

INFORME DE CONCLUSIONES FORO COOPERACIÓN GLOBAL PARA ENFRENTAR EL COVID-19

REGIONAL PLAN ASSOCIATION - PROBOGOTÁ REGIÓN

AGOSTO 18 DE 2020



INFORME DE CONCLUSIONES FORO COOPERACIÓN GLOBAL PARA ENFRENTAR EL COVID-19 REGIONAL PLAN ASSOCIATION - PROBOGOTA REGIÓN AGOSTO 18 DE 2020

Este informe recoge las principales ideas planteadas durante las conversaciones llevadas a cabo en el foro: Cooperación global para enfrentar el Covid-19, organizado entre Regional Plan Association y ProBogotá Región, los días 28,29 y 30 de julio de 2020.

Este foro se desarrolló con el fin de continuar el esfuerzo iniciado por RPA y Barcelona Global, dos organizaciones con sedes en Nueva York y Barcelona respectivamente, que buscan incidir con análisis y propuestas en las políticas y programas de sus ciudades con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En abril estas dos organizaciones comenzaron una conversación global que buscaba fortalecer el intercambio de experiencias y conocimiento, así como reforzar la cooperación internacional entre organizaciones cívicas, académicas y del sector público entre ciudades capitales, para enfrentar la emergencia por Covid-19.

Las organizaciones que participaron de esta primera conversación en abril son:

- Urban Innovation Vienna
- Metropolitan Planning Council, Chicago
- Western Cape Economic Development Partnership, Cape Town
- Hong Kong Chamber of Commerce and Chairman of its Real Estate and Infrastructure Committee.
- USP Cidades, University of São Paulo
- Toronto Region Board of Trade
- Downtown Dallas Inc.
- Committee for Brisbane
- SPUR, San Francisco
- Tel Aviv Global
- Institute Paris Region
- Committee for Sydney
- Glasgow Chamber of Commerce
- McKinsey Global Institute, San Francisco
- Canadian Urban Institute, Toronto
- Amsterdam & Partners

- Regional Plan Association, New York
- Barcelona Global
- Future Cities and New Industries HSBC Group
- The Business of Cities

Con el fin de continuar este diálogo y el intercambio de experiencias, recursos y experticia, RPA y ProBogotá se unieron para organizar un foro en el cual participaron líderes y expertos de varias de las organizaciones de la red global junto a otros representantes de la academia, el sector público, organizaciones cívicas, consultoras y organismos multilaterales. Finalmente logramos conectar a 7 ciudades: Londres, Bruselas, Amsterdam, Ciudad del Cabo, Santiago de Chile, Bogotá y Nueva York.

El foro se organizó en tres paneles en torno a tres temas:

Panel 1: Políticas Públicas y Covid-19. ¿Existe una fórmula universal?

Panel 2: Movilidad urbana segura y sostenible

Panel 3: Ciudades post Covid-19. ¿Planearemos igual?

A continuación, se presentan las principales conclusiones, consensos y planteamientos de cada panel.

PANEL 1: Políticas Públicas y Covid-19 ¿Existe una fórmula universal?

En este panel, los invitados compartieron las decisiones que se han tomado en sus ciudades para enfrentar el Covid-19 en materia de política pública y las innovaciones o adaptaciones institucionales que han sido necesarias en cada contexto.

Panelistas:

- Geerte udo, ceo de amsterdam&partners. Amsterdam.
- Andrew Borraine, CEO de Western Cape Economic Development Partnership, Cape Town.
- Luis Guillermo Plata, Gerente de la estrategia contra el coronavirus en Colombia.
- Federico Hoyos, Alto consejero presidencial para asuntos políticos y legislativos y para las regiones (e).
- Moderadora: Andrea Bernal, periodista y entrevistadora RCN TV y NTN24

The panel was developed in two discussion lines:

1. Gobernanza y políticas públicas innovadoras, especialmente en la coordinación multisectorial para atender la emergencia y en la estrategia de reactivación económica garantizando la salud.
2. Los efectos de las medidas planteadas por cada gobierno para atender la emergencia. En contextos de ciudades en desarrollo con un alto índice de informalidad, las medidas como el confinamiento, el teletrabajo o la educación remota suponen un mayor reto.

Principales planteamientos de la discusión:

1. Los panelistas fueron enfáticos en la necesidad de explorar y concretar caminos hacia la reactivación de las actividades humanas paralizadas por la pandemia, toda vez que se conserven las medidas de distanciamiento físico y se garantice la salud. Particularmente, la reactivación de la economía permite aliviar las presiones sobre el presupuesto de los gobiernos, para esto es fundamental trabajar de la mano con las empresas para incrementar los esfuerzos en la labor de conservar el distanciamiento social y cumplir con todos los protocolos.
2. En el caso de Sudáfrica, las mayores afectaciones se han visto manifestadas en lo que concierne a la seguridad alimentaria, ya que los gobiernos se han visto superados por la crisis y no han podido responder a las demandas por la grave afectación que han sufrido pequeños productores, agricultores y pescadores. Para Andrew Borraine, estamos ante una gran oportunidad para coordinar esfuerzos entre las bases de la sociedad civil, los empresarios, los comerciantes y los gobiernos, para trabajar por la seguridad alimentaria en el largo plazo y no como algo momentáneo.
3. Es fundamental la articulación y coordinación intersectorial-sector público, empresarios, academia y organizaciones cívicas, así como entre los diferentes niveles de gobierno, que tenga en cuenta las necesidades puntuales de cada ciudad. En muchas situaciones la acción e iniciativa de las organizaciones cívicas han resultado más eficaces que las medidas del estado.
4. Es clave no pensar únicamente en soluciones para la emergencia, sino en decisiones más estratégicas que impacten positivamente en el largo plazo, por

ejemplo, incidir en los hábitos de consumo o preferencias de transporte ahora para prepararnos para la vida post-pandemia. Así como consolidar las movilizaciones sociales que han aparecido a raíz de la pandemia para que se mantengan activas en pro de otras crisis.

5. La reapertura de la economía debe hacerse pensando primero en los beneficios para los habitantes locales y el mejoramiento de la calidad de vida de los barrios. Que los efectos de la reapertura económica, sobre todo de las ciudades turísticas, no ponga en desventaja a los ciudadanos locales sobre inversionistas extranjeros.
6. Es muy importante reforzar estrategias de búsqueda activa de casos positivos, de modo que se puedan romper las cadenas de contagio, y focalizar los confinamientos, evitando así las medidas de confinamientos generalizados, que son ineficientes y de alto costo para la sociedad.
7. Con el fin de garantizar un acceso justo de todos los países a los recursos, equipos tecnológicos e insumos médicos necesarios para enfrentar la pandemia es fundamental la cooperación, coordinación y solidaridad internacional.

PANEL 2: Movilidad urbana segura y sostenible

En este panel discutimos sobre los retos que impone la pandemia a la movilidad de los centros urbanos y como influenciará esta el Covid-19 la movilidad urbana futura.

Panelistas:

- Jill Warren, Directora de la Federación Europea de Ciclistas. Bruselas.
- Rachel Weinberger, Asesora Senior de RPA para asuntos de transporte y asesora para el departamento de transporte de Nueva York.
- Cristián Navas, Consultor Senior de la división de transporte en el BID, Santiago de Chile.
- Nicolás Estupiñán, Secretario Distrital de Movilidad, Bogotá DC.
- Moderadora: Andrea Bernal, periodista y entrevistadora RCN TV y NTN24

El panel estuvo desarrollado en tres líneas de discusión:

1. La gestión de la demanda de movilidad para garantizar el servicio como soporte de la reapertura de la vida productiva y social de las ciudades, cumpliendo con las medidas de bioseguridad.

2. El reto a la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte masivo, que han tenido que operar con una capacidad muy baja de pasajeros.
3. Perspectivas sobre el futuro de la movilidad urbana, y el impacto del Covid-19 en el desarrollo de tecnologías emergentes para la operación y gestión de la movilidad.

Principales planteamientos de la discusión:

1. De cara al futuro es fundamental pensar en la movilidad sostenible no solo desde el punto de vista del cambio tecnológico hacia unas fuentes más limpias, sino desde una perspectiva más integral y ambiciosa, equilibrando los incentivos que se han dado para el uso del vehículo privado entre otros modos como la bicicleta y el peatón. Durante décadas se ha dedicado una importante inversión pública, área de la ciudad, facilidades urbanas, como parqueaderos, y económicas para el uso del vehículo particular. Es el momento reequilibrar el interés de los actores y de las políticas públicas para promover otros modos de movilidad más sostenibles. Por ejemplo:
 - A. Mantener los incentivos y ayudas económicas para la compra y reparación de bicicletas.
 - B. Mayor equilibrio en la distribución del área vial entre vehículos, bicicletas y peatones.
 - C. Desincentivar la generación y uso de parqueaderos a través de aumentos en la tarifa o restricciones urbanísticas.
 - D. Cobros por congestión para financiar transporte público y ciclorrutas.
2. Con el fin de hacer sostenible financieramente el sistema de transporte masivo, y al tiempo más equitativo, se deben buscar mecanismos progresivos que permita un pago de tarifa diferenciado basado en los ingresos del usuario, para que los usuarios de mayores ingresos puedan subsidiar la tarifa de los de menores ingresos.
3. Los participantes compartieron la importancia de distribuir las actividades de una ciudad en las 24 horas, escalonando las jornadas laborales, de prestación de servicios, de educación, de construcción y de realización de actividades de mantenimiento y obras públicas. De esta forma se reduce la demanda del sistema de transporte en horas pico, evitando aglomeraciones, y se puede operar el sistema con mayor eficiencia durante el día. Es muy importante asociar la

perspectiva de género a una ciudad activa 24 horas, ya que las mujeres y personas cuidadoras demandan unas necesidades urbanas específicas.

4. Importante mantener de forma permanente algunas medidas que se han planteado para enfrentar el Covid-19 y que han resultado favorables de cara a una ciudad más sostenible en el futuro. Primero, las ganancias en km de ciclorrutas y espacio en vía dedicado a la bicicleta y el peatón. Segundo seguir impulsando el teletrabajo.
5. Los sistemas de transporte no solo se deben pensar para mover a las personas, sino para permitirles acceder a oportunidades: educación, servicios, recreación, empleo, entre otros; y como detonantes de oportunidades de desarrollo y ocupación del suelo.
6. Los sistemas de transporte masivos deben pensarse en red junto con otras infraestructuras de movilidad. De esta forma se puede planear de forma más integral el uso de todos los recursos, y así resolver la necesidad de movilidad de todos los ciudadanos de una forma más eficiente.
7. La gestión de la movilidad no puede verse como un asunto aislado de otros sectores, al contrario, la movilidad está estrechamente relacionada con políticas laborales, de educación, de planeación urbana, de turismo, de diversidad, de resiliencia al cambio climático, entre otras, que hacen fundamental la articulación multisectorial.
8. La proximidad al transporte público valoriza el suelo, por lo tanto, es importante diseñar instrumentos de captura de valor del suelo que contribuyan a la financiación de estos sistemas.

PANEL 3: Ciudades post Covid-19. ¿Planearemos igual?

Este panel examinó los desafíos impuestos por la pandemia de Covid-19 a los centros urbanos. En particular, en las ciudades densas, que tienen que hacer esfuerzos adicionales para garantizar el distanciamiento físico de los ciudadanos. Esta pandemia ha cambiado las relaciones sociales, el uso del espacio público y los patrones de movilidad, revelando formas no convencionales de vivir la ciudad. Por último, los participantes discutieron cómo esto influirá en la forma en que se planifican las ciudades, y qué aspectos se deben repensar para construir ciudades más sostenibles, prósperas y equitativas.

Panelistas:

- Ricky Burdett. Director LSE Cities y Profesor de Estudios Urbanos, LSE, Londres.
- Enrique Peñalosa, Ex Alcalde de Bogotá DC y consultor en planeación urbana, Bogotá DC.
- Francisca Rojas, Especialista Senior en Vivienda y Desarrollo urbano, BID, actualmente en la representación del banco en Bogotá DC, pero que ha vivido y trabajado en distintas ciudades capitales de Latinoamérica y Estados Unidos.
- Moses Gates, Vicepresidente de vivienda y planeación urbana, de Regional Plan Association, NYC.
- Moderadora: Andrea Bernal, periodista y entrevistadora RCN TV y NTN24

El panel estuvo desarrollado en tres líneas de discusión:

1. El problema entre densidad y salud. Esta relación ha sido una de las más discutidas en esta pandemia. Incluso, se ha puesto en duda el modelo de ciudad compacta y se cuestiona si es adecuado para asuntos de salud pública.
2. Adaptación de las ciudades a los retos de la pandemia, los cambios en los hábitos y las formas en que los ciudadanos se relacionan con la ciudad y con otros.
3. Lecciones aprendidas y apuestas futuras en el modelo de ciudad post Covid-19.

Principales planteamientos de la discusión:

1. Las ciudades más densas lograron gestionar los rastreos, cuarentenas y pruebas de manera más efectiva que las menos densas: e.g. Hong Kong, Singapur, Seúl. Así que no es la densidad el problema para la propagación del Covid-19, sino las condiciones urbanas, la falta de infraestructuras de servicios, equipamientos y el hacinamiento en hogares de bajos ingresos que no permite las condiciones básicas de habitabilidad.
2. La ciudad densa sigue siendo el modelo más sostenible, productivo y deseable. La densidad y proximidad a servicios, permite que las personas caminen y accedan fácilmente a los servicios y necesidades esenciales como el trabajo, educación, recreación, abastecimiento. Además, la densidad viabiliza operativa y financieramente los sistemas de transporte masivo.

3. El espacio público y áreas verdes hacen que una ciudad sea saludable, y garantizar que las personas accedan a estos espacios la hace más incluyente y equitativa. El covid-19 evidenció el gran déficit de espacio público y naturaleza en algunas áreas de las ciudades. Este es uno de los problemas que deben resolver las ciudades en el corto plazo.
4. Esta pandemia evidenció que la conectividad a internet es una necesidad esencial, no solo facilita el trabajo, estudio, comercio y entretenimiento, sino que contribuye a la disminución de brechas de inequidad, equilibrando el acceso a oportunidades.
5. El contacto humano y los centros urbanos son oportunidades de intercambio de ideas, de encuentro entre la diversidad, de innovación, de entretenimiento de desarrollo colectivo.
6. La pandemia ha permitido innovar y adaptar sistemas, infraestructuras y programas urbanos, y es importante que esos programas continúen luego de la pandemia. Por ejemplo:
 - A. Los colegios de la ciudad de Nueva York, ahora son responsables de la distribución de alimentos a miles de niños garantizando la seguridad alimentaria.
 - B. En Londres, los hoteles que dejaron de hospedar a turistas ahora acogen a habitantes de calle y les prestan necesidades básicas.
 - C. En París, a partir de las estadísticas de tránsito se decidió recupera las calles de menor tráfico para el uso de peatones y ciclistas.
7. La gobernanza y la coordinación entre distintos niveles de gobierno y entidades territoriales son temas críticos, aún más determinante que la misma planificación urbana, para el desarrollo de una ciudad. Los habitantes de un área metropolitana no distinguen límites administrativos al momento de habitar el espacio urbano, para esto es fundamental coordinar las decisiones políticas, urbanas, ambientales, sociales y económicas en conjuntos territoriales que abracan varios municipios con alta interrelación funcional.
8. Covid-19 ha motivado acciones solidarias y ha fortalecido la empatía entre las personas. Estas acciones de solidaridad y empatía son clave en la generación de sentido de pertenencia por la ciudad y comunidad en que vivimos, lo cual será determinante para el éxito de las ciudades y para enfrentar crisis futuras.

9. Los participantes coincidieron que no es necesario un replanteamiento del modelo de la ciudad compacta. Esta pandemia ha evidenciado los beneficios de una ciudad compacta, que permite contar con servicios urbanos próximos y genera eficiencias para distribuir ayudas durante la emergencia, pero también ha visibilizado la inequidad urbana de algunas áreas donde hay déficits en servicios públicos, transporte, naturaleza o equipamientos de servicios. Las próximas decisiones en la planeación y el desarrollo urbano deben estar encaminadas a solucionar esas inequidades y ofrecer opciones de vivienda, movilidad, educación, comercio y recreación para todos los ciudadanos.

Este foro recogió perspectivas de 7 ciudades globales, con contextos sociales, urbanos, políticos y económicos distintos, pero que a partir del intercambio de ideas fue posible encontrar algunas similitudes y llegar a consensos sobre propuestas y necesidades transversales que necesitan las ciudades del futuro. Esperamos que estos consensos y planteamientos recogidos en estos tres días de discusiones sobre gobernanza, movilidad y planeación urbana se constituyan en un referente para la toma de decisiones políticas, técnicas y administrativas que ayuden a las ciudades a superar esta crisis global y a reconstruirse como ciudades más prósperas, equitativas y sostenibles.