



CONFERENCIA DE LAS CIUDADES

Implementando la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe

Memoria General
(2017)



[www.cepal.org/es/eventos/
conferencia-ciudades-2017](http://www.cepal.org/es/eventos/conferencia-ciudades-2017)



Contents

A. RESUMEN GENERAL DE LA CONFERENCIA	1
B. CIUDADES RESILIENTES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: CONCEPTOS CLAVES, EXPERIENCIAS Y PROYECCIONES	3
C. IMPLEMENTANDO LA NUEVA AGENDA URBANA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE A TRAVÉS DEL PLAN DE ACCIÓN REGIONAL	11
D. DIÁLOGO PÚBLICO-PRIVADO PARA PROMOVER LA SOSTENIBILIDAD URBANA: AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	21
E. MOVIÉNDOSE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA MOVILIDAD URBANA SEGURA, ASEQUIBLE Y SOSTENIBLE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	26



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

A. RESUMEN GENERAL DE LA CONFERENCIA

La Conferencia de las Ciudades (CdeC) se celebró en la sede de la CEPAL en Santiago, Chile, entre el 2 y el 6 de octubre de 2017. Un año después de Habitat III, la CdeC se enfocó a la discusión y reflexión sobre los aspectos estratégicos y mecanismos de implementación de la Nueva Agenda Urbana (NAU), asimismo, la vinculación de la NAU con la Agenda 2030 en América Latina y el Caribe (ALC).

Objetivo: La CdeC reunió a los actores e instituciones involucradas en la planificación y la gestión de las ciudades y del desarrollo urbano y territorial, para dialogar sobre la implementación y el monitoreo del Plan de Acción Regional (PAR) y la NAU en la región. La CdeC ofreció un espacio para discutir aspectos relevantes en la implementación de la NAU, tales como la gobernanza, el financiamiento y el monitoreo. La CdeC se constituyó así en una plataforma estratégica de diálogo permanente sobre la NAU, y para contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 11.

Estructura: La CdeC integró sesiones sobre gobernanza, financiamiento y monitoreo del PAR y la Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe con los temas de resiliencia urbana, cooperación público-privada, y movilidad urbana para contribuir a las discusiones y reflexiones sobre la implementación y el monitoreo de la NAU, la Agenda 2030, y la transición hacia un desarrollo urbano sostenible. La CdeC incluyó los siguientes segmentos:

- **Ciudades Resilientes en América Latina y el Caribe: Conceptos claves, experiencias y proyecciones**
2 de octubre, 2017
- **Implementando la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe a través del Plan de Acción Regional**
3-4 de octubre, 2017
- **Diálogo público-privado para promover la sostenibilidad urbana: América Latina y el Caribe**
4-5 de octubre, 2017
- **Moviéndose para la implementación de una movilidad urbana segura, asequible y sostenible en América Latina y el Caribe**
5-6 de octubre, 2017

Perfil de panelistas: Participaron representantes de diferentes niveles de gobierno (nacional, sub-nacional y local), el sector privado, en particular empresas de servicios urbanos desde diferentes sectores, representantes de la sociedad civil, expertos académicos, organizaciones multilaterales y bancos de desarrollo y agencias y organismos internacionales.



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

Número de participantes: Un total de 142 panelistas y aproximadamente 300 participantes.

Webstreaming: Durante la semana, un total de 248 usuarios conectaron al webstreaming, principalmente de Chile, México, Argentina, Perú, Guatemala, Colombia, Ecuador y Paraguay.

Presentaciones y grabación del evento: <http://conferencias.cepal.org/ciudades2017/>

Prensa:

- Entre el 02 y el 12 de octubre, última fecha cierre del monitoreo, se contabilizaron 105 artículos de prensa relacionados con la CdeC a través del servicio Meltwater. Los países con mayor número de publicaciones fueron México, Estados Unidos, España, Colombia, Brasil y Paraguay (Meltwater 2017)
- En Facebook en español se hicieron 12 publicaciones relacionadas con la CdeC desde el 12 de septiembre al 31 de octubre, que generaron 207.535 impresiones. También se hicieron 9 publicaciones en la cuenta de Facebook en inglés.
 - Vínculo: <https://es-la.facebook.com/cepal.onu/> & <https://www.facebook.com/eclac/>
- En la cuenta oficial de la CEPAL en Twitter en español se publicaron 24 tuits sobre la CdeC entre el 12 de septiembre y el 31 de octubre, que generaron más de 747 repeticiones, mientras que en la cuenta en inglés, se publicaron 11 tuits.
 - Vínculos: https://twitter.com/cepal_onu?lang=en & https://twitter.com/eclac_un
- Se creó un álbum fotográfico en las cuentas de Flickr en español e inglés en el que se subieron fotografías tomadas por la Unidad de Información Pública.
 - Vínculo: <https://www.flickr.com/photos/eclac/albums/72157686995535930>

Sitio web de la Conferencia

- en español <https://www.cepal.org/es/eventos/conferencia-ciudades-2017> ; y
- en inglés <https://www.cepal.org/en/eventos/cities-conference-2017>



B. CIUDADES RESILIENTES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: CONCEPTOS CLAVES, EXPERIENCIAS Y PROYECCIONES

I. RESUMEN DEL EVENTO

Objetivo: Esta actividad buscó fomentar un diálogo entre actores urbanos públicos y privados sobre el desarrollo urbano sostenible y la construcción de resiliencia urbana en los diversos contextos de América Latina y el Caribe, identificando sinergias con el PAR y otras iniciativas y agendas regionales y globales.

La actividad se realizó en el marco del proyecto “Iniciativa Global de Gestión del Riesgo de Desastres” del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania (BMZ) implementado por la CEPAL con el apoyo de la GIZ en los territorios de Angra Dos Reis (Brasil), Barranquilla (Colombia) y Chacabuco (Chile) y en el contexto de la CdeC. Los resultados preliminares del proyecto junto con experiencias derivadas de otros casos y contextos internacionales orientaron la conversación.

La jornada abrió con una charla magistral dictada por el Dr. Allan Lavell, investigador FLACSO y ganador del Premio Sasakawa de Reducción del Riesgo de Desastres 2015 (Naciones Unidas). Luego se realizaron tres paneles: el primero sobre la resiliencia urbana y el PAR; el segundo sobre acción subregional para la resiliencia; y por último, el tercero sobre opciones para reducir las barreras y brechas de acceso al financiamiento para construir ciudades resilientes en América Latina y el Caribe en el contexto del cambio climático.

Perfil de panelistas: Participaron del evento representantes públicos y consultores del proyecto, autoridades de gobiernos nacionales y sub-nacionales, representantes de redes de gobiernos locales, delegados de MINURVI, expertos y académicos de la resiliencia, representantes de la sociedad civil, actores del sector privado y la cooperación internacional y otros.

Número de participantes: 24 panelistas y aproximadamente 50 participantes

Presentaciones y grabación del evento disponibles en: <http://conferencias.cepal.org/ciudades2017/>

II. PUNTOS PRINCIPALES SESIÓN

Lunes, 2 DE OCTUBRE DE 2017

Charla Magistral: El triple dividendo de la gestión del riesgo de desastres en el contexto de las ciudades latinoamericanas y caribeñas, Dr. Allan Lavell

- La gestión del riesgo de desastres trae beneficios más allá de reducir los daños y pérdidas asociados con eventos extremos (y no tan extremos).



- Los *Global Assessment Reports* indican con claridad y certeza que los daños y pérdidas asociadas a los eventos extremos (y los que no sean tan extremos) están constantemente en aumento.
- A pesar de algunos avances importantes, nuestros mecanismos y medidas para enfrentar el tema de riesgo de desastres no han sido exitosos. El enfoque permanece en reconstrucción en vez de mitigación del riesgo existente y prevención de nuevos riesgos. Esto se debe a: baja visibilidad política de la prevención; mayor demanda de otras necesidades sociales, económicas, culturales que para la prevención y mitigación de desastres.
- Hace falta un reconocimiento y comprensión de la evolución del término y de lo que se entiende por la gestión del riesgo.
- Debemos buscar un cambio de perspectiva para la gestión del riesgo como una oportunidad para el desarrollo, concentrándonos en entender y enfrentar el riesgo (no en los desastres): ¿por qué se llaman ministerios de desastres, no de sostenibilidad?
- El argumento del triple dividendo busca sustanciar un argumento sobre transición y transformación en la práctica; es un símbolo que busca enfatizar por qué es necesario y deseable enfocarse en la gestión de riesgo de desastres.
- Reconociendo que el impacto de los riesgos es cada vez más urbano (en la región y en un mundo cada vez más urbanizado), la ciudad asume un rol clave como constructor del riesgo (o no), anfiteatro de la existencia del desastre (o no), y una coagulación/realización de condiciones de riesgo preexistentes; *ningún desastre ocurre sin la existencia de condiciones de riesgo*.
- Existe una distinción entre el riesgo en la ciudad versus el riesgo urbano (el cual es derivado de procesos esencialmente urbanos como la centralización, concentración, densificación, procesos de degradación ambiental urbana, procesos de segregación socio-espacial, socio-territorial, exclusión social, marginalización, etc.).
- Más allá que buscar reducir los daños y pérdidas de los eventos extremos, debemos buscar *evitar la necesidad* de reducir los daños y pérdidas.
- Actualmente, el riesgo no está incorporado dentro de los sistemas y procesos de toma de decisión en relación a la inversión. Crear condiciones seguras y de estabilidad en un mundo naturalmente inestable busca atraer inversiones hacia el futuro para tener el potencial de generar condiciones de mayor productividad y sostenibilidad.

La Iniciativa Global de Gestión del Riesgo de Desastres.

- La “Iniciativa Global de Gestión del Riesgo de Desastres” (IGGRD) es una iniciativa del gobierno de Alemania, creada en 2013 como respuesta ante la necesidad de trabajar para reducir el riesgo de desastres y coordinar esfuerzos entre territorios.
- Los desafíos relacionados con la gestión del riesgo de desastres en ciudades, sobre todo en el contexto del cambio climático, son de alta complejidad. La necesidad de actuar para acomodar la necesidad alta de infraestructura es urgente, al mismo tiempo, una infraestructura construida rápidamente puede ser menos resiliente ante las amenazas crecientes. En este contexto, hace falta un método para priorizar acciones para enfocar la intervención en puntos críticos.



- La iniciativa busca un enfoque integrado; la resiliencia urbana representa un tema transversal para enfrentar la urbanización y el cambio climático de manera conjunta en el contexto de vulnerabilidad elevada y amenazas crecientes debido al cambio climático.
- Desde un enfoque analítico de la infraestructura crítica y vulnerable se avanza hacia el desarrollo de planes de acción concretos.
- Para ello, el proyecto busca avanzar hacia la formalización de grupos de trabajo que incluyan representantes de distintos sectores, junto con la identificación de opciones para cerrar la brecha de financiamiento relacionada con una falta de capacidades para buscar, identificar, levantar y gestionar financiamiento.

La resiliencia y el Plan de Acción Regional para la Implementación de la Nueva Agenda Urbana.

- La región de LAC se encuentra ante el doble desafío de la rápida urbanización y alta vulnerabilidad al cambio climático debido a factores geográficos, climáticos, socioeconómicos y demográficos.
- El PAR representa una respuesta a los acuerdos y mandatos emergentes de Habitat III y se basa en el Marco de Acción Global de la NAU (AFINUA por sus siglas en inglés). El documento se organiza en seis ejes de acción, con cinco de estos adoptados de la AFINUA y un sexto (“Mecanismos de monitoreo, reporte y revisión”) propuesto para la región ALC.
- La implementación de la NAU dependerá de la planificación a nivel global, regional, subregional, nacional y subnacional y el PAR busca orientar y fortalecer este proceso.
- La implementación del PAR presenta oportunidades para construir la resiliencia urbana, a través de:
 - la coordinación intersectorial de políticas y planes de adaptación y mitigación
 - integración vertical y horizontal de la respuesta ante eventos extremos
 - cambios regulatorios al uso de suelo para reducir el riesgo de desastres
 - procesos de toma de decisión participativos
 - la construcción de memoria colectiva para la gestión del riesgo de desastres
 - la creación de sistemas robustos de vivienda, infraestructura y servicios básicos
 - la flexibilidad del espacio urbano
 - inversión a largo plazo en infraestructura crítica
 - alianzas multisectoriales para asegurar financiamiento sostenible
 - implementación local
 - redes de cooperación entre ciudades para intercambiar buenas prácticas de adaptación
 - continuidad de procesos de planificación e implementación de iniciativas para construir la resiliencia a largo plazo
 - generación de información de calidad para informar procesos de toma de decisión y políticas para responder ante el cambio climático y el riesgo de desastre.
- La urbanización acelerada requiere de una gestión de riesgo de desastres fortalecida para aumentar la capacidad de los sistemas, comunidades o sociedades de resistir, absorber, adaptarse y recuperarse rápidamente de cualquier amenaza (i.e., su resiliencia).
- Los desastres son el resultado de los procesos de desarrollo. Ciudades resilientes requieren de un desarrollo vinculado a políticas de medio ambiente.
- Lograr una reducción del riesgo y fomentar la resiliencia requiere contar con una visión global desde diferentes ópticas que permitan leer y entender los impactos sobre el continuo urbano.



- Se destaca la importancia de operacionalizar e integrar distintas agendas y fortalecer las capacidades locales para la gestión y de incorporar diferentes enfoques holísticos, e incorporar la gestión de riesgo como elemento transversal del desarrollo y planificación y para orientar el crecimiento urbano.

Se busca disminuir la brecha entre responsabilidades y la autonomía asignada a autoridades locales, y la capacidad de estas autoridades para responder ante necesidades emergentes.

Casos de estudio:

- El programa “Ciudades Resilientes en América Latina y el Caribe” de UNISDR busca fortalecer capacidades y proveer servicios para apoyar la implementación de planes para la resiliencia, apoyar gobiernos locales en la evaluación de riesgo, junto con la generación de planes de acción para la resiliencia; ofrece herramientas de planificación y espacios para el intercambio de conocimiento.
- En el caso de Brasil, existía una fuerte fragmentación de programas y otras iniciativas, una falta de coordinación entre actores y una falta de integración de la gestión de riesgos dentro de los instrumentos de planificación territorial. Los eventos extremos de 2011, los cuales resultaron en grandes pérdidas y daños, promovieron reformas del marco legal y la política pública del país hacia el fortalecimiento de la Estrategia Nacional de Gestión Integrada de Riesgos de Desastres Naturales. El trabajo actual busca construir una percepción pública universal del riesgo de desastres. Además, se reconoce que la reforma del marco legal representa un primer paso y que las leyes no se implementan solas; hacen falta mecanismos de fiscalización e incentivos.
- En el caso de Barranquilla, Colombia: la canalización de “arroyos” representa un ejemplo de financiación de obras de infraestructura para construir ciudades resilientes en el contexto del cambio climático. El proyecto fue posible gracias a un fuerte crecimiento económico de la ciudad y la obtención de recursos a través de un impuesto predial unificado.
- Medellín, Colombia presenta un ejemplo de buenas prácticas con su sistema de monitoreo de múltiples factores meteorológicos, el cual sirve para realizar modelaciones y proyecciones y lograr una difusión de información importante para fortalecer el conocimiento de condiciones y riesgo.
- La municipalidad de Lampa, Chile presenta un ejemplo de fortalecimiento de capital social a través de la participación activa de actores de la comunidad, junto con el fortalecimiento de los actores del gobierno público a través de proyectos de capacitación.

Sobre la acción subregional para la resiliencia: Desafíos, vulnerabilidades, necesidades, buenas prácticas y oportunidades:

- La gran variedad de contextos y condiciones que presenta la región de América Latina y el Caribe implica una diversa serie de desafíos, experiencias y oportunidades para la aplicación de la resiliencia y durante Habitat III se reconoció la necesidad de enfrentar esta diversidad de desafíos a través de la elaboración de herramientas de planificación subregionales.
- El Plan de Acción Subregional para la Implementación de la NAU en el Caribe busca abarcar las especificidades y prioridades de los territorios del Caribe en términos de la planificación para un desarrollo sostenible.



- El Grupo de Trabajo del Caribe fue formalizado en marzo de 2017 y ha trabajado hacia la elaboración del documento de trabajo subregional, aprovechando de reuniones regionales y trabajo previo hacia la definición de una Agenda Urbana para el Caribe.
- El Caribe representa una de las zonas más vulnerables al cambio climático del mundo, debido a una serie de factores geográficos, climáticos, sociales y económicos. El cambio climático representa el mayor desafío para el logro de un desarrollo (sostenible) en la región.
- El Plan de Acción Subregional, igual que el PAR, adopta en su estructura base la propuesta de AFINUA; también agrega un sexto eje enfocado en el monitoreo, reporte y revisión. A los principios rectores propuestos para el PAR, el Sub-PAR incorpora un principio adicional enfocado en lograr comunidades, ciudades y territorios resilientes, reconociendo el cambio climático como un desafío de prioridad para la subregión.
- En el caso de Cubase ha aprobado un plan estatal, llamado “Tarea Vida”, el cual busca enfrentar el cambio climático a través de una serie de acciones de adaptación y mitigación y sobretodo la creación y acondicionamiento de asentamientos humanos más resilientes.

Reduciendo barreras y brechas de acceso al financiamiento para construir ciudades resilientes en América Latina y el Caribe, en el contexto del Cambio Climático:

- Se identifican brechas significativas, algunas (entre otras) relacionadas con:
 - Una falta de coordinación entre agendas de distintos sectores y distintos niveles y brechas de coordinación y vinculación entre el nivel local y el central
 - Deficiencias en términos de los equipos técnicos presentes y disponibles para la planificación e implementación de proyectos
 - La factibilidad económica de proyectos y/o de la realización de evaluaciones de costo-beneficio calculadas según un plazo adecuado
 - Falta de transparencia en la gestión de información, la toma de decisión y la asignación y gestión de recursos
 - Falta de capacidad institucional para la gestión de información, la toma de decisión y la asignación y gestión de recursos
- Procesos y servicios que pueden facilitar y apoyar la implementación:
 - Coordinación entre el nivel local y el nivel nacional para la canalización de recursos económicos para la implementación de proyectos
 - Fortalecimiento del conocimiento y concientización del riesgo de desastres y las opciones de respuesta, incluyendo opciones para acceder a fuentes de financiamiento
 - Actualización y difusión de información relacionada con opciones de financiamiento
 - Generación de mecanismos de comunicación innovadores y eficientes
 - Comunicación, coordinación y transparencia horizontal entre sectores a nivel nacional
 - Adecuación del marco legal y normativo y su armonización entre niveles y sectores (i.e., la transición hacia un enfoque integrado sobre gestión del riesgo de desastres que asegure la asignación de recursos financieros adecuados y la penalización legal de prácticas no aceptables)
 - Procesos de toma de decisión basados en el conocimiento de los riesgos (por ejemplo, elaboración de un atlas de riesgo para cada nivel, su difusión e incorporación a los procesos de planificación y toma de decisión)



- Elaboración de políticas transectoriales para enfrentar múltiples y complejos desafíos de manera simultánea
- Explicitación de expectativas (razonables) desde los gestores de los fondos climáticos, ambientales y de sostenibilidad
- Desarrollo de herramientas de evaluación y planificación adicionales (análisis de costo-beneficio, por ejemplo) para integrar consideraciones y factores adicionales no tradicionales.

En cuanto a las brechas de conocimiento desde la comunidad y el sector privado/financiero:

- Se requiere información clara, transparente, sistematizada y comparable (dentro de lo razonable)
- Las ciudades y los gobiernos locales tienen un rol en la definición de estrategias de financiamiento locales que responden ante las necesidades locales y que definen prioridades para intervención, y para la identificación de mejores opciones de financiamiento (fuentes, plazos, formatos)
- Hace falta definir sistemas (abiertos, públicos, accesibles) de monitoreo, reporte y verificación (MRV) de fondos climáticos y otros que respondan a lineamientos y criterios comparables, coordinados y coherentes
- Se debe identificar oportunidades para la generación local de ingresos a través de nuevos mecanismos y/o mecanismos existentes pero no actualizados; para esto, hace falta el incentivo político (desde el nivel central) para promover la toma de decisión con visión a largo plazo (como por ejemplo la valorización del territorio y de los servicios ecosistémicos, la imposición de impuestos sobre el uso de recursos y las emisiones, etc.)
- Se debe explorar los bancos de inversión verde como una opción para financiar proyectos de GRD con justificación del alto razón beneficio-coste de estas medidas
- Se carece de una mejor coordinación e intercambio entre ciudades para maximizar inversiones y recursos disponibles

III. DESAFÍOS PERSISTENTES, OPORTUNIDADES DE COLABORACIÓN Y PRÓXIMOS PASOS

Ideas principales:

- Se han logrado ciertos avances en relación a la gestión de riesgo de desastres, pero aun sin generar el cambio de paradigma requerido para reconocer e integrar a la GRD y a la resiliencia como un tema transversal de desarrollo.
- Existe una percepción tradicional que el problema central sea la falta de fondos para gestionar el riesgo; sin embargo, la brecha principal está en el enfoque – no necesariamente se deben buscar más fondos, sino lograr que la gestión del riesgo se integre como un elemento y consideración central y transversal del sistema de desarrollo.
- En cuanto al acceso al financiamiento, existen brechas de:
 - Conocimiento (en términos de información para orientar la incorporación de la GRD dentro de los sistemas de desarrollo, además del conocimiento administrativo y para el monitoreo efectivo)
 - Coordinación (para la planificación para el desarrollo, el financiamiento, y para la GRD en general - horizontal y vertical, entre niveles y dentro de y entre sectores)



- Capacitación (sobre todo a nivel local; con disparidades entre países debidas a las escalas de gestión y del territorio)
- Comunicación (entre sectores y profesiones; entre gobiernos; con el público; que sea coherente y tenga continuidad a través de cambios en la autoridad política; con fines de mejorar la eficiencia y eficacia de procesos y apoyar la identificación, levantamiento y gestión de recursos financieros)
- Una prioridad para la región LAC sigue siendo la construcción de capacidades y recursos humanos para la planificación y toma de decisión estratégica en el contexto del riesgo de desastres, tanto como para el levantamiento y gestión de financiamiento relevante.

En términos de próximos pasos para los actores presentes:

- El IDRC canadiense y la cooperación Alemana, en conjunto con la CEPAL, buscarán unir fuerzas para responder ante el riesgo de desastres a nivel mundial y promover la innovación y la implementación de NAU a través del apoyo de iniciativas presentes y futuras de GRD. Actividades conjuntas podrían incluir :
 - Creación de grupos de gestión de proyectos en áreas urbanas
 - Entrega de asistencia técnica adecuada para la elaboración de proyectos priorizados
 - Apoyo en la gestión de actividades locales
 - Apoyo para vincular las necesidades y prioridades locales con las nacionales
 - El intercambio regional de experiencias exitosas
 - Desarrollo de planes de acción para el gestión del riesgo en áreas urbanas
 - Soluciones que reduzcan la brecha de acceso al financiamiento para proyectos
- Existe la necesidad de incorporar la gestión del riesgo de desastres dentro de la visión a futuro de la gestión a cada nivel y como eje transversal del desarrollo mediante la formulación de políticas públicas y planes estratégicos informados por el riesgo.

En términos de la NAU y los Planes de Acción para su implementación:

- Hace falta una mayor validación técnica del Plan de Acción Subregional para el Caribe y los objetivos y componentes propuestos para la subregión, junto con la identificación de mecanismos de validación regional para apoyar y dar seguimiento a la implementación a nivel nacional.
- La Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe buscará dar seguimiento a la implementación de la Agenda 2030, la NAU, el PAR y los Planes de Acción Subregionales. Fomentará la cooperación Sur-Sur como mecanismo de aprendizaje horizontal en la región. Un observatorio consolidará información acerca de las ciudades y zonas urbanas de la región y un foro virtual facilitará el intercambio de experiencias e ideas y fomentará el fortalecimiento de capacidades entre diversos *stakeholders* para promover el desarrollo urbano sostenible en la región.
- Próximos pasos para la implementación del Sub-PAR Caribe incluyen:
 - la definición e implementación de estándares de edificación y construcción
 - estándares de planificación y que definan los parámetros de la forma urbana
 - mejor orientación de los procesos de redesarrollo post-desastre con énfasis en la GRD y la construcción de la resiliencia



- Para apoyar la implementación del PAR tanto como el Sub-PAR, un primer paso importante se trata de la actualización y reforma de marcos legales; este proceso debería incorporar la gestión de riesgo de desastres como un tema transversal que oriente el desarrollo y debiese ser acompañado por instrumentos de fiscalización eficaces.
- No se puede terminar alumbrándose por la escala, extensión y complejidad de los desafíos que enfrentamos; se deben identificar casos de éxito y mejores prácticas, fomentar el diálogo e intercambio, y buscar opciones para escalar iniciativas y fondos existentes ante estos desafíos.
- De manera simultánea, se debe buscar acercar esta conversación y una comunicación sobre las brechas existentes y los pasos críticos para cerrarlas hacia otros actores responsables de la toma de decisión dentro de la región LAC.



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

C. IMPLEMENTANDO LA NUEVA AGENDA URBANA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE A TRAVÉS DEL PLAN DE ACCIÓN REGIONAL

I. RESUMEN DE EVENTO

Objetivo: El objetivo de este evento fue discutir y reflexionar sobre los aspectos estratégicos y los mecanismos de implementación y monitoreo de la NAU en América Latina y el Caribe, en base al PAR. Las sesiones elevaron discutir los distintos aspectos de la gobernanza, financiamiento y monitoreo del PAR en el marco de los sus seis ejes de acción: (1) políticas nacionales urbanas, 2) marcos legales urbanos, 3) planificación y diseño urbano y territorial integrado, 4) el financiamiento de la urbanización, 5) implementación local y, 6) mecanismos de monitoreo, reporte y revisión).

Como se acordó en la XXVI Asamblea General de MINURVI en junio de 2017, esta parte de la CdeC generó un espacio para que los países miembros compartieran avances en términos de políticas y planes urbanos y, asimismo, en relación a sus marcos de monitoreo para temáticas urbanas y de hábitat.

Durante el último panel del evento, se analizaran los alcances de la propuesta de CEPAL, ONU-Habitat y MINURVI, para una Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe, con presentaciones de Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Friedrich-Ebert-Stiftung, la Unión Interamericana para la Vivienda (UNIAPRAVI) y TECHO Internacional.

Perfil de panelistas: Participaron del evento gobiernos nacionales, representantes de gobiernos sub-nacionales y locales, redes de gobiernos locales, de ONG y fundaciones, sociedad civil, expertos académicos, organizaciones multilaterales y bancos de desarrollo. Asimismo, participaron agencias y organismos internacionales en particular del sistema de la ONU.

Número de participantes: Un total de 42 panelistas y una estimada 100 participantes durante los dos días.

II. PUNTOS PRINCIPALES POR PANEL

Martes, 3 DE OCTUBRE DE 2017

Sesión de apertura:

- “La segregación socioeconómica -la expresión espacial de la desigualdad- profundiza la inequidad y contribuye a la fragmentación social y a los altos niveles de violencia que caracterizan muchas ciudades en América Latina y el Caribe”, Alicia Bárcena, Secretaria Ejecutiva de la CEPAL.
- “El Plan de Acción Regional plasma objetivos concretos que nos ayudan a tener una hoja de ruta muy clara hacia la implementación de la Nueva Agenda urbana”, María Soledad Núñez, Ministra Secretaria Ejecutiva de la Secretaría Nacional de la Vivienda y el Hábitat.de Paraguay.



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

- La colaboración entre los países de América Latina y el Caribe en la implementación de la NAU es la base para impulsar una identidad regional y avanzar hacia el desarrollo sostenible, Paulina Saball, Ministra de Vivienda y Urbanismo de Chile.
- El PAR sitúa a la región como un ejemplo a nivel mundial: “América Latina y el Caribe está tomando la Nueva Agenda Urbana y poniéndola en el centro de la Agenda 2030”, Elkin Velásquez, Director de ROLAC, ONU-Habitat,
- La región está en un proceso de urbanización maduro y consolidado, aunque con diferencias y asimetrías al interior de los países y entre diferentes subregiones. Los indicadores de desarrollo han sido impactados de manera positiva por la consolidación de la urbanización.
- Las ciudades son espacios donde hay mayor concentración de recursos, donde se puede lograr una mayor productividad, competitividad e innovación. Sin embargo, las ciudades de la región son menos productivas que las ciudades de Asia Pacífico. La pregunta: ¿cómo logramos que nuestras ciudades sean más productivas?'
- Nueva generación de ciudades con la igualdad, la sostenibilidad y la productividad en el centro, con mayor participación de la ciudadanía y una mayor creatividad.
- La NAU y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible como el marco de referencia para superar la desigualdad en la región.

Presentaciones de los Planes de Acción Regional y Subregional

a. Plan de Acción Regional (PAR)

- Presentación de los principales contenidos del Plan y su proceso de desarrollo. Los insumos de la CdeC serán recogidos para incorporar al documento en una versión final
- El PAR busca ser el principal marco estratégico y de referencia de política pública y una herramienta de gobernanza para promover la implementación de la NAU en América Latina y el Caribe, orientando el desarrollo nacional y sub-nacional hacia el logro de los objetivos de desarrollo sostenible.
- Cuatro principios que se aplican y guían todos los aspectos del Plan. Los primeros tres principios, ciudades inclusivas, economías urbanas sostenibles inclusivas, sostenibilidad ambiental urbana, son adoptados de la NAU, y han sido ajustados para reflejar las condiciones y objetivos específicos de la región. El cuarto, gobernanza efectiva y democrática para ciudades inclusivas, se adiciona como un principio fundamental para el logro de un desarrollo urbano sostenible en la región.
- El Plan se organiza en seis principales ejes de acción, los cuales plantean objetivos estratégicos y los componentes fundamentales para su implementación. Los primeros 5 son adoptados del AFINUA, y el sexto se agregó como respuesta a un desafío prioritario en ALC:
 1. Políticas nacionales urbanas;
 2. Marco legales urbanos;
 3. Planificación urbana y diseño;
 4. El financiamiento de la urbanización;
 5. La implementación local;
 6. Monitoreo y evaluación.
- Los próximos pasos de CEPAL en colaboración con ONU-Habitat y MINURVI hacia su implementación:
 - Apoyo técnico a los países y a gobiernos sub-nacionales para la implementación del PAR
 - Seguimiento y monitoreo de la implementación del PAR, en particular el establecimiento de una Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

b. Plan de Acción Sub-Regional del Caribe

- El Caribe presenta un contexto único con desafíos comunes y específicos, tales como: economías en dificultades con una dependencia al turismo y agricultura, vulnerabilidad a desastres naturales, altas tasas de desigualdad, infraestructura inadecuada, entre otros. El desafío principal de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS por sus siglas en inglés) es gestionar la rápida urbanización en una manera que minimice las externalidades negativas.
- El Grupo de Trabajo del Caribe (Caribbean Working Group) fue establecido en enero de 2017 para adaptar las agendas globales y el PAR para el desarrollo urbano sostenible al contexto sub-regional y apoyar su implementación sub-regional.
- El Plan de Acción Sub-Regional está orientado por los mismos principios de PAR, y se agrega como un quinto principio guía: comunidades, ciudades, territorios resilientes. El documento se organiza a partir de los seis ejes del PAR.
- En una próxima etapa, el Plan Sub-Regional establecerá prioridades de implementación para los componentes fundamentales planteados en los ejes.
- Próximos pasos hacia la implementación:
 - Apoyar y expandir procesos de planificación y desarrollo entre países anglófonos (CARICOM, OCDE)
 - Amplificar oportunidades de diálogo e intercambio para la inclusión efectiva de los países no anglófonos.

¿Cómo gobernar la implementación del Plan de Acción Regional? Roles e institucionalidad

- El panel ofreció un espacio para desarrollar distintas perspectivas sobre la gobernanza de las agendas urbanas en la región.
- El estado tiene un rol de regular, articular y conducir el desarrollo urbano y territorial y no solamente ejecutar directamente. La ciudadanía es el nuevo invitado a esta mesa y tiene un papel fundamental en el diseño de las políticas y proyectos: al contrario la carencia de su participación puede paralizar proyectos.
- La necesidad de entender la NAU y la ciudad como un hecho político: el rol de las instituciones en este proceso es muy importante. La pregunta no es el qué es el cómo implementamos en la NAU, es un debate técnico pero también político, no basta con solo normativa, hay que politizar el proceso.
- La necesidad de traducir y popularizar la NAU para la sociedad civil y los actores urbanos.
- La NAU y los acuerdos internacionales de desarrollo dan sustento y justifican acciones al interior en los países en la región para llevarse cabo modificaciones, cambios y reformas. La NAU y el PAR son guías que respaldan las acciones al nivel nacional, resultan ser no solo como propia idea del gobierno del turno, sino respaldo en un contexto internacional, lo cual da una mayor validez.
- Hay desafíos de gobernanza y de praxis, que requieren de un nuevo paradigma para abordarlos: nuevas instituciones y nuevas leyes que apoyen la construcción de ciudad. Ha ocurrido un cambio en la demanda a los gobiernos, desde la vivienda hasta la ciudad es su conjunto, con importantes cambios de velocidad, de foco, en particular de la velocidad en la gestión del sector privado para lo cual no han sido preparados en cuanto al marco normativo y legislación urbana.
- La necesidad de cambiar el paradigma de gestión urbana hacia un eje de intersectorialidad: los grandes problemas urbanos resultan cuando no aplicamos un enfoque intersectorial.
- La necesidad en grandes ciudades en la región para una gobernanza metropolitana, hay ciertas áreas donde las estructuras urbanas tradicionales simplemente no dan abasto. Estudios de la OCDE sobre áreas metropolitanas



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

que muestra en más que 90% de las ciudades medidas que cuentan con estructuras de gobernanza metropolitana, son más justas, más equitativas, y más productivas. La gobernabilidad y las estructuras institucionales generan al mismo tiempo equidad y desarrollo económico. En el caso de Santiago y en Chile en general, la hiper fragmentación de sus estructuras de gobernanza ha generado enormes costos.

- Importancia de la coordinación y cooperación entre las distintas escalas del gobierno para una efectiva gobernanza e implementación de las agendas urbanas. Los ODS son muy dependientes de su implementación al nivel municipal, y por lo tanto hay una alta importancia en tener políticas nacionales urbanas claras, que apoyen descentralización.
- La Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones Municipalitas (FLACMA), Mercociudades, la Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI) y la Alianza eurolatinoamericana de cooperación entre ciudades (ALLAs), son, entre otras, las instancias asociativas de ciudades y gobiernos locales en AL: a través de su trabajo en conjunto han logrado posicionarse para un lenguaje común y tener incidencia en la mesa global. Su desafío principal es mejorar la coordinación, han desarrollado una plataforma Latinoamericana de diálogo llamada CORDIAL (Coordinación América Latina), con esta plataforma han logrado participar en escenarios tal como el de la Organización Mundial de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU).
- CEPAL, ONU-Habitat y MINURVI pueden servir un papel importante en facilitar intercambios y conexiones entre redes, actores y sectores que actúan en el desarrollo urbano en la región para avanzar la agenda.

La discusión después de los paneles levantó un debate sobre la descentralización fiscal, política y administrativa, los procesos de diálogo legítimos y representativos, y la participación pública efectiva en la gobernanza de la NAU.

El diseño e implementación de políticas nacionales urbanas (PNU): Mejores prácticas, planes y políticas nacionales urbanas existentes en América Latina y el Caribe

- Políticas nacionales son una de los pilares claves identificados por varias entidades para avanzar en la implementación de la NAU, destacados como el primer eje del AFINUA y vinculan de forma directa con ODS 11, meta 11.a e indicador 11.a.1.
- Las PNU ofrecen un marco que vincula las políticas nacionales, regionales y locales, fortalecen los vínculos urbanos, peri-urbanos y rurales, asimismo, apoyan la intersectorialidad territorial.
- El Programa Global de Políticas Nacionales Urbanas (NUPP en inglés), iniciativa de ONU-Habitat en colaboración con la OCDE y Cities Alliance, para apoyar la implementación de la NAU y otras agendas urbanas globales a través de la elaboración de PNU. Sus actividades han incluido apoyo técnico y de monitoreo también de *advocacy*:
 - Segunda Conferencia sobre las Políticas Nacionales Urbanas, Paris, Mayo 2017. La Conferencia incluyó una reunión de un grupo de expertos para incorporar la perspectiva de género en dichas políticas.
 - Informe sobre el estado de las políticas nacionales urbanas, la cual será publicado cada 2 años. La OCDE ya realizó un estudio de esto que mostró que de los 35 países de la OCDE solo 15 tienen PNU explícitas.
- ONU-Habitat ha elaborado varias herramientas para apoyar la implementación de las PNU tales como: apoyo técnico y capacitación a los estados; Base de Datos de PNU; publicaciones que orienten su proceso de elaboración con un enfoque participativo; y publicaciones temáticas.



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

- Base de datos Regional y Metropolitana de la OCDE que mide tendencias en demográficas, empleo, innovación, bien estar, calidad de vida, y otros indicadores sociales y medioambientales, para facilitar comparaciones entre regiones y ciudades. Puede servir como un bien público para apoyar la implementación de la NAU y las políticas públicas nacionales y locales. Asimismo, han convocado un estudio piloto con UCLG para un Observatorio sub-nacional.
- Los análisis de la OCDE demuestran:
 - Las grandes ciudades suelen ser más productivas, pero su potencial no ha sido alcanzado dentro de ALC.
 - Ciudades con mayor fragmentación administrativa son menos productivas y por promedio más segregadas: destaca por primera vez la relación entre gobernanza y desarrollo económico.
 - Una metodología para identificar “áreas funcionales urbanas”, las cuales no son limitadas por límites políticos-administrativos pero extienden hasta donde hay relaciones funcionales. Este tipo de análisis aumenta las posibilidades de comparación internacional.
- En el caso de Colombia, su política nacional urbana, el “Sistema de Ciudades”, es un ejemplo de esta nueva visión de lo urbano y las relaciones funcionales entre territorios, se promueve la planificación desde una perspectiva supramunicipal que se refleje en el ordenamiento territorial.

Legislación urbana, planificación y diseño urbano y territorial e implementación local para el desarrollo urbano sostenible en América Latina y el Caribe

- El marco legal importa. Los ejemplos expuestos de países que reconocen el derecho a la ciudad muestran que ello permitió facilitar su cumplimiento (al menos parcialmente), promover acciones para su cumplimiento, viabilizar e incentivar inversiones en vivienda, servicios y equipamiento en particular en áreas informales y atenuar acciones públicas y privadas que vulneran estos derechos, como las erradicaciones o la denegación de servicios. Dado que la mayor parte de los países carecen de este marco legal, el PAR debiera promover la generación y aprobación de la legislación necesaria para reconocer y especificar el derecho a la ciudad.
- El marco legal no solo atañe a las definiciones de derechos y su implementación, también es clave para establecer coordinaciones efectivas y funcionales entre diferentes actores, sectores e instrumentos que actúan e inciden sobre el territorio y las ciudades. Entre los avances expuestos estuvo justamente el de creación de instancias de coordinación interministerial para promover una acción multisectorial que permita que las políticas, programas, proyectos, inversiones y decisiones aporten en la misma dirección, cual es la visión a largo plazo que se tiene de la ciudad. Ciertamente esta visión debiera ser consistente con lo acordado en Quito en 2016 y con lo que propone el PAR.
- El marco legal no es suficiente, porque en la región hay un marcado déficit de implementación de la legalidad existente. Además de reconocer de derechos, se requiere garantizar su cumplimiento y establecer mecanismos de exigibilidad. El trabajo en curso de un grupo de especialistas legales en esta materia puede ofrecer insumos para el establecimiento de un instrumento regional vinculante sobre el derecho a la ciudad. Con todo, se trata de un grupo más bien académico sin involucramiento gubernamental y esto último es condición sine qua non.
- La planificación y el diseño urbano y territorial también debe ser intersectorial por las interrelaciones entre sus componentes es clave, entre ellos la vivienda, el transporte y el suelo. Pero esto también exige políticas activas y adecuadas en cada componente específico del desarrollo urbano.



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

- El desarrollo urbano suele basarse en numerosos instrumentos -planes, estrategias, normativas, regulaciones- cuya actualización no es regular (en algunos casos están francamente desactualizados), originados de forma autónoma y escaso diálogo intersectorial y cuya aplicación tampoco considera la intersectorialidad.
- La implementación local para el logro de ciudades más sostenibles, resilientes, seguras e inclusivas en la región requiere de transferencias de poder, recursos y capacidades a los ámbitos locales. Pero lo anterior en un marco de políticas urbanas nacionales consistentes, de coordinaciones efectivas entre los diferentes niveles de gobierno y de reconocimiento que el nivel local puede ser insuficiente en numerosos asuntos, sea por la naturaleza del tema o su alcance geográfico, como ocurre en el caso de las áreas metropolitanas donde sus desarrollo urbano depende de una visión, liderazgo y acción que la abarque en su totalidad.
- La implementación local muchas veces entraña un doble desafío porque en su mayoría los gobiernos o administraciones locales tienen a su cargo ámbitos urbanos y rurales simultáneamente. Con todo, esto también puede ser una oportunidad para la integración y sinergia de las políticas de desarrollo urbano y rural.
- La implementación local enfrenta dificultades especiales en los municipios más pequeños donde las capacidades técnicas y los recursos suelen ser insuficientes, En el Caribe no hispano, por ejemplo, solo hay un municipio con más de 1 millón de habitantes (Kingston) y la mayor partes de las instancias locales, cuando son reconocidas, tienen escasos recursos para liderar el desarrollo urbano sostenible

Miércoles, 4 DE OCTUBRE DE 2017

¿Cómo implementar el Plan de Acción Regional desde enfoques y sectores múltiples?

- El marco analítico de los derechos humanos brinda un renovado enfoque para trabajar la cuestión urbana.
- Los estados miembros de la ONU han aceptado obligaciones de los estados hacia las personas, basadas en un set de tratados internacionales, que son indivisibles, para ciudadanos y habitantes no ciudadanos y son la responsabilidad de los gobiernos nacionales y sub-nacionales en relación a su cumplimiento. En el marco del derecho a la ciudad hay el concepto de ciudadanos un lugar de ciudadanos, la cual sugiere que quienes se benefician con el uso de la ciudad deben tener derecho de intervenir sobre ellas.
- En general, los derechos humanos han carecido de una mirada territorial, salvo algunos ejemplos recientes sobre las mujeres en áreas rurales y en el caso de pueblos originarios. Este es importante porque los derechos humanos no son abstractos, se relacionan con el territorio y el marco temporal, no existen sin el territorio y cambian entre territorios. La importancia de generar una convergencia las agendas de la Agenda 2030, la NUA y la agenda de derechos humanos para el desarrollo urbano sostenible.
- La lógica de tener evaluaciones de desempeño ambiental para proyectos aplica a los derechos humanos. Las instituciones podrían hacer diagnósticos de derechos humanos y evaluar la distribución de los beneficios e impactos de proyectos, para asegurar que sus proyectos no generan impactos negativos a grupos desfavorecidos o las personas en situación de vulnerabilidad.
- Hay que tener más discusión sobre que es el bien general vs el bien particular: “¿a quiénes estamos favoreciendo en el concepto de bien general?”
- Decisiones políticas sobre el uso y asignación para el espacio público: en el caso de Paris, 80% del espacio público ocupado para facilitar el movimiento de 7% de la población;
- Existen buenas prácticas de movilidad urbana y soluciones a la escala de ciudad, pero no están implementadas, lo cual señala que es un problema de proceso y política pública más que algo técnica. Para lograr cambios de movilidad se necesita de una visión de largo plazo, atención política y de gestión consistente, un enfoque



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

coordinado y mayor reconocimiento de los beneficios complementarios en los ámbitos de salud, seguro, cambio climático, igualdad social asociados con el avance de una movilidad urbana segura, eficiente y asequible.

- En temas de acceso a suelo hay fuertes barreras en cuanto a las bajas capacidades en el sector público urbano y existen brechas de capacidades entre ciudades, el bajo involucramiento de sector privado, corrupción y clientelismo, y una falta de voluntad política.
- Importantes limitaciones debido a insuficiente legislación y políticas sobre el suelo (en parte porque están influidas por muchos intereses); débiles sistemas de información y administración del suelo; el ordenamiento territorial; y las limitadas finanzas basadas en el suelo y su valoración.
- El desafío de cómo poder integrar los sectores para generar sinergias y efectivamente mejorar el alcance del desarrollo sobre el territorio, se necesita de un enfoque multi-sectorial, con una visión de largo plazo y de territorio. En el caso de Santiago, sus desafíos no son los problemas de planificación o de recursos sino de gobernanza multi-nivel, coordinación intersectorial y la falta de una mirada de la ciudad en su conjunto.
- Ejemplos del trabajo multi-sector de CAF: integración de movilidad y espacio público (parque lineales con ciclo-vías) en Panamá; saneamiento del Estero Salado y espacio público (distribución más equitativa del espacio público que también limite la expansión urbana sobre el río) en Guayaquil, Ecuador
- ¿Cómo podemos medir esta integralidad en el territorio en función del desarrollo? se necesita diversos mecanismos para hacerlo: i.e. una combinación de georreferenciación con el relevamiento de data, o combinar sectores que típicamente se miden de formas de distinta (i.e. transporte y educación)

La discusión después de los paneles levantó un debate sobre los desafíos de integrar los enfoques múltiples en la toma de decisión en el contexto del desarrollo urbano sostenible.

¿Cómo financiar la implementación del Plan de Acción Regional?

- El tema de financiamiento se debe enmarcar en procesos más amplios que permiten cambiar las prioridades de inversión y focalizarla donde más se requiere para lograr un impacto significativo. Esto debe incluir una visión de ciudad, de largo plazo, que permita encadenar las inversiones en el tiempo y el espacio, al mismo tiempo acompañado de procesos de aprendizaje sobre los resultados de las intervenciones, como también en la gestión de los procesos.
- Dada la fragmentación de las estructuras de gobernanza, se requiere tener procesos de aprendizaje en común, sobre una agenda en común, lo cual permitiría que los actores locales fueran creando una “conciencia de la ciudad más allá e incluyendo sus fronteras” y problemáticas más amplias que aquellos solo de su territorio (de área metropolitana, de territorio de pertinencia, de diseño urbano, etc.).
- El BID compartió ejemplos de estrategias de trabajar con proyectos de baja inversión, pero de alto impacto urbano, en el tiempo, para ir generando conciencia metropolitana entre los municipios “fragmentados”: los Bancos Multilaterales como agente externo puedan facilitar tomar conciencia sobre la necesidad de aunar criterios de distinto índole (diseño, impacto, orientación al usuario...).
- Se sugiere que el sector público puede y debe tomar la iniciativa y protagonismo para “mover las piezas” del tablero urbano, para incentivar la participación del sector privado en donde, y cómo, se requiere. “Si el Estado invierte, dentro de una lógica de visión de largo plazo en un proyecto urbano concertado, la inversión privada vendrá.”
- “No es tanto que falta el financiamiento, falta liderazgo, visión, alianzas y el reconocimiento de los roles de los distintos niveles de gobierno (y de actores) en el procesos de inversión.”



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

- El “cómo” para superar los déficits: financiamiento, comunicación, estandarización, progresividad, asumir la complejidad y liderazgo
- El “cómo” para superar las barreras de acceso al financiamiento climático (GIZ e IDRC): Conocimiento, Coordinación, Capacidad, Comunicación.

¿Cómo monitorear la implementación del Plan de Acción Regional? Experiencias y mejoras prácticas del monitoreo y la revisión, y desafíos de marcos de monitoreo nacionales de América Latina y el Caribe

- OCDE – La necesidad de tener claridad en las definiciones que se utilicen. Hay que definir la escala de lo que vamos a monitorear y que comparaciones se harán. Las distintas definiciones utilizadas (i.e. Ciudades administrativa versus área metropolitana) renden incomparables muchos datos.
- City Prosperity Index (CPI) – Esta herramienta permite comparaciones entre ciudades, proporcionando una medida de la solidez o debilidad de los factores de prosperidad en la ciudad. Una importante limitación es el hecho que los marcos jurídicos de los países no define la ciudad como base para el análisis territorial urbano. Para que las políticas urbanas que responden a las realidades se necesita identificar y medir los desafíos y, para esto, se necesita delimitar la ciudad.
- UNIAPRAVI – la falta de sostenibilidad de muchas iniciativas de levantamiento de información en la región, debido a la diversidad de los sistemas de información (incluyendo metodologías, definiciones y periodicidad). La plataforma de UNIAPRAVI busca ser una plataforma única en la región con la posibilidad de integrar los sectores de vivienda y urbanismo en LAC, actualmente considera 9 indicadores (7 de vivienda y 3 de desarrollo urbano) y está diseñada para ser escalable.
- TECHO Internacional – Los asentamientos humanos informales son el epicentro de los problemas de desarrollo de ALC, por lo tanto la desagregación de datos es muy importante para poder visibilizar la realidad. Estos asentamientos no existen desde el punto de vista administrativo, por lo tanto no hay datos oficiales y consecuentemente la realidad es invisibilizada. Herramientas como el Google Street view dan visibilidad a estas zonas. TECHO destaca la importancia de la participación de las comunidades en el monitoreo y indica la necesidad de un levantamiento de información participativo, con tecnología de vanguardia, publicación abierta, interactiva y en línea, orientada a acciones concretas. Esto para abordar la necesidad de superar las brechas que existen entre los compromisos que asumen las nuevas agendas de desarrollo y la realidad en el terreno. Los indicadores de los ODS no son suficientes para dar visibilidad a esta problemática.
- CEPAL – Se propone desarrollar una Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe para monitorear, dar seguimiento a los avances y apoyar la implementación de las agendas de desarrollo urbano sostenible tales como la NAU, el PAR y la dimensión urbana de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. La plataforma contará con un observatorio y un foro virtual. El observatorio tendrá la función de recopilar y visualizar información y datos urbanos y de ciudades, tales como los indicadores relevantes para el seguimiento de la implementación de la NAU y los ODS, y apoyará el desarrollo de metodologías de evaluación cuantitativa y cualitativa en temas urbanos. El foro virtual será un espacio para el análisis y discusión de dinámicas y procesos urbanos territoriales en la región. Se sustentará en una agenda acordada de investigación, intercambio de ideas y experiencias por parte de expertos, tomadores de decisiones y las partes interesadas, para promover un fortalecimiento de capacidades nacionales y sub-nacionales para la implementación de las agendas de desarrollos sostenible.
- CEPAL STAT – Bases de Datos y Publicaciones Estadísticas – Se realizó una encuesta para definir las capacidades de los Estados Miembros para producir los indicadores ODS. En media, solo 10% de los países



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

producen actualmente los indicadores bajo el ODS 11, y menos del 30% tienen la capacidad de hacerlo con fuentes existentes. A nivel de la CEPAL se está elaborando un marco regional para el monitoreo de la Agenda 2030 teniendo en cuenta las realidades y prioridades de la región. Existen fuertes desafíos tales como la falta de definición, consenso y adopción de estándares, falta de capacidad de análisis, falta de institucionalidad para producir la información y debilidad en la institucionalidad estadística nacional. Se destaca la necesidad de abordar estos desafíos, explorar nuevas fuentes de información y de crear nuevas alianzas con el sector privado y el mundo académico. En relación al monitoreo del PAR, es importante considerar la diferencia entre el seguimiento de la agenda y la generación de información para la toma de decisiones. Un observatorio regional puede incrementar conocimiento recíproco entre países, permitiendo una mejor articulación de la cooperación horizontal y promoviendo la cooperación regional e internacional.

- MINURVI (Barbados) – Hay una fuerte necesidad de aterrizar las agendas internacionales y hacerlas aplicables en los contextos nacionales. Históricamente, en el Caribe ha habido poco énfasis en la importancia del monitoreo y la evaluación. Esto está cambiando, pero cabe notar que se requieren recursos humanos, financieros y técnicos para poder corregir las irregularidades y falta de sistematización en la recolección de datos y su desagregación. Es importante recolectar casos de buenas prácticas en la región a fin de compartir experiencias.

III. TEMAS SOBRESALIENTES & PRÓXIMOS PASOS

Temas principales

- Aprovechar las diferentes redes ya establecidas en la región en los temas de desarrollo urbano sostenible para la implementación de la NAU
- El PAR y el Plan de Acción Sub-Regional como referentes para orientar la implementación regional y sub-regional de la NAU y la importancia de generar una convergencia la NAU, Agenda 2030 y la agenda de derechos humanos para el desarrollo urbano sostenible en la región.
- La necesidad de mejorar la coordinación intersectorial al nivel de territorio como un tema de prioridad regional. La fragmentación administrativa tiene impactos negativos sobre la productividad y la segregación urbana. Los desafíos actuales no son principalmente en temas de financiamiento o de planificación sino en coordinación intersectorial y gobernanza multi-nivel.
- La necesidad de fortalecer los sistemas de indicadores nacionales junto con la importancia de producir información y datos urbanos lo que permite un control social y una rendición de cuentas sobre los procesos de desarrollo urbano sostenible.
- El potencial, las oportunidades y los desafíos asociados con el desarrollo de una Plataforma Urbana y de Ciudades para la región.

Próximos pasos

- CEPAL y ONU-Habitat entregarán apoyo técnico directo a los países y a los gobiernos locales para implementar los respectivos planes de acción y las agendas urbanas globales en la región.
- Se buscará desarrollar un trabajo con otras organizaciones e instancias para impulsar la implementación del PAR.
- En colaboración con ONU-Habitat y MINURVI, CEPAL trabajará para dar seguimiento y monitoreo de la implementación del Plan, en particular el establecimiento de una Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe.



ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



MINURVI



IMPLEMENTANDO
LA NUEVA
AGENDA URBANA

- Se establecerá un grupo de trabajo para la elaboración de la Plataforma Urbana y de Ciudades
- El Grupo de Trabajo del Plan de Acción Sub-Regional para el Caribe apoyará y expandirá procesos de planificación y desarrollo del documento entre países anglófonos (CARICOM), asimismo, amplificará oportunidades de diálogo e intercambio para la inclusión efectiva de los países no anglófonos.
- La novena sesión del Foro Urbano Mundial en febrero de 2018 en Kuala Lumpur ofrecerá una buena oportunidad para presentar los avances de los planes de acción y la Plataforma, asimismo, los resultados de las discusiones de la CdeC.

D. DIÁLOGO PÚBLICO-PRIVADO PARA PROMOVER LA SOSTENIBILIDAD URBANA: AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

I. RESUMEN DE EVENTO

Objetivo: El objetivo de este seminario era profundizar el diálogo entre actores del sector público y el sector privado, en el contexto de una nueva mirada para implementar programas y proyectos urbanos sostenibles y avanzar hacia la implementación de la NAU y los ODS, particularmente el ODS 11 (lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles), en las ciudades de América Latina y el Caribe. Facilitar este tipo de diálogo es una actividad novedosa para la CEPAL en esta temática, en particular por el nivel de involucramiento del sector privado y de los gobiernos locales en la gestión urbana sostenible

Perfil de panelistas: Participaron representantes de diferentes niveles de gobierno (nacional y local), empresas de servicios urbanos desde diferentes sectores, sociedad civil, expertos académicos y organizaciones multilaterales.

Número de participantes: 33 panelistas y entre 40-50 participantes por día

Presentaciones y grabación del evento disponibles en: <http://conferencias.cepal.org/ciudades2017/>

Miércoles, 4 DE OCTUBRE DE 2017

II. PUNTOS PRINCIPALES POR PANEL

Sesión de apertura:

- Desarrollo urbano como eje prioritario para la cooperación CEPAL-Francia. Las inversiones urbanas ofrecen oportunidades de cooperación público-privada con una mirada hacia la adopción de soluciones sostenibles (un ejemplo: Total y Metro de Santiago- cooperación para que la red de metro funcione principalmente con base en energía renovable)
- El creciente rol y responsabilidad de las ciudades para responder a retos principales de desarrollo pero no siempre respaldado con acceso adecuado al financiamiento. Habitat III levantó este rol con más claridad. La importancia de redes de ciudades en levantar estas cuestiones en la discusión política regional.
- La necesidad de abordar proyectos e inversiones de largo plazo y cómo el sector público puede catalizar estas inversiones con participación privada.

El desafío de ciudades inclusivas y sostenibles:

- La importancia de inversiones en la inclusión urbana y su priorización en áreas precarias. La promoción de derechos humanos en las ciudades como herramienta para crear participación y gobernabilidad en las ciudades. Esto tiene el valor agregado, de volver la ciudad más atractiva para inversiones también.
- Aunque los contextos de inversión difieren, hay ciertos alineamientos comunes de los proyectos. Entre los alineamientos se puede introducir un enfoque que mide el éxito de las alianzas público-privadas bajo métricas

de impacto social o ambiental. Es importante tener voluntad política y una visión en esta dirección antes de definir los proyectos. Es esencial que haya transparencia y licitación concursada con reglas claras establecidas.

- El diálogo entre actores públicos y privados es esencial para la sostenibilidad urbana. En estas discusiones las herramientas digitales para modelar y visualizar el impacto de diversos tipos intervenciones son muy útiles (eg. emisiones de ruido si se introduce buses eléctricos, cerrar ciertas calles etc. -ENGIE mostró varios ejemplos de su trabajo). La importancia de los modelos de contratos-contratos enfocados en resultados (outcome based contract), incluyendo contratos de largo plazo (50 años).
- El valor de reagrupar empresas públicas y empresas en organizaciones coherentes como el ejemplo de Vivapolis en Francia que tiene objetivos como la difusión de innovación y la promoción de experiencias francesas.
- En el caso chileno gran desafíos con el manejo de residuos y estrategias de densificación en las ciudades para controlar la expansión urbana insostenible.

Los nuevos modelos de colaboración entre actores del sector público y del sector privado:

- Iniciativa de CORFO para mejorar la productividad en la construcción pública. Proceso de construir una hoja de ruta para mejorar la gestión inmobiliaria para alcanzar que la construcción sea más industrializada y haya mayor previsibilidad en los proyectos.
- Es importante recalcar la dimensión de gobernanza urbana en las alianzas público-privadas, definida como un arbitraje constante entre intereses contradictorios y visiones urbanas en competencia permanente. Se puede argumentar que la distinción público-privada es poco operativa: hay diferencias según: 1. Grandes proyectos vs. la ciudad regular 2. Múltiples escalas (micro-local a lo global) 3. Una variedad de modalidades concretas en la articulación de lo público y de lo privado: ¿Control / sanción? ¿Regulación? ¿Coproducción? ¿Incentivos?
- Es importante analizar en cuál escala se construye una capacidad de gobernanza, con qué recursos y con qué resultados. En contextos metropolitanos surge la pregunta cómo se organizar el debate y movilización recursos. Énfasis en que la ciudad es la escala más relevante para entender y evaluar el impacto de la agenda global del desarrollo sostenible sobre las sociedades modernas.
- Global Compact Cities Programme en Brasil- nuevo centro para América Latina en São Paulo juntar actores de diferentes sectores públicos y privados. Involucrar las universidades para incluir expertise y asegurar continuidad política. Por ahora más actividades en el sur de Brasil
- Caso de consorcio Nuevo Pudahuel: ADP, Vinci, Astaldi para responder a la expansión de demanda por servicios aeroportuarios
- Rol de organizaciones internacionales para apoyar los gobiernos locales a estructurar mejor los proyectos para atraer fondos internacionales y/o inversión privada (iniciativa ONU Habitat y Mercociudades)
- Efecto palanca de la inversión estatal para atraer inversiones privadas (caso de movilidad en Toulouse)

La discusión después de los paneles levantó un debate sobre los desafíos de la corrupción y transparencia en el contexto de inversiones urbanas.

El papel de las tecnologías emergentes a la hora de promover la sostenibilidad urbana:

- Los paneles discutieron sobre una diversidad de oportunidades basadas en tecnologías emergentes y el rol de las APPs en catalizar su uso en contextos urbanos
- CEREMA: tecnologías satelitales y monitoreo de diferentes fenómenos urbanos a nivel de calles. Parcerías de CEREMA con PYMES para desarrollar productos para gobiernos locales.

- Siemens: Una diversidad muy grande de sensores, digitalización y sistemas prescriptivos, redes inteligentes para orientar el transporte y uso de recursos (agua, energía, edificios inteligentes), electrificación de la movilidad. Mantenimiento predictivo de infraestructura
- Para la medición de los ODS y en particular a nivel local, hace falta acceder nuevos dominios de datos: earth observation data, citizen generated data, privately held (big) data, open data. Es para eso que se requiere la integración de muchos actores para colaborar, incluyendo actores privados y públicos.
- Predicción y planificación de seguridad con datos georeferenciados. Integración de redes digitales en visión y estrategias para las ciudades. Plataformas y gestión multinivel de datos en la gobernanza a escala metropolitana. Inversiones verdes, transporte público integrado con apoyo de herramientas digitales. Inversiones urbanas y lograr mayor seguridad para atraer talento y atraer empresas como desafíos principales de la región.
- Proyectos del BID para articular NDCs y el rol de las ciudades en lograrlos: financiar programas en este sentido e integrar tecnologías emergentes en los procesos. Eg. Usar drones para levantamiento cartográfico para proyecto de resiliencia urbana en Guyana; Mapeando Rosario con datos de bicicletas compartidas

Jueves, 5 DE OCTUBRE DE 2017

Nuevos modelos y plataformas de movilidad urbana sostenible:

- Banco Mundial: Uso de datos privados para mejor evaluar decisiones sobre la movilidad. Uber, Easy Taxi etc. convierten esta información para analizar patrones de congestión (no necesitan sensores). Se puede aplicar para proyectos tal como: Cambiar semaforización, contabilizar GEI. Apalancar modelos datos para impulsar evaluación de políticas/inversiones.
- Metro de Santiago tiene que integrar contexto de uso muy desequilibrado de suelo en Santiago. Planes de expansión a áreas que carecen servicios, uso de energías renovables para el uso de la red de metro a través de APP. Estrategia de integración multi-modal.
- Ericsson y estrategias de movilidad conectada- STIC integrado para reducir las emisiones GEI. Énfasis en la importancia de tener un marco político que permite catalizar estas políticas y haya integración suficiente de inversiones públicas y privadas. APPs que permiten soluciones sostenibles para los socios públicos-privados.
- Despacio: uso de datos generados por bicis gratis para entender el patrón de movilidad en bicicleta para orientar decisiones sobre inversiones en ciclovías

La discusión resaltó la importancia de construir transporte con intencionalidad puesto que tiene impactos sobre usos de suelo y genera plusvalías. Esto requiere una política de suelo más estratégica e instrumentos de captura de plusvalías.

Impulsar inversiones para la infraestructura y los servicios sostenibles:

Integración de APPS en inversiones estratégicas en inclusión urbana y mejora de servicios, incluyendo grandes inversiones de movilidad. Ejemplo en la ciudad de Niterói, Brasil. Parte de este proceso es la modernización de gestión fiscal de la ciudad, cooperación con la banca multilateral e inversión pública para impulsar la participación privada.

- Agenda de Energía del Gobierno de Chile, para revitalizar y fortalecer la industria energética en Chile e impulsar inversiones. Para el próximo quinquenio, se estima que el sector energético continuará siendo uno de los sectores que lidera la inversión en Chile.

- Alstom presentó sus innovaciones en trenes de reducido uso energético y emisiones, incluyendo trenes cuya fuente de energía es basada en células de hidrógeno. Inversiones en movilidad urbana para reducir las emisiones y la contaminación. Sus productos más innovadores en países europeos con la infraestructura adecuada para introducirlos. En Chile inversiones en el sistema de Metro y buses eléctricos en el sistema Transantiago (para licitación el fin de año).
- Citellum- filial de EDF. Campo solar en Antofagasta- servicios energéticos para municipios para iluminar la ciudad.
- Aguas Andinas: Inversiones con impactos positivos para la salud, ambientales para las áreas verdes de la ciudad, creación de empleo. Metodología SROI de evaluación de inversiones: Incorporan criterios sociales y ambientales en la evaluación y priorización de inversiones. Esfuerzos para introducir una perspectiva de economía circular en el uso y reuso del agua (agua descontaminada y fuente de energía).
- Inversiones en teleféricos de POMA: 1. Como solución de transporte, seguro, sobrevuelo de congestión, integración intermodal. 2. Inversión con impacto positivo para la economía local y la inclusión social sustentando en una visión más global de integrarlo en los territorios urbanos y con una perspectiva de desarrollo urbano inclusivo. Metodología donde la gestión social, un trabajo conjunto con las prioridades de la comunidad local, prepara el territorio para la ingeniería

Cooperación y movilización de recursos para financiar la sostenibilidad urbana:

- CAF: se observa diferentes actitudes en los países hacia los APPs pero de forma general ALC tiene más APPs que otras partes del mundo. Tiene grandes ventajas pero también desventajas- no permite siempre más eficiencia. Es importante buscar espacios híbridos de soluciones para desafíos urbanos integrando el sector público y privado de forma creativa. CAF tienen muchos estudios de casos establecidos. Con respecto a inversiones en tecnología se enfoca en mejorar la infraestructura básica para permitir las innovaciones, e-government etc.
- Carbon Disclosure Project (CDP): presentación de la estrategia de CDP para actuar como plataforma para reportar sobre acciones para abordar el cambio climático (nivel global y regional). Misión matchmaker para que las ciudades tengan suficiente acceso al capital privado que necesitan para cumplir ambiciosos objetivos climáticos. Se busca hacer coincidir inversionistas cualificados con múltiples clases de activos, con su cartera de oportunidades de inversión en proyectos urbanos relacionados al clima. La importancia de tener voluntad política para inversiones en este tema o lograr involucrar los gobiernos con otros incentivos (eg. reducción de costos). Desafío de la falta de acceso al crédito en muchas ciudades (incluyendo las más grande).

III. TEMAS PRINCIPALES

- Reconocimiento de la responsabilidad creciente de las ciudades y la necesidad de fortalecer capacidades y acceso de financiamiento. Esto incluye la mejora de la gestión fiscal en las ciudades.
- El uso de herramientas digitales para interpretar, analizar y visualizar los impactos de diferentes inversiones y decisiones. El sector privado es un socio importante en la provisión de estas plataformas, fuentes de datos etc.
- Alineamientos sobre las APPs y fortalecimiento de capacidades en los gobiernos locales para gestionarlas. Coordinación de los diferentes niveles de estas capacidades en las ciudades y de manera más compleja aún al nivel metropolitano.
- El rol de redes y plataformas que ayudan fortalecer el contacto entre actores públicos y privados, entre otros actores

- El desafío de la gestión de residuos sólidos fue mencionado en muchas presentaciones
- La importancia de las inversiones públicas para actuar como efecto palanca para atraer y canalizar las inversiones privadas. El rol de mejorar la seguridad e inclusión en las ciudades de la región como elemento importante en esta estrategia.
- La importancia de la visión política y marcos estratégicos articulados para la integración de las inversiones, adopción herramientas tecnológicas y en la definición de la tipología de contrato con el sector privado.

IV. OPORTUNIDADES DE COOPERACIÓN

- Sciences Po Escuela Urbana:
 1. Avanzar con la versión revisada del curso
 2. Proyecto conjunto de investigación sobre estudios de caso de cooperación público-privada y aprendizajes para fomentar capacidades al nivel local
- Mercociudades: Desarrollar propuestas de trabajo conjunto más allá del curso – a explorar
- Global Compact Cities Programme: Nueva oficina para América Latina en São Paulo y representación en el Sur de Brasil.
- UNECE Center for PPP Excellence- dar seguimiento a las reuniones con las divisiones y explorar posibilidades de trabajo conjunto (ciudades, One Belt One Road, PPPs y tecnología)



E. MOVIÉNDOSE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA MOVILIDAD URBANA SEGURA, ASEQUIBLE Y SOSTENIBLE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

I. RESUMEN DEL EVENTO

Objetivo: La sesión buscó integrar prioridades en cuanto al diálogo de política pública, el desarrollo de capacidades e inversión en el sector de la movilidad urbana, donde se reunieron a ciudades y bancos de desarrollo activos en la región. Asimismo, presentó un espacio para intercambio de buenas prácticas y recomendaciones de política pública local para fortalecer el marco institucional y de apoyo para la movilidad urbana sostenible, explicitando los roles y responsabilidades de diferentes actores quienes facilitan una agenda de transporte sostenible (bancos de desarrollo, el sector privado, las agencias de cooperación, etc.). Además, la sesión buscó profundizar el conocimiento de: los vínculos entre el desarrollo urbano sostenible y la movilidad (i.e. vía el desarrollo orientado al tránsito), el rol de la movilidad en la resiliencia y adaptación al clima, la participación del sector privado, por último, temas de igualdad y género en la movilidad urbana.

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

Número de participantes: 26 panelistas y entre 40-50 participantes por día

II. PUNTOS PRINCIPALES POR PANEL

Jueves, 5 DE OCTUBRE DE 2017

Movilidad sostenible, inclusiva y acuerdos globales en América Latina

Plan de Acción Regional (PAR)

- El PAR es la adaptación regional de la NAU y brinda un marco de acción para todos los países y ciudades de ALC. Pasos posibles hacia su implementación incluyen el desarrollo de planes subregionales, nacionales y de ciudad.
- El PAR tiene principios específicos y ejes de acción que se relacionan con la movilidad y se resalta la importancia de integrar políticas de movilidad para el desarrollo sostenible urbano.
- El PAR busca ser un referente regional, que establezca sinergias con otras agendas de desarrollo e involucra a diferentes actores (gobiernos nacionales, los gobiernos locales, la academia, las ONG y el sector privado).

Implementación y seguimiento a acuerdos globales de desarrollo sostenible y cambio climático

- La integración de los diferentes acuerdos globales es una pieza clave para lograr los diferentes objetivos de los estados, especialmente los ODS y el Acuerdo de París.
- El sector de transporte se encuentra representado en 8 de los 17 de los ODS de forma directa o indirecta.
-





- Importancia del Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (HLPF por sus siglas en inglés) en donde se da seguimiento a los objetivos y busca asegurar que todos los países estén avanzando en el tema. Cada año los países presentan informe con sus avances en los diferentes objetivos. El ODS 11 trata de hacer que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, se revisarán en el HLPF en el verano de 2018.
- Es importante que funcionarios en ciudades se acerquen ministerios que están a cargo del reporte. La experiencia ha demostrado que los ministerios a nivel nacional no están en comunicación con los gobiernos locales y parte de su avance no se presenta ante el Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo.
- El Grupo Interinstitucional y de Expertos sobre los Indicadores de ODS y la Comisión de Estadísticas de la ONU están desarrollando indicadores para medir el avance para cumplir las metas de los países en materia de desarrollo.
- El desarrollo de Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDCs) está a cargo de gobiernos nacionales, pero es necesario involucrar a ciudades en el proceso, así como a actores no estatales.
- Las ciudades deben asumir un rol más activo y participativo y asumir su rol dentro de los acuerdos internacionales, sobretodo en temas de financiamiento de proyectos.
- El 2020 es el año cuando el Acuerdo de París entra a funcionar. Estamos en contra reloj para lograr el mayor de los avances durante los próximos 2 años.
- El sector transporte enfrenta el desafío de descarbonizar sus emisiones (un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero proviene del sector transporte).
- Existe un gran reto para desligar el crecimiento económico con las emisiones de GEI. El Global Macro-Roadmap (GMR) ayuda a diseñar los pasos para lograr la descarbonización del sector transporte.
- El GMR busca estimular la discusión y debate, tener una visión común y fomentar la inclusión de estrategias de “evitar” y “cambiar”. Así mismo, es una hoja de ruta que puede ser accesible para los tomadores de decisiones y otros actores. Adaptación de la hoja de ruta para diferentes regiones ofrece un análisis de las condiciones que permite adaptar el alcance global a una escala local.

Equidad e inclusión en la movilidad urbana en ALC/Asuntos de género

- Temas de género son importantes, sobre todo en movilidad. Hay evidencia que demuestra las diferentes prioridades y uso de transporte dependiendo del género.
- Estudios demuestran que las mujeres realizan sus viajes a pie, sin embargo, el acceso a la ciudad es limitado.
- Se necesitan mejores políticas urbanas y tener distancias transitables.
- La equidad y la discriminación es un tema relevante para la política de transporte urbano y la violencia y agresividad agudizan este problema.
- Se necesita una ciudad segura que permita la participación de la mujer. No existe la sostenibilidad sin tener buenas políticas para las mujeres.
- En el caso de Quito, la carencia de información sobre la experiencia de las mujeres en el transporte público resulta que no se designa financiamiento a abordarlo (la falta de información genera la idea que no hay acoso sexual a las mujeres en el transporte público).
- Necesidad de cambios de comportamiento son relevantes y fundamentales, y se consiguen a través de la generación del debate.





- Necesidad de un cambio de percepción del transporte a la movilidad, en particular del gobierno.
- Necesidad de potenciar la coordinación entre gobiernos nacionales y cooperación internacional para financiar proyectos y políticas de movilidad (i.e. tecnología, subsidios).

Estrategias clave para la movilidad urbana en ALC - políticas públicas

- Establecer una nueva institucionalidad que ayude a alinear los incentivos sociales y privados, alineando los intereses de todos los actores hacia la creación de un servicio de calidad.
- Incrementar la densificación ordenada a lo largo de los corredores y estaciones de transporte (Transit Oriented Development - TOD).
- Dimensionar y verificar el sistema de transporte público adecuado considerando la demanda actual y proyectándose al largo plazo.
- Analizar la viabilidad tecnológica según la infraestructura existente y en las propuestas de cualificación urbana.
- Necesidad de implementar políticas públicas que aseguren mejores condiciones en el transporte público. Un buen servicio que ofrezca mejor cobertura, frecuencia, rapidez, comodidad y accesibilidad.
- Un transporte público que promueva ciudades más amables minimizando su impacto en el medio ambiente.
- La necesidad de promover sistemas integrados de transporte en todas las ciudades de la región, no sólo en aquellas con mayor población.
- Establecer un cambio en el paradigma de cómo se piensa el transporte, las ciudades ya no se debería construir pensando en el automóvil.
- La reestructuración de rutas debe responder a estudios de movilidad y no a la voluntad política.
- Importante compartir experiencias internacionales en temas de transporte privado, plataformas tecnológicas, etc.

Viernes, 6 DE OCTUBRE DE 2017

Aplicación de 'Quick Wins' en el transporte en América Latina

Casos de estudio:

- CAF está trabajando directamente con Argentina, Colombia y México, primero comprender qué debe hacerse y después cómo las ciudades pueden llevarlo a cabo.
- Se debe generar conciencia en los gobiernos locales de los desafíos y acuerdos basados en las amenazas del cambio climático.
- Programas como SLoCaT y Despacito ayudan a identificar qué países se han comprometido y cómo las ciudades y los países pueden actuar al respecto. También se relaciona al trabajo realizado con SuM4All.
- Se necesita crear una cartera de agendas según acciones que reduzcan las emisiones de CO₂. Estas deben ir acompañadas por una compensación entre acciones y beneficios.





- La Iniciativa Buses Limpios fue creada por el Banco Mundial para implementar autobuses limpios en las ciudades. Presenta sus resultados en las ciudades de la región ALC: México, Sao Paulo, Santiago de Chile, Montevideo y Buenos Aires.
- La falta de información es un gran problema y pocas ciudades o países comprenden la magnitud de este problema.
- Es necesario reducir las emisiones, Sao Paulo y Buenos Aires tienen grandes emisiones de PM y NOx.
- Las tecnologías deben combinarse con mejores estándares como Euro VI o similar. Los vehículos no eléctricos son más caros. Todos estos factores deben tenerse en cuenta al decidir sobre las políticas.
- EUROCLIMA + se presenta como la continuación del programa EUROCLIMA, que entre 6 áreas de acción está el programa de movilidad urbana que cuenta con un presupuesto de 10 millones de euros para trabajar en sus dos áreas de objetivo (NUMP y SUMP) y tres líneas de trabajo.
- El caso del Metro de Panamá se ha convertido en un catalizador de los cambios en la ciudad y su región. La ciudad ha experimentado una gran expansión urbana recientemente donde las periferias con de bajos ingresos, tiene una alta ocupación y todos sus habitantes necesitan un transporte público eficiente al centro de la ciudad.
- Se realizan 1.28 viajes por persona por día y 2.3 millones de viajes diarios. El viaje promedio en automóvil es 1 hora y transporte público 1.5 horas.
- La línea de metro fue creada en base a una red maestra existente, pero adaptándose a las necesidades reales de transporte, sin caer ante presiones políticas.
- A pesar de su rápida implementación, significó una gran inversión económica y ha debido integrarse a otros sistemas de transporte público para resultar más asequible.

Ideas principales:

- Necesidad de crear estrategias y acciones concretas que estén en la misma línea que la misión y acciones de las autoridades hacia programas de reducción de emisiones. El caso de Medellín evidencia esto. Por ahora existen acuerdos y compromisos verbales, pero no se concreta en acciones, finanzas o espacio público.
- Reestructuración de acuerdos y planes globales para vincularse directamente a los programas y planes desarrollados en el sector de transporte. Se lograron aumentar del 3.5% al 7% de su NDC, siendo el transporte por carretera uno de los subsectores más grandes que busca reducir sus emisiones.

Alianzas nuevas para la movilidad sustentable inclusiva en ALC

- IEA está coordinando una Iniciativa para promover el uso de vehículos eléctricos con sus 13 países miembros. A través de su campaña EV30 @ 30, tienen como objetivo lograr que un 30% de las ventas de vehículos nuevos en todos los países de EVI sean eléctricos para 2030.
- El programa de EV Pilot City Program (PCP) se establece para contar con 100 ciudades amigables con el EV en los próximos 5 años. Las ciudades se han convertido en el principal aliado para estimular el cambio a vehículos eléctricos, ya que las políticas locales crean un ambiente favorable y fomentan el uso de vehículos eléctricos, reduciendo así las barreras al consumidor.
-





- PCP solicita a sus miembros que compartan 3 documentos de informes una vez al año; el Informe de datos de la ciudad de EVI y la Descripción general del Soporte de políticas de EV urbano. Estos documentos se compartirán en la plataforma de datos compartidos e información de PCP.
- La acción climática por parte de actores no estatales está aumentando continuamente. Es fundamental, ya que a medida que los estados acuerdan nuevos compromisos resulta imposible lograrlos sin el apoyo de otros actores.
- En la actualidad, 21 iniciativas sobre transporte y clima ofrecen su apoyo a menudo obstaculizado por la falta de voluntad de los gobiernos para implementar políticas, recursos financieros y humanos reducidos o el tema aún no es considerado una prioridad en la agenda nacional.
- En el caso de América Latina, la región aún se encuentra bastante alejada de este proceso global en comparación con otras regiones. Los gobiernos nacionales, las ciudades y las empresas necesitan acceder a iniciativas que puedan brindarles el apoyo que necesitan.
- La iniciativa Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) se basa en tres pilares:
 - El primero representa la iniciativa de desarrollo de capacidades para 1000 cambiadores de juegos en las ciudades.
 - El segundo es la continuidad de los mejores proyectos piloto de movilidad sostenible desarrollados por ONG, estudiantes, instituciones académicas o ciudadanos. Este pilar ayudó a crear el sistema de intercambio de bicicletas en Quito.
 - El último representa la movilización de recursos financieros (aproximadamente mil millones de USD) para apoyar proyectos climáticos de transporte.
- MobilizeYourCity (MYC) se lanzó en la COP 21 con el objetivo de reducir el impacto del transporte urbano en el clima.
- Actualmente, el 23% de las emisiones de GEI proviene del sector del transporte y el transporte urbano es responsable de la mitad. En 2050, el 90% de las emisiones del transporte provendrán de los países en desarrollo y emergentes.
- MobilizeYourCity ofrece soporte técnico para planificar una movilidad urbana sostenible en ciudades y países en desarrollo.
- MYC quiere comprometer 100 ciudades para 2020 para definir y ejecutar planes de movilidad urbana sostenible para reducir sus GEI entre 50-70% de su escenario BAU. Para lograr esto:
 - MYC apoya a los líderes locales en el desarrollo o la revisión de sus SUMP.
 - A nivel nacional, apoyan a los legisladores en la elaboración de un NUMP.
 - También ayudan en el proceso de monitoreo, informe y verificación.

Ideas principales:

- En muchas ciudades en ALC no se están aplicando estas iniciativas. Generando una falta de sinergia entre los programas y las ciudades, lo cual resulta en el desaprovecho de oportunidades y pérdida de recursos.
- Necesidad de reconocer los obstáculos que enfrenta ALC para concretizar ideas en acciones y dejar de financiar documentos en vez de proyectos.
- Establecer una única entidad a cargo de la firma de acuerdo con agencias internacionales de apoyo.
-





- Los programas de movilidad deben articularse también a través de instrumentos de financiación y no sólo en herramientas de planificación urbana.
- Articular redes internacionales que incorporen a las pequeñas ciudades que son aquellas que necesitan mayor fortalecimiento y carecen de financiamiento.
- Mecanismos que promuevan el intercambio entre ciudades de información y herramientas de acción para beneficiarse mutuamente de las buenas prácticas logradas en la región y así identificar claramente cuáles son los apoyos más apropiados.
- Desarrollar un mecanismo dentro de bancos multilaterales que ayude en el proceso de financiar las ciudades directamente.
- Fomentar el desarrollo de capacidades a nivel gubernamental para que políticos sean actores activos en temas de movilidad y transporte.

El monitoreo y reportaje de movilidad urbana (Perspectivas de seguimiento de movilidad urbana en SDG11)

- El Observatorio de Movilidad Urbana no sólo exhibe información al público, sino que debe ser un bien público actualizado y una herramienta para los tomadores de decisiones.
- A través de datos se puede hacer un análisis real de la situación urbana y ser la base para plantear políticas públicas. i.e. *70% de la población se mueve en el 2% del espacio público*, evidencia los problemas de distribución del espacio y de equidad.
- Promover mejores prácticas en las instituciones que recolectan datos.
- Necesidad de afrontar los retos que se enfrenta la movilidad urbana: cambio climático, sostenibilidad financiera y equidad de género.
- Utilizar la accesibilidad como herramienta para crear ciudades con acceso a oportunidades según la distribución espacial y los servicios de transporte público. Es una herramienta de modelación rápida y sencilla, plantea oportunidades de planificación según datos, priorización de recursos y ofrece un marco de seguimiento global y local.
- Necesidad de establecer estándares para la recolección de datos con el fin de agilizar el procesamiento de información. El Banco Mundial lanzó el primer curso para la estandarización de datos para el transporte público.
- Falta establecer un marco centralizado y consistencia gubernamental para que los países de la región monitoreen su progreso en la adaptación del transporte.
- Sólo 2 de los 18 países de ALC han establecido objetivos específicos para el transporte en sus NDC. Y 9 de los 18 países de ALC informaron medidas de adaptación al transporte, principalmente sobre el aumento de la resiliencia de infraestructura vial.

Cierre y próximos pasos: una agenda regional de acción para movilidad urbana

- Cómo integrar acuerdos globales y cómo integrar acuerdos nacionales y locales
- Dificultades en la coordinación entre acuerdos globales, especialmente con la escala ciudad.
- Establecer las diferencias entre gobiernos locales y nacionales y sus responsabilidades correspondientes.
- Fortalecer el trabajo entre agencias gubernamentales y cooperativas para conectar necesidades y ofertas.





- Banco Mundial resalta la importancia de los datos abiertos, integrando GTFS, mejorando los datos de transporte.
- Mejorar y coordinar el trabajo entre varias agencias gubernamentales en proyectos de movilidad
- Necesidad de mejorar los procesos para obtener financiamiento, las ciudades se enfrentan a la dificultad de acceder a créditos porque no son entidades nacionales.
- Promover nuevas iniciativas que ayuden a las ciudades y países a avanzar hacia un desarrollo sostenible.
- Fortalecer las capacidades de las ciudades.
- Necesidad de mejorar la sinergia entre los programas y así aprovechar estas oportunidades. Los recursos están disponibles, pero no existe un vínculo directo con las ciudades.
- Utilizar la accesibilidad como una herramienta para comprender como las ciudades pueden ofrecer acceso a oportunidades dada la distribución espacial y el servicio de transporte público.
- Estandarización de la información para poder hacer un análisis más completo, rápido y comparativo entre ciudades.
- Promover un mayor acceso a la información.

III. TEMAS PRINCIPALES

- La integración de los diferentes acuerdos globales es una pieza clave para lograr los diferentes objetivos de los estados, especialmente la NAU, los ODS y el Acuerdo de París. El sector de transporte enfrenta el desafío de descarbonizar sus emisiones (un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero proviene del sector transporte).
- Necesidad de potenciar la coordinación entre gobiernos nacionales y cooperación internacional para financiar proyectos y políticas de movilidad (i.e. tecnología, subsidios). Para ello, es fundamental promover el empoderamiento de las ciudades, deben tener un rol más activo y participativo.
- Los programas de movilidad deben articularse también a través de instrumentos de financiación y no sólo en herramientas de planificación urbana.
- Se debe generar conciencia en los gobiernos locales de temas importantes ligados a la movilidad: género, las amenazas y desafíos del cambio climático, etc.
- Necesidad de establecer estándares para la recolección de datos agilizando el procesamiento de información y generando mecanismos que promuevan el intercambio de información y herramientas de acción entre ciudades para beneficiarse mutuamente de las buenas prácticas logradas en la región y así identificar claramente cuáles son los apoyos más apropiados.
- En el caso de América Latina, la región aún se encuentra bastante alejada de este proceso global en comparación con otras regiones. Los gobiernos nacionales, las ciudades y las empresas necesitan llegar a iniciativas que puedan brindarles el apoyo que necesitan.
- Necesidad de reconocer los obstáculos que enfrenta ALC para concretizar ideas en acciones y destinar sus recursos a los proyectos apropiados.
- Falta establecer un marco centralizado y consistencia gubernamental para que los países de la región monitoreen su progreso en la adaptación del transporte.





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