocupaciones por el ordenamiento y acondicionamiento del territorio para mitigar los riesgos de desastres naturales a través de la planificación del desarrollo urbano, la organización de este evento de Connective Cities fue una oportunidad de apoyo para Trujillo que puede tener efectos sinérgicos de los programas de cooperación alemana en el Perú y en la región de América Latina.

Objetivo del Taller

El taller tuvo como objetivo aportar al mejoramiento del transporte público en Trujillo. Para lograrlo, se persigue los siguientes objetivos específicos de aprendizaje. Al final del taller los participantes:

- Han profundizado los conocimientos del transporte público y desarrollo urbano sostenible a través de experiencias y enfoques exitosos de mejoramiento del transporte público en Alemania, América Latina y el Perú
- Han reflexionado sobre experiencias y propuestas de soluciones urbanas de movilidad mediante el intercambio entre expertos municipales
- Han iniciado a establecer un intercambio de expertos nacionales e internacionales y a fomentar, a la vez, el intercambio entre ciudades alemanas y peruanas.

Además, se aspiró a que al final del taller las partes acordaran un concepto de continuación de la cooperación de Connective Cities con Trujillo y un cronograma de implementación que oriente las acciones tanto de Connective Cities como de los actores peruanos, y adicionalmente indique las fuentes de financiamiento (propios o por terceros).
El taller fomentó el intercambio de expertos que ejercen funciones de planificar, ordenar, normar, implementar y financiar el mejoramiento del transporte público en la Municipalidad Provincial de Trujillo. Uno de los instrumentos resaltantes a aprender y aplicar es la asesoría colegiada en temas de transporte.

Metodología y Participantes

Enfoque metodológico

Un propósito transversal en este tipo de eventos, auspiciados por Connective Cities, es impulsar la activa participación de los asistentes, enfocándola hacia el intercambio de experiencias y de conocimientos. Este es un criterio central, que estuvo presente en el desarrollo general del evento y también en el tratamiento de sus diversos componentes. Se utilizaron diferentes espacios de intercambio y herramientas para asegurar participación e intercambio como respuesta a la variedad de actividades.

El taller se estructura y se fundamenta principalmente en los aportes de los propios participantes. Se llevó a cabo ofreciendo espacios para que los participantes expongan sus experiencias, presenten y reciban puntos de vista de sus colegas, realicen actividades y construcciones conjuntas. Este tipo de actividades aproximan a los participantes, quiénes con una actitud receptiva, contribuyen a generar un ambiente de trabajo agradable y productivo.

Participantes

Los participantes del taller fueron gerentes y funcionarios de diferentes unidades de la Municipalidad Provincial de Trujillo y de la Municipalidad del Cusco, representantes de los entes rectores en el Perú, dos funcionarios de Municipalidades de Alemania y un experto de Cali, Colombia, así como expertos de la Cooperación Alemana implementada por GIZ y KfW.

En total, el evento contó con 25 participantes. Durante los 3 días del programa se conocieron Buenas Prácticas, se llevaron a cabo sesiones de asesoría colegiada, se hizo una visita técnica para conocer puntos clave de la movilidad urbana en Trujillo, y se colaboró para desarrollar proyectos conjuntamente.

Los participantes presentaron ejemplos de sus ciudades de Buenas Prácticas de las cuatro áreas temáticas. De esta manera se difundieron conocimientos y aprendizajes adquiridos por ciudades en Alemania, Colombia y Perú.

Day 1: Apertura y Bienvenidas

Una bienvenida a todos los participantes y organizadores del evento por parte de Fernando Rojas, el teniente alcalde de la ciudad de Trujillo, constituyó la apertura del taller. El Sr. Rojas agradeció la presencia de los expertos locales, nacionales e internacionales y su disposición de colaborar y promover la búsqueda y aplicación de soluciones integrales a los retos que enfrentan muchas ciudades hoy, cómo son la movilidad y el transporte público.

Luego Steffen Boddin, encargado por Connective Cities, dio la bienvenida a los participantes por parte de este programa de la cooperación alemana en nombre de todo el equipo. Agradeció a la ciudad de Trujillo y sus representantes por la buena acogida y la ayuda en la organización y realización del evento, y mencionó la relevancia de los marcos nacionales e internacionales, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible, para la temática del taller.

Luego Volkmar Blum, coordinador de la oficina regional norte de la GIZ Perú y del programa Buena Gobernanza, dirigió unas palabras de bienvenida a las personas presentes. En su discurso, aparte de agradecerle a la municipalidad provincial de Trujillo por la colaboración, contextualizó el taller con los programas de la cooperación alemana existentes en el Perú. Además, contó los antecedentes del evento y que se tuvo que cancelar en un primer intento a causa de las fuertes inundaciones sufridas en Trujillo unos meses antes.

Después de las bienvenidas, Steffen Boddin dio una presentación de Connective Cities, de sus métodos y objetivos. En esta presentación subrayó el hecho de que muchas ciudades a nivel mundial enfrentan desafíos similares, y que muchas buenas opciones de solución existentes a nivel local (Buenas Prácticas) pero no se hacen conocidos a nivel regional o mundial. Del hecho que estas soluciones podrían servir a otras ciudades surge la importancia del intercambio de experiencias entre ciudades y de difundir conocimientos adquiridos entre redes de actores locales y regionales.

El facilitador y moderador del taller, Hernán Márquez, luego de dar un breve panorama de que les esperaba a los participantes en los siguientes tres días, aprovechó el espacio para guiar una serie de actividades y ejercicios participativos para que los participantes se conocieran, interactuaran y se fueran soltando. Con estos ejercicios fue además posible visualizar diferentes indicadores como el origen geográfico o los años de experiencia en el área de movilidad sostenible de los participantes.

Insumos temáticos

El "Modelo Trujillo"

***Ing. Iván Chira**, en representación del Alcalde de Trujillo, Elidio Espinoza Quispe presentó las líneas generales de la gestión 2015 – 2018.*

Entre la información general indicó que la población de Trujillo ascendía a 957 mil habitantes y que el área metropolitana tiene una superficie de 69 mil hectáreas. Planteó que al 2030 el escenario para la provincia de Trujillo es de que se incremente la cobertura, infraestructura y equipamiento educativo para permitir el acceso de forma equitativa. Respecto a salud, trata de mejorar las condiciones con un programa de salud integral preventivo, con un proceso de aseguramiento universal y reduciendo la desnutrición crónica en niños menores de 5 años de 7,7% a 3%.

Tratan de incrementar la participación ciudadana en los procesos culturales comunitarios, considerando la diversidad cultural. En términos económicos, procuran una articulación provincial con corredores económicos referentes a confección y fabricación de calzado, fabricación de azúcar, procesamiento y exportación de frutas y hortalizas. En gestión ambiental, con la sensibilización y el compromiso de los sectores público y privado, se proponen contar con plantas seleccionadoras de residuos y con un manejo sostenible e integrado de recursos y la biodiversidad. Trujillo intenta establecer un sistema de transporte público, moderno y amigable con el medio ambiente, recuperar uso de áreas verdes y también la implementación de ciclo vías para incentivar el uso de transporte en bicicleta y mejorar las condiciones de salud de la población. En términos de seguridad, se proponen mejorar la seguridad ciudadana a través de la integración de la policía con la población, también con comités vecinales en coordinación con municipalidades distritales.

Al mencionar la situación actual, destacó los avances actuales en residuos sólidos con la localización y los estudios preliminares del botadero. En movilidad urbana enfatizó el funcionamiento del sistema integrado de transporte, corredor vial y líneas alimentadoras y la peatonización del Centro Histórico. En Seguridad Ciudadana, comentó los avances alcanzados al concretar la Central de Tráfico, Riesgo y Monitoreo y el Observatorio de Seguridad Ciudadana.

Situación del Transporte Urbano en la Ciudad de Trujillo y sus Desafíos

***Ing. Germán Huerta**, Gerente de Proyectos de TMT, inició su intervención destacando ciertos aspectos que configuran la problemática del transporte en Trujillo.*

Entre otros, estos fueron la superposición de las 112 rutas existentes, la tendencia de crecimiento de taxi y colectivo, y la disminución de combis y micros que se observa en la micro transportación y la sobre oferta del servicio que se concreta en un 28% en la hora punta. Sobre la velocidad de circulación mencionó que lo deseable sería 20km/h, sin embargo lo actual tiene un promedio de 14 y la tendencia es de 7km/h; los datos de la tendencia arrojan una pérdida de tiempo por pasajero de 25´, lo que le lleva a concluir que el costo social es de $5.73 /pasajero. En el crecimiento del transporte, destaca la alta tasa de crecimiento de taxis, en especial en los últimos 8 años, en que hay más de 17 mil taxis frente a 2300 entre ómnibus, micros y auto colectivo. También existen deficiencias en contaminación sonora y contaminación del aire y se han identificado 162 puntos negros de accidentes de tránsito.

Al hacer referencia al sistema integrado de transporte de Trujillo (SITT), indicó que los usuarios demandan predominantemente en un 42% seguridad y un 22% la modernización de los buses. Informó y comentó que el SITT tiene como componentes: Sistema de Recaudo; Fiducia; Sistema de Control de Flota; Concesión de Rutas de Servicio; e Infraestructura vial, paraderos y estaciones terminales.

Concluyó manifestando que los desafíos para implementar el SITT serían: (i) El escenario electoral que se aproxima, (ii) Implementar la fase cero en 2018, (iii) Activar medidas para asegurar un transporte rápido,

seguro, limpio, económico y accesible; (iv) fortalecer la gobernanza en la gestión del transporte urbano y (v) Implementar el Programa de Movilidad Urbana Sostenible.

Desarrollo e Implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP)

***Dr. Emilio Merino**, consultor Gitec/DKTI, indicó que una ciudad será sostenible cuando proporcione a la población la capacidad de realizar sus viajes con el menor gasto de energía posible y menor impacto en el medio ambiente para que sea ecológicamente sustentable.*

Indicó que la gestión sostenible de la movilidad urbana comprende conceptos, estrategias y técnicas que tratan de satisfacer las necesidades de movilidad de individuos, instituciones y empresas, a través de la promoción de determinados medios de transporte considerados ecológicos e sustentables, procurando que su utilización sea eficiente desde el punto de vista económico, social y ambiental.

Al referirse al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) indicó que es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y empresas, en las ciudades y sus alrededores, en busca de una mejor calidad de vida. Se basa en las prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.

Los objetivos del SUMP son garantizar accesibilidad, mejorar la protección y seguridad, reducir la contaminación del aire y ruido, mejorar la eficiencia y rentabilidad del sistema de transporte colectivo de pasajeros y de carga, mejorar la calidad del servicio del transporte colectivo, contribuir y mejorar el atractivo y la calidad ambiental, en el ámbito urbano y el diseño urbano en beneficio de los ciudadanos, la economía y la sociedad en su conjunto.

El SUMP consiste en una visión de largo plazo y un ámbito amplio de actuación. Prevé una amplia participación social de todos los actores y un equilibrio de los modos de transporte. Se busca una integración horizontal y vertical y la evaluación de desempeño actual y futuro. La metodología prevé controles regulares y presentaciones de informes. Se deben considerar todos los costos externos para todos los modos de transporte.

Entre los beneficios del SUMP, se encuentran una mejora en la calidad de vida, un ahorro de costos y creación de beneficios económicos, una contribución a mejorar el medio ambiente y la salud, una movilidad conectada integrada y accesible, un uso más adecuado de los recursos públicos limitados y el cumplimiento de obligaciones legales.

Luego, Merino hizo una breve referencia al proceso del plan, para lo cual indicó y detalló el contenido de las cuatro etapas: Preparación, Definición de Objetivos, Elaboración, Implementación. avances alcanzados al concretar la Central de Tráfico, Riesgo y Monitoreo y el Observatorio de Seguridad Ciudadana.

Análisis compartido sobre aspectos de la movilidad urbana

Método usado: "Café Mundial"

Una de las actividades iniciales del taller fue el "Café Mundial", que sirvió como base para conocerse entre los participantes y para compartir conceptos, puntos de vista, preocupaciones, propuestas etc. y ubicarse en la comunidad de práctica urbana. Al mismo tiempo sirvió para entrar a la temática del taller. En este ejercicio grupal, los participantes aportaron una variedad de ideas valiosas y mostraron gran interés y entusiasmo, así creando un excelente ambiente de trabajo y productividad como base para los tres días del taller.

La temática del ejercicio se refirió a algunos aspectos selectos de la movilidad urbana sostenible. Se plantearon cuatro preguntas, tratadas simultáneamente en cuatro sitios; los participantes en cuatro grupos rotaron por cada sitio para responder a las preguntas. Al llegar al sitio de cada pregunta, cada grupo recibía del "anfitrión" la información sobre lo que anteriormente mencionaron otros grupos.

Una vez que todos los grupos recorrieron y se pronunciaron sobre las 4 preguntas, en plenaria, los "anfitriones" compartieron los resultados obtenidos en cada pregunta, para que todos los participantes conocieran los resultados del trabajo colectivo.

Resultados

Pregunta 1: ¿Qué recomiendan hacer para coordinar visiones y acciones entre los diferentes actores de la movilidad urbana?

Los participantes propusieron una variedad de medidas para llegar a un accionar más coordinado entre diferentes actores. Entre las recomendaciones estan la creación de un mapeo de actores y un diagnóstico de la situación, la creación de un espacio de discusión y coordinación, la definición de un marco normativo, la difusión de conocimientos acerca de proyecto y la capacitación de diferentes actores sobre temas centrales relacionados con éste, así como la adquisición de recursos y financiamiento.

Pregunta 2: ¿De qué manera se puede enfrentar el reto del financiamiento en un sistema integrado de transporte?

Las respuestas a esta pregunta se dividieron en tres campos: uno relacionado al estado actual del sector, uno relacionado con el modelo y la pregunta ¿qué hacer? y uno sobre estrategias de recaudo adicional. En el primer campo, se recomendó conocer bien la demanda realizando estudios e identificar exactamente las necesidades

de financiación. En el segundo campo, la palabra clave fue "multimodalidad" en el financiamiento: buscar una mezcla de financiación en diferentes niveles (nacional, local, privado) y de diferentes actores, dependiendo del proyecto a financiar. Además, se recomendó ordenar las rutas para maximizar la demanda, buscar subsidios para garantizar la calidad del servicio y buscar eficiencia. En el tercer campo, se mencionaron la posibilidad de recaudar fondos adicionales a través de fiscalización, publicidad, captura de bonos verdes por emisiones, la creación de un programa de estacionamientos y tarifas y la regulación del mercado a través de la licitación de rutas.

Pregunta 3: ¿Qué elementos debería tener la ciudad que queremos y cómo deberíamos planificarla?

Las respuestas a esta pregunta se dividieron en elementos, estrategia e instrumentos. Los elementos de la ciudad deseada fueron, entre otros, un transporte masivo adecuado, orden, limpieza, áreas verdes, espacios públicos de calidad, más inclusión social, menos contaminación y la preparación para riesgos. Las posibles estrategias mencionadas fueron la densificación de la ciudad, incentivar el uso del transporte público y mejorar éste, una mejor fiscalización, hacer usa de energías renovables y buscar resiliencia. Los instrumentos concretos propuestos por los participantes fueron, entre otros, un plan de transporte integral y sostenible, procurar la multimodalidad, la creación de ciclovías, zonas peatonales y paraderos autorizados, la creación de zonas de multi-uso (colegio, vivienda, comercio), incentivar la participación ciudadana, mejorar la educación, la promoción de paneles solares, el uso de indicadores, y la creación de un plan de riesgos.

Pregunta 4: ¿Cuáles consideran que son las mayores resistencias para implementar un sistema integrado de transporte?

En esta pregunta, los participantes mencionaron como mayores resistencias posibles la discontinuidad de planes según época de gobierno, la oposición política, la falta de planificación y articulación, la falta de un plan maestro, los intereses de grupos económicos y la oposición de los transportistas, un mayor interés por vehículos particulares, el temor al cambio, una cultura de informalidad, escasas fuentes de financiamiento y la falta de bases técnicas, entre otras.

Intercambio de Buenas Prácticas

En la tarde se continuó el intercambio de Buenas Prácticas, que constituye un elemento central de los eventos de intercambio de experiencia de Connective Cities. Las Buenas Prácticas son el aporte que personas y entidades participantes presentan al taller, con la finalidad de exponer experiencias y reflexiones de su trabajo y recibir opiniones y sugerencias para su mejoramiento o consolidación. Estos ejemplos desde la experiencia práctica permiten conocer desafíos y soluciones urbanas en contextos reales. Aparte de una solución técnica, se trata del proceso aplicado etc. En este taller las prácticas seleccionadas fueron trabajos relacionados con la movilidad urbana sostenible y que para facilitar la comprensión se presentan de una manera ligera y organizada. En general, el material expuesto por cada Buena Práctica, hacía referencia a: situación de partida, objetivos, contexto institucional, enfoque, resultados y lecciones aprendidas. El material presentado de una manera gráfica y amigable facilitó la transferencia de los mensajes de la Buena Práctica. En total, Se presentaron 9 Buenas Prácticas.

Galería de Buenas Prácticas

El proceso de intercambio se realiza por diferentes pasos: Un primer momento en esta actividad es la "Galería de Buenas Prácticas", en la que los participantes recorren la exposición que contiene los afiches de las 9 Buenas Prácticas, observando o intercambiando comentarios con los representantes de las Buenas Prácticas o con otros participantes.

Marco Legal e Institucional Favorable para la implementación del Sistema Integrado de Transportes de Trujillo	**Iniciativa de Modernización de las Empresas de Transporte**	**Transporte público en Düsseldorf – planificación y práctica**
Ing. Germán Huerta, Gerente de Proyectos, Transportes Municipales de Trujillo	**Niggen Mori,** Director de Operaciones ,Empresa de Transportes Nuevo California SA.	**Jürgen Schneider,** Departamento de gestión de tráfico en Düsseldorf, Alemania
Experiencia del PLAMUS del Área Metropolitana de Florianópolis, Brasil.	**La importancia de la Planificación Territorial en el Transporte público como pilar de las políticas de desarrollo sostenible en la Ciudad de Trujillo.**	**Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por la Municipalidad Provincial de Trujillo**
Emilio Merino, Mentor SUMP/Consultor Gitec	**Cinthia Fiorella Vásquez Angulo ,** Plan de Desarrollo Metropolitano de Trujillo	**Ana Ancajima,** sub-gerente de planeamiento Municipalidad Provincial de Trujillo
Mejorando el servicio de bus. Tránsito rápido de pronta y económica ejecución en NYC	**Ampliación y optimización de la red de ciclorrutas y promoción del uso de la bicicleta en Bogotá**	**Planificación de la Oferta en el Transporte Público Urbano**
William Vallejo, subsecretario de movilidad sostenible y seguridad vial de Cali, Alcaldía de Cali, Colombia	**William Vallejo,** subsecretario de movilidad sostenible y seguridad vial de Cali, Alcaldía de Cali, Colombia	**Stefan Schwarzbach,** responsable del equipo de gestión del tráfico, Verkehrs-Consult Dresden-Berlin, Alemania

Buenas Prácticas: Trabajo en grupos

En un segundo momento, se presentaron las prácticas más ampliamente y se produjo un análisis más detenido de las diferentes Buenas Prácticas, en las "Esquinas del intercambio". Para esto se conformaron 4 grupos. Se procuró que en cada grupo exista una relación temática, que haya una variedad en las dimensiones poblacionales y que exista un equilibrio numérico en la cantidad de Buenas Prácticas por grupo.
Después de la presentación de cada Buena Práctica por la persona responsable, el grupo reflexionó y profundizó el análisis con las siguientes preguntas orientadoras:

1. ¿Cuáles son los factores clave para el éxito de esta Buena Práctica?

2. ¿Cuál es el rol y la respuesta de los actores que participan en esta Buena Práctica?

3. ¿Qué experiencia de esta Buena Práctica se puede ofrecer a otros proyectos?

4. ¿Qué apoyos requeriría esta Buena Práctica para su fortalecimiento?

Finalmente, una síntesis de los aspectos analizados con profundidad en las esquinas se presenta en plenaria, de tal manera que exista una información homogénea para todos. En resumen, los principales factores claves para el éxito de las Buenas Prácticas han sido un buen fundamento de datos y estudios tanto previos como después de la implementación, la participación ciudadana, la inclusión del sector privado, una buena articulación interinstitucional, flexibilidad en el diseño técnico, una buena fiscalización y voluntad política.

Día 2: Asesoría colegiada entre los participantes

El día siguiente comenzó con la asesoría colegiada, que es un método esencial en una comunidad de práctica, aprovechando de la amplia experiencia de los profesionales de la práctica municipal. El método sigue un proceso con ciertas reglas, y de esta manera promueve un apoyo mutuo muy constructivo.

La Asesoría Colegiada es un método que promueve la colaboración entre pares, es decir no existe jerarquía alguna en su estructuración. Consiste en que un participante plantea una pregunta o un desafío para una situación real, un grupo de participantes desempeñan el rol de "asesores" y formulan recomendaciones como respuestas al desafío formulado. El método se apoya en el conocimiento implícito de los "asesores" que exteriorizarán sus puntos de vista y recomendaciones al colega que lo requirió.

Una característica de este método es que quienes asesoran parten de la información básica recibida en la actividad y luego en un intercambio entre ellos formulan sus recomendaciones, posiblemente en un abordaje diferente al que el solicitante espera.

Luego de explicar el método, se solicitó al plenario que formulen preguntas que les interesaría sean respondidas por grupos de asesores. Se plantearon once preguntas o desafíos, y de éstas se priorizaron ocho. Estas ocho preguntas, luego, se trataron en 4 grupos. Gracias a la alta motivación de los participantes y la ausencia de jerarquías en este método, el ejercicio produjo respuestas muy útiles para el mejoramiento del trabajo futuro de los expertos presentes.

Preguntas y resultados

Pregunta 1: ¿Cómo manejar el comercio informal en la ciudad?

Para afrontar la problemática se sugiere primero hacer un análisis sobre todos los comercios informales para entender la situación y la dinámica de la ciudad. El comercio informal existe y existirá en el futuro. Hay que ver cómo organizarlo en una forma adecuada y asegurar la seguridad. Hay muchos estudios sobre el tema y buenas prácticas. En Nueva York se instaló zonas para todos los vendedores. Se definió reglas de acuerdos como tamaño y lugar de las tiendas y se capacitó a los vendedores. Las capacitaciones y el apoyo dado por parte de la municipalidad deben ayudar para que los vendedores en algún momento pasen a la formalidad.

Pregunta 2: ¿Cómo involucrar a la sociedad en la formulación e implementación de planes viales?

El grupo de asesores aseguró que es importante abrir convocatorias a una diversidad de actores. Procurar que las soluciones vengan desde los ciudadanos puede ayudar a buscar legitimidad. Se puede ofrecer programas de capacitación al ciudadano y a dirigentes y otorgar diplomados gratuitos. Finalmente, se destacó que es importante involucrar a todas las edades.

Pregunta 3: ¿Cómo incidir en las decisiones políticas?

Los asesores del grupo concordaron en que la comunicación es clave: debe haber traducción de lo técnico a lo político. Al mismo tiempo debe haber más acercamiento a los medios de comunicación y trabajar con cifras y gráficos para mostrar los "pros" a la política. Además, se deberían involucrar representantes de la comisión de transporte y ciudadanía en el proceso, sistematizar la información, mantener a los técnicos, formular metas a largo plazo y buscar convenios de cooperación internacional.

Pregunta 4: ¿Cómo controlar la sobreoferta de transporte?

Las principales recomendaciones fueron la reducción del número de rutas, un cronograma de salidas de vehículos, retirar permisos de circulación de ciertos vehículos o restringir su circulación, la creación de un plan maestro de movilidad, la creación de corredores segregados, restricciones para el ingreso de taxis al centro histórico y desactivar paulatinamente las camionetas rurales y los colectivos.

Pregunta 5: ¿Cómo operativizar los planes?

Según los asesores de este grupo, en primer lugar, es importante definir la institucionalidad en cuanto a planeación, gestión y evaluación. Es decir, tener claro quién es competente para qué. Además, hay que diseñar mecanismos financieros adecuados, crear buenos mecanismos de monitoreo y evaluación y asegurar una rendición de cuentas, así como la participación ciudadana.

Pregunta 6: ¿Cómo financiamos un proyecto de movilidad urbana?

Según las recomendaciones del grupo, es fundamental contar con un sólido modelo de negocio para el proyecto como punto de partida para la financiación. Luego, hay que evaluar diferentes fuentes y mecanismos financieros, como autoridades nacionales, regionales y locales, la inversión privada, la cooperación internacional y otras.

Un punto a tener en cuenta es que existen programas de la cooperación internacional que pueden ayudar a buscar modelos de financiación adecuados para cada proyecto.

Pregunta 7: ¿Cómo articulamos una gerencia que diseña el transporte con otra que planifica la ciudad?

Las principales recomendaciones fueron la creación de mecanismos de comunicación a través de competencias claras, la promoción de espacios de coordinación y comunicación, transparentar la información, posibles reestructuraciones municipales y buscar una planificación participativa y articulada.

Pregunta 8: ¿Cómo recuperar espacios públicos y privados para nuevos planes de movilidad urbana?

En el diagnóstico del problema, se recomendó levantar información relevante y formar una alianza institucional de las instituciones públicas para establecer un equipo de trabajo. Luego, hay que diseñar una estrategia con pasos, zonas de intervención según prioridades y plazos. En cuanto a la priorización, se acordó que hay que priorizar puntos críticos, de alto riesgo y de patrimonio. Además, según los asesores, no se debe olvidar la promoción de cultura ciudadana con campañas de educación y sensibilización.

Insumo temático y vista técnica

Herramientas para Diseñar y Acompañar las Relaciones Contractuales entre Municipios, Operadores y Sistemas de Recaudo

***Ricardo Tejada**, Director del Programa Latinoamérica, IVU AG*

IVU es una empresa con presencia mundial que ofrece tecnologías de tráfico. En su presentación, Sr. Tejada comenzó dando un panorama de un sistema de tráfico en su estructura espacial y temporal. Luego mostró un posible panorama de sistemas en una empresa de transportes, dividido entre la central/los patios, el vehículo/la calle y el pasajero/en la parada. Luego, habló sobre detalles empresariales y técnicos relevantes e interesantes para los expertos municipales presentes. Para afrontar diversos problemas relacionados con el tránsito – como la contaminación, la informalidad, los accidentes o la pérdida de tiempo – existen hoy sistemas inteligentes de control. Tejada dio algunos ejemplos de este tipo de sistemas y de sus posibles aplicaciones. Luego, habló sobre tipos de contratos entre municipios, operadores y sistemas de recaudo y posibles formas de diseñarlos, así como de sistemas tecnológicos para facilitar el recaudo, monitorear diferentes indicadores y hacer evaluaciones. El objetivo debe consistir, según Tejada, en crear un sistema de transporte interoperable e integrado para el usuario. Esto se puede lograr creando una plataforma abierta y jerárquica para toda la región, dónde el usuario usa el mismo medio de pago (p. ej. una sola tarjeta) para unidades de transporte de diferentes operadores. Tejada enfatizó que la información generada en cada fase del sistema puede y debe ser usada para re-optimizar la operación.

Vista técnica

El equipo de técnicos de la municipalidad provincial de Trujillo organizó un recorrido por aspectos relevantes de Trujillo. Esta visita fue muy útil en el contexto del taller, ya que permitió tanto a los expertos visitantes como a los técnicos locales observar algunas problemáticas que tiene Trujillo de cerca.

Durante la visita, se presentaron los diferentes anillos viales, se conocieron sus características y su funcionamiento. Además, se conocieron ejemplos de puntos negros de accidentes de tránsito, y al respecto se intercambiaron opiniones y puntos de vista de los expertos participantes. Luego, se visitó el terminal terrestre, una instalación moderna y equipada, sin embargo, con potencialidades para ampliar su utilización y sin las conexiones que se requiere con el transporte urbano. Se conocieron los avances en ciclo vías y su relación con establecimientos educativos.

Se observó las deficiencias en la utilización del espacio público y la superposición que existe entre el comercio privado y la vía pública. En relación con este tema, se recorrió el sector de las ventas ambulantes, en donde se observaron los conflictos en el tránsito, en el desorden en la utilización de las vías por los vehículos de carga, la ocupación de las aceras y parte de las vías por parte de los comerciantes y las dificultades para la actividad normal de los peatones y de los comercios establecidos.

Día 3:
Fin del taller

Resumen temático

El tercer día del taller comenzó con una breve introducción al día y unos comentarios sobre las impresiones y los aprendizajes del día anterior en plenaria. Luego hubo una corta presentación de Steffen Boddin sobre las posibilidades de cooperación con Connective Cities en el futuro. El resto del día fue dedicado principalmente al desarrollo de propuestas para posibles proyectos para mejorar la movilidad urbana en Trujillo. Además, al mediodía, se realizó una reunión con el Sr. Alcalde de Trujillo, Elidio Espinoza Quispe y varios miembros del concejo municipal. Al final del día, los resultados se presentaron, se hizo una evaluación, se entregaron certificados de participación y se cerró el evento con unas palabras finales de Fernando Rojas, Steffen Boddin y Volkmar Blum.

Perspectivas de cooperación con Connective Cities en el futuro

Connective Cities es un programa de la GIZ, Engagement Global y la Asociación Alemana de Ciudades para apoyar el intercambio profesional a la misma altura con comunidades de países emergentes y en desarrollo de todo el mundo y con representantes de municipalidades alemanas y empresas municipales. Esta oferta también incluye Latinoamérica.
Connective Cities actua si sus servicios son solicitados por las ciudades. Connective Cities también organiza eventos por encargo de otras instituciones o proyectos. Para Connective Cities, esto significa que las propuestas temáticas apropiadas y un posible círculo de socios de intercambio regional deberían designarse para recibir el apoyo adecuado. En el caso de proyectos de cambio concretos que puedan surgir de los talleres de Connective Cities, existe la posibilidad de apoyos específicos a estos proyectos dependiendo de una evaluación y las posibilidades de Connective Cities.

Formulación de propuestas para Trujillo en grupos

La principal actividad del tercer y último día del taller fue el desarrollo de propuestas para proyectos concretos para Trujillo. Esta actividad encajó de forma ideal en la agenda del taller, ya que para ella, los participantes pudieron aplicar los conocimientos y aprendizajes adquiridos

en los dos días anteriores. Para llegar a dos proyectos prioritarios, los participantes tuvieron un espacio para hablar entre ellos, ponerse de acuerdo y formar dos grupos de proyecto. En estos dos grupos hubo representantes de diferentes unidades de la municipalidad provincial de Trujillo, así garantizando una mayor inter-institucionalidad para los proyectos. Las dos propuestas de proyectos tuvieron los siguientes títulos:

- *Propuesta de proyecto del grupo 1: "recuperación de espacios públicos articulados al SIT para una ciudad ordenada"*
- *Propuesta de proyecto del grupo 2: "organización y mejoramiento del sistema de paraderos, por un Trujillo ordenado y sostenible"*

Luego de formar los dos grupos, cada grupo se reunió para trabajar en su propuesta y desarrollar una visión más concreta del proyecto. En esta tarea, los expertos internacionales presentes tuvieron un rol clave: rotando entre los dos grupos con un papel de asesores, pudieron aportar con su experticia y sus consejos de forma eficiente a los dos proyectos.

Reunión con el alcalde y el Concejo Municipal

Contando con la presencia alcalde de Trujillo, Elidio Espinoza Quispe, acompañado por tres concejales, el grupo pudo aprovechar la ocasión del taller para tener un diálogo con el nivel político de la ciudad. Tanto el alcalde como los concejales se mostraron, en sus intervenciones, muy satisfechos con el taller y muy comprometidos con el mejoramiento de la movilidad urbana de la ciudad. Resaltaron su confianza, su apoyo y su respaldo al nivel técnico-administrativo de la municipalidad para avanzar en el tema y motivaron a todos los actores para trabajar juntos. Después del diálogo, el Sr. Espinoza les mostró a los participantes visitantes la nueva Central de Tráfico, Riesgo y Monitoreo de Trujillo, lugar en el cuál se realizó el taller y desde dónde se monitorean el tráfico, la seguridad y riesgos al mismo tiempo.

Concretización de propuestas de proyectos con miras a un posible aporte por Connective Cities y cierre el evento

En la tarde del tercer día, se continuó el desarrollo de las propuestas de proyectos para Trujillo iniciadas en la mañana. Esta vez, se les pidió a los dos grupos que pensaran en un posible aporte que Connective Cities podría dar al proyecto propuesto, teniendo en cuenta definidas características y limitaciones que este apoyo tendría. Este ejercicio les ayudó a los participantes a pensar en aspectos más concretos de su proyecto y así formular una propuesta más puntual. Una vez terminada esta parte del taller, Steffen Boddin se pronunció sobre las propuestas en nombre de Connective Cities, agradeciendo a los participantes y expertos internacionales sus esfuerzos y reconociendo los buenos resultados del taller. Luego, hubo palabras finales y de agradecimiento por parte de Volkmar Blum y de Fernando Rojas, el teniente alcalde de Trujillo. El taller se cerró con una evaluación y la entrega de certificados de participación a los asistentes.

Resumen y conclusiones del taller

Durante los tres días del taller, se logró un intercambio fructífero e intenso entre los participantes. Éstos se mostraron muy contentos con sus aprendizajes y con el evento en general, destacando en la evaluación y en entrevistas personales sobre todo la buena metodología aplicada, que por ser tan variada e interactiva logra estimular, activar e involucrar a cada uno de los participantes. El taller, así, ofreció para los participantes una mezcla óptima de nuevos estímulos como Buenas Prácticas de otras ciudades, insumos temáticos o herramientas técnicas, y la construcción de productos propios. El activo intercambio entre municipios nacionales, internacionales y diferentes unidades de la Municipalidad Provincial de Trujillo fue percibido como un elemento altamente enriquecedor. Compartiendo conocimientos explícitos e implícitos entre los asistentes al taller, éstos pudieron aumentar efectivamente sus capacidades en la planificación de proyectos de movilidad urbana sostenible. Recogiendo esta retroalimentación valiosa y positiva de los participantes, Connective Cities está comprometida con la continuación de una estimulación al intercambio entre ciudades a nivel mundial. Se agradece la cooperación y el apoyo de todos los demás actores involucrados en la organización del evento, particularmente la Municipalidad Provincial de Trujillo y la oficina regional norte de la GIZ Perú.

Publicado por
Connective Cities
International Community of Practice for Sustainable Urban Development
E info@connective-cities.net
www.connective-cities.net

Connective Cities es un proyecto conjunto de
Association of German Cities
Gereonstraße 18 – 32, 50670 Cologne | Germany
Project contact:
Benjamin Jeromin
E Benjamin.Jeromin@engagement-global.de

Engagement Global gGmbH / Service Agency
Communities in One World
Tulpenfeld 7, 53113 Bonn | Germany
Project contact:
Alexander Wagner
E Alexander.Wagner@engagement-global.de

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Friedrich-Ebert-Allee 40, 53113 Bonn | Germany
Project contact:
Dr. Manfred Poppe
E Manfred.Poppe@giz.de

Equipo editorial
Steffen Boddin, Hernán Marquéz, Ingrid Roesner

Diseño y maquetación
Sebastian Fritz

Créditos fotográficos
© GIZ

July 2018

Comisionado por
German Federal Ministry for Economic Cooperation and Development (BMZ)

Direcciones de las oficinas de BMZ
Oficina de Bonn
Dahlmannstraße 4
53113 Bonn
Germany
Tel. +49 (0) 228 99 535-0
Fax +49 (0) 228 99 535-3500

Oficina de Berlin
Stresemannstraße 94
10963 Berlin
Germany
Tel. +49 (0) 30 18 535-0
Fax +49 (0) 30 18 535-2501

poststelle@bmz.bund.de
www.bmz.de