

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Asuntos Públicos

Convocatoria 2021-2022

Tesina para obtener el título de especialización en Liderazgo, Cambio Climático y Ciudades

Estrategias de institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato

Cristina Salomé Marín Núñez

Asesora: Diana Paz

Lector: Carlos Rodrigues de Caires

Quito, marzo de 2022

Dedicatoria

Para ti, hijo mío que vienes en camino. Cuando puedas leer este mensaje quiero que sepas mi amor infinito hacia ti, me he esforzado mucho para lograr lo alcanzado hasta hoy y lo seguiré haciendo siempre, para que algún día te sientas orgulloso de tu madre. Espero que te sirva de inspiración para superarte cada día y procurar ser siempre el mejor en cualquier reto que te propongas en la vida. Celebra cada pequeño peldaño que subas, yo lo haré contigo y me harás sentir la madre más orgullosa, busca el camino que te conduzca a la felicidad, y, cuando lo hayas encontrado, habrás alcanzado tu éxito. Te amo Camilo Napoleón.

Epígrafe

Aprender sobre cambio climático me cambió la forma de ver la vida, hoy soy un ser más consciente del efecto de mis acciones en procura de dejar un mundo mejor para las generaciones venideras.

Salomé Marín

Tabla de contenidos

Resumen	VIII
Agradecimientos.....	IX
Introducción	1
La promoción y uso de la bicicleta como modo de transporte: una breve revisión de los casos exitosos en América Latina	2
Caso de estudio: Ambato.....	4
Objetivos	6
Objetivo general	6
Objetivos específicos	6
Capítulo 1	8
Gobernanza climática e institucionalización de participación en políticas de Movilidad Urbana Sostenible (MUS)	8
1.1. Gobernanza climática: un acercamiento conceptual al contexto de ciudades	8
1.2. Repensar las ciudades hacia una movilidad sostenible	10
1.2.1 El Cambio Climático y ciudades sostenibles	10
1.3 Movilidad Urbana Sostenible en las ciudades	11
1.3.1. Uso de la bicicleta como medio de transporte urbano	12
1.4 Debates sobre la institucionalización	13
1.4.1 Rol del gobierno local en la institucionalización de la participación	13
1.4.2 Institucionalización en la generación de políticas públicas participativas.....	14
1.4.3 Institucionalización de políticas de MUS en torno a la promoción del uso de la bicicleta	14
1.5. Entrada metodológica para comprender las estrategias de institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta.....	15
Capítulo 2	19
La institucionalización de la participación juvenil en las políticas para la promoción del uso de la bicicleta: El caso de Ambato	19
2.1 El contexto de la movilidad urbana en Ambato	19
2.2. El uso de la bicicleta como eje relevante de la movilidad urbana sostenible en Ambato: Desafíos y limitaciones.....	21
2.2.1. Normativas para la competencia de tránsito y transporte	24

2.2.2. Actualización del PLAMTA y su vinculación con MUS	26
2.2.3. Plan piloto Ambato en bici y a pie.....	27
2.3. Mecanismos de participación juvenil en Ambato.....	31
2.3.1 Participación juvenil en la construcción de políticas públicas.....	32
2.4. Limitaciones en la implementación del plan piloto “Ambato en bici y a pie”: Una revisión en torno a la participación juvenil	38
2.7. Estrategias para institucionalizar la participación juvenil en la promoción del uso de la bicicleta en Ambato	41
2.8. La institucionalización como respuesta a los problemas de participación juvenil en la generación de políticas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato.	43
2.9. Recomendaciones finales	49
Conclusiones	51
Anexos.....	55
Anexo 1. Registro de entrevistas actores clave MUS.....	55
Lista de abreviaturas.....	59
Lista de referencias.....	60

Ilustraciones

Tablas

Tabla 1.1. Estrategia metodológica sobre levantamiento de datos	18
Tabla 2.1. Principales compromisos de la ciudad de Ambato	26
Tabla 2.2. Productos de la consultoría para el diseño de una Red infraestructura ciclística y zonas de peatonalización	29
Tabla 2.3. Instancias de participación ciudadana normadas en Ambato y vinculación juvenil	33
Tabla 2.4. Colectivos juveniles de Ambato y su vinculación en temas de MUS	36
Tabla 2.5. Estrategias para institucionalizar la participación juvenil en torno a la MUS y la promoción del uso de la bicicleta	46

Gráficos

Gráfico 2.1. Partición modal uso de transporte en Ambato	21
Gráfico 2.2. Red ciclística a largo, mediano y corto plazo	23
Gráfico 2.3. Zona de intervención del Plan Piloto	28
Gráfico 2.4. Efectividad del plan piloto en el caso central de Ambato	30
Gráfico 2.5. Implementación del plan piloto en el caso central de Ambato	31
Gráfico 2.6. Taller de construcción de iniciativas ciudadanas con colectivos locales	35
Gráfico 2.7. Proceso de consultoría: Talleres de codiseño e implementación de imaginarios	41

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesina

Yo, Cristina Salomé Marín Núñez, autora de la tesina titulada “Estrategias para institucionalizar la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que le he elaborado para obtener el título de especialización en Liderazgo, Cambio Climático y Ciudades concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia de *Creative Commons* 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, marzo de 2022



Cristina Salomé Marín Núñez

Resumen

Esta investigación propone identificar las estrategias que permitan la institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato, Ecuador. El debate teórico propone desde un enfoque de gobernanza climática abordar la institucionalización de la participación ciudadana. Se complementa entonces, con las discusiones sobre transporte alternativo en el marco de una movilidad urbana sostenible, para finalmente definir herramientas metodológicas que aporten al ejercicio de esta tesina. Se toma como caso de estudio el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato y se analizan los mecanismos existentes de participación ciudadana orientados a garantizar la participación de la juventud en la generación de las políticas públicas de movilidad urbana sostenible orientadas al uso de la bicicleta. Se parte del Plan Piloto “Ambato en bici y a pie” para definir estrategias de institucionalización respondiendo así a la pregunta ¿Qué estrategias permiten la institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato?

Metodológicamente se aborda desde un enfoque cualitativo, un análisis de información primaria y secundaria para validar la presencia de acciones participativas de jóvenes dentro de políticas públicas que fomenten el uso de la bicicleta. Como principales resultados o hallazgos se plantea que existen instancias y normativa para la participación juvenil; sin embargo, la falta de institucionalización no garantiza que dichos mecanismos puedan incidir en la política pública de movilidad urbana sostenible en su eje de promoción del uso de la bicicleta. Por lo tanto, se proponen estrategias de institucionalización que van desde el fortalecimiento de los mecanismos existentes hasta la consolidación de espacios de comunicación entre la sociedad civil y las autoridades en un contexto de buenas prácticas de gobernanza.

Agradecimientos

A Dios por ser mi guía, luz y fortaleza. Por enviarme ángeles a la tierra que me impulsan cada día y han sido mi soporte en este proceso.

A mis padres por darme bases sólidas para alcanzar mis más grandes sueños.

A mi esposo por su comprensión, amor y apoyo.

A las Dianitas que hicieron posible que acepte este reto, que aprenda de su experiencia y que lo culmine con éxito.

A la vida, por permitirme soñar, plantearme metas altas y alcanzarlas con satisfacción.

Introducción

La movilidad es un tema esencial en las diferentes escalas de desplazamiento local, nacional e internacional. Esta permite el traslado de personas en un marco del derecho a la movilidad y el acceso a oportunidades a través del desarrollo de actividades sociales y económicas. En lo urbano, la movilidad entonces se considera un tema de relevancia debido a la necesidad de desplazamiento para acceder a servicios como la educación, la salud, el empleo, la recreación, entre otros. Esta temática ha sido abordada dentro de las agendas y conferencias a nivel nacional e internacional, mismas que plantean la necesidad de integrar “la planificación urbana, la gestión, el financiamiento y los sistemas de movilidad y transporte para lograr un desarrollo urbano sostenible” (CEPAL 2018, 1).

La movilidad urbana sostenible se contempla como un reto energético y ambiental. En Ecuador el 82% de personas se movilizan en transporte público, 11% en vehículo particular y 1,2% en bicicleta. Es por ello que la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible pretende delimitar acciones para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados fomenten el transporte no motorizado, la planificación del uso de suelo en conexión con la movilidad urbana. Esto a su vez, promueve incentivos económicos para la reducción de gases de efecto invernadero (Euroclimaplus 2020), entre otras.

En este sentido, la relevancia sobre la movilidad se incrementa en el contexto de la pandemia del Covid-19. Los gobiernos locales, responsables de coordinar los servicios y garantizar un transporte ordenado, saludable y sostenible, prestaron atención a la prestación eficiente de este servicio. Pero más allá de este contexto, los debates sobre movilidad urbana sostenible y particularmente el uso de la bicicleta como transporte alternativo no es reciente. Es un tema discutido y aplicado en distintas ciudades antes, durante y posterior a la pandemia. Esto debido a que se analiza al uso de la bicicleta como una oportunidad hacia “una movilidad más segura, que contribuye a una recuperación sostenible de la economía y apoya a la transformación del transporte urbano hacia la descarbonización” (Ríos, Hernández, De la Lanza 2020, 1).

Las ciudades intermedias constituyen una oportunidad para el fortalecimiento de este sistema de transporte por sus características tanto físicas como económicas y sociales. Esto incide en un mayor financiamiento e investigación por parte de la cooperación internacional. Los

patrones modales definidos en términos de número de viajes, el ahorro o consumo de energía, emisiones y ocupación del espacio público resultan determinantes sobre la sostenibilidad de las ciudades. En el caso de las ciudades intermedias la planificación expansiva y desconcentrada, sumado al crecimiento horizontal ha incrementado las distancias y por ende la necesidad de desplazamiento. Ello ha generado un aumento sobre el uso del transporte motorizado, principalmente con uso de diésel, que ocasiona un importante impacto ambiental, al ser este uno de los mayores generadores de gases efecto invernadero (GEI) en las ciudades.

Es de considerar que el uso de la bicicleta incrementó a nivel mundial, especialmente durante la pandemia, por considerarse un mecanismo más higiénico y económico de transporte. Cifras del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), denotan que trabajadores de sectores esenciales continuaron trabajando y su necesidad de movilizarse incrementó el uso de bicicleta, en países como Alemania, Estados Unidos e Inglaterra, las ventas de bicicletas subieron hasta en un 700%. En París los viajes en bicicleta incrementaron, llegando a casi 120.000 diarios (2021). No obstante, para los gobiernos de las ciudades de América Latina y el Caribe sigue siendo un desafío en su implementación (con ciclovías, por ejemplo) y en la promoción de su uso.

La promoción y uso de la bicicleta como modo de transporte: una breve revisión de los casos exitosos en América Latina

En Latinoamérica existen algunos casos notables sobre propuestas y acciones de movilidad urbana sostenible. Medellín es un ejemplo de esto. Mediante la suscripción de acuerdos internacionales se evidencia que sus esfuerzos se han enmarcado hacia una movilidad urbana sostenible, lo que ha fortalecido la consolidación del Sistema intermodal de transporte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá - SITVA. Reconocido a nivel regional por su capacidad de articulación, Medellín cuenta un subsistema de bicicletas públicas llamado EnCicla que surgió como un proyecto de jóvenes universitarios y ejecutado como plan piloto hasta convertirse en lo que actualmente es, un medio de transporte con gran incidencia social, ambiental, sostenible y económico (AMVA 2022).

Es así que Medellín con 112 kilómetros de ciclorrutas (Medellín como vamos 2020) presenta una apuesta interesante sobre la importancia de generar estrategias y promoción para el uso de la bicicleta en la ciudad. Este éxito se relaciona con la red colaborativa entre el gobierno local, fundaciones pro uso de la bicicleta, colectivos, ciudadanos jóvenes, empresarios locales y el

interés de la misma sociedad civil. Esta situación indica claramente que, para lograr este tipo de transiciones en las ciudades, es necesaria la consolidación de una gobernanza multinivel y multiactor local, que permita que estas acciones sean sostenibles en el tiempo (Marín y Rodríguez 2021).

Otro caso destacable es Quito. Esta ciudad se sumó a la lista de urbes que priorizaron el uso de la bicicleta durante la pandemia mediante la implementación del Plan de Ciclovías Emergentes para Quito. Su objetivo fue alcanzar 72,3 kilómetros de ciclovías emergentes cuya planificación se realizó de manera participativa e interinstitucional, con dependencias municipales y colectivos de ciclistas. Estos últimos fueron claves para su implementación, puesto que facilitaron información de cómo se mueve la gente en la ciudad. Esta movilización ciudadana incidió en el interés del Concejo Metropolitano para la aprobación de este plan (Calderón 2020).

En cuanto a ciudades intermedias, en el Ecuador existen varias con casos satisfactorios de implementación de programas tendientes a la descarbonización a través de la implementación de medios de transporte alternativos. Cuenca es un ejemplo con su programa Bicicuenca. El sistema de bicicletas públicas en esta ciudad cuenta con puntos estratégicos y pretende dar una solución de transporte que contribuya a la movilidad de la población en centros urbanos. Según la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca (EMOV), el uso de la bicicleta incrementó en un 6% durante la pandemia, con aproximadamente 60 viajes diarios (EMOV 2021).

Loja implementó el proyecto de Regeneración Urbana con la construcción de importante número de ciclovías. Este plan tuvo por objetivo fomentar el uso de la bicicleta y sustituir el transporte motorizado. La ciudad se concibió con un carácter sostenible dada su facilidad de recorrer. Además, cuenta con una Ordenanza que regula el uso de la bicicleta y afines como medios de transporte sostenible en el cantón Loja (GADM Loja 2018).

Considerando estas visiones y ejemplos se comprende de mejor manera la necesidad de implementar iniciativas sobre el uso de la bicicleta en ciudades con características similares. En contraposición a estos casos, se selecciona la ciudad de Ambato y su planificación de ciudad en torno a la movilidad urbana sostenible. Esto con el fin de generar propuestas que permitan consolidar en la ciudad estrategias similares a los casos de éxito revisados

anteriormente. Por lo que esta tesina, tendrá un enfoque de gobernanza climática que apunta a generar lineamientos de política alrededor de una participación horizontal entre los actores locales para incorporar la promoción del uso de la bicicleta en la normativa, planes y proyectos que se implementen en la ciudad.

Entendiendo a la institucionalización como la acción de generar mecanismos que permitan una efectiva incidencia de la participación ciudadana en la gestión pública de una entidad. Si bien una política pública se implementa desde los diferentes entes gubernamentales, el rol de la sociedad civil organizada garantiza que se mantenga en el tiempo. La evidencia del éxito de la gobernanza local, contempla entonces la necesidad de adoptar regulaciones por parte del sector público donde se evidencie y garantice la relación con los ciudadanos, los diferentes niveles de gobierno, la incorporación de actores internacionales, como también el contexto de las ciudades. No obstante, la materialización de lo mencionado es más compleja en el contexto urbano.

Caso de estudio: Ambato

Ambato es la capital de la provincia de Tungurahua, por lo que centraliza puntos comerciales en un mayor nivel, cuenta con 350.000 habitantes. Históricamente se ha destacado por ser un centro de negocios y comercio, esto debido a su ubicación estratégica en el centro del Ecuador. Es la cuarta ciudad más relevante en términos económicos del país (Euroclima+ 2020), por ser un centro de distribución de productos y por su importante dinámica comercial e industrial, lo que al mismo tiempo implica mayor afluencia de vehículos, cabe indicar que el vehículo particular es el principal modo de transporte, utilizado por el 40% de sus habitantes.

El crecimiento vehicular en el cantón crece más rápido que su población. Presenta una cifra de 180 autos por cada 1.000 personas, mientras que la tasa nacional es de 133 autos por cada 1.000 habitantes, por lo que, considerando la condición de ciudad intermedia, se presenta un aumento de la congestión vehicular. En este contexto, los esfuerzos institucionales se han enfocado en generar nuevas vías para el desplazamiento de vehículos, que al mismo tiempo han incentivado el crecimiento del parque automotor privado, como consecuencia del crecimiento del poder adquisitivo de los ciudadanos.

Es así, que en el cantón Ambato la movilidad de las personas y de las mercancías se complica día a día, generando una afectación a otros sectores como el comercio y la calidad del aire.

Además, conscientes aún de la compleja conformación geográfica que presenta la ciudad, debido a los hechos históricos que la ha dividido en plataformas se ha dificultado un transporte horizontal accesible, a pesar de los objetivos de la movilidad que buscan favorecer un sistema multimodal y de mejora de la movilidad. Por parte del gobierno local y de la cooperación internacional en el marco del programa Euroclima+, la movilidad se posiciona como eje central y articulador de la dinámica urbana.

En el caso de Ambato, el uso de bicicleta como medio de transporte alternativo, adquiere mayor relevancia en 2018. Su crecimiento acelerado dio paso a ser seleccionada para la consecución de fondos internacionales que permitan la realización de estudios, consultorías y pilotos que concluyan en la actualización del Plan Maestro de Transporte y Movilidad con énfasis en la generación de una movilidad sostenible. Sin embargo, este afán encaminado desde la administración municipal no ha llegado a su fase final y se han presentado varias dificultades en la aplicación del Plan Emergente de Movilidad, específicamente en la ejecución del plan piloto “Ambato a pie y en bici” realizado en el contexto de la pandemia.

El plan piloto tuvo vinculación de algunos colectivos y actores interesados en participar en el proceso, pero el apoyo fue insuficiente para sostener el proyecto. Incluso se presentó resistencia, firmas de rechazo y levantamientos ciudadanos. Evidenciando la necesidad de contar con la participación ciudadana, especialmente de la población joven que debe empoderarse de estas iniciativas y a la vez que sus propuestas sean acogidas por parte de la municipalidad. En este sentido, contar con normativa local para la participación juvenil en la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como transporte alternativo no han sido prioridad en su discusión.

Por ello, se busca analizar las estrategias que permitan institucionalizar la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato, Ecuador. Esto debido a que, a pesar de existir propuestas en torno al uso de la bicicleta, generadas mediante sociedad civil organizada y a través de organismos internacionales, las mismas no han logrado ser implementadas y acogidas de una manera eficiente para su desarrollo a largo plazo. De la misma manera, a pesar de existir normativa para la participación de la población joven, sus iniciativas no han tenido injerencia en la toma de decisiones para promover alternativas en temas de movilidad sostenible ni sobre el uso de la bicicleta.

La definición temporal de esta investigación está definida a partir de la fase inicial de la implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP por sus siglas en inglés) en el año 2020. Si bien en el análisis de política los estudios consideran un periodo de casi 10 años de implementación. Esta tesina no tiene por objeto evaluar o estudiar el proceso de la política, sino más bien consolidar estrategias que permitan que dentro de esta fase inicial de implementación, se logren formular lineamientos para institucionalizar la participación juvenil. Dado el contexto complejo en el que se implementa la política de movilidad urbana en su eje de uso de la bicicleta en la ciudad. Por lo tanto, esta tesina considera su análisis entre el 2020 y el 2021.

Con lo planteado, este trabajo de investigación responde a la pregunta ¿Qué estrategias permiten la institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato? Con el fin de proponer estrategias que sirvan de referente para la construcción de política pública en materia de la promoción del uso de la bicicleta en Ambato.

Objetivos

Objetivo general

Proponer estrategias para institucionalizar la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de Ambato.

Objetivos específicos

1. Definir los mecanismos de participación juvenil presentes a nivel local para promover política pública.
2. Identificar las limitaciones en la implementación del plan piloto “Ambato en bici y a pie”, en torno a la participación juvenil.
3. Generar estrategias para institucionalizar la participación juvenil en la promoción del uso de la bicicleta en Ambato.

Esta tesina discute en su primer capítulo algunos postulados de la gobernanza climática, particularmente la relación entre el gobierno local y la sociedad en la consolidación de la movilidad urbana sostenible. La particularidad se concentra en vincular la institucionalización de la participación con la promoción de una política pública, que para el objeto de esta investigación se centra en la promoción del uso de la bicicleta. El segundo capítulo desarrolla

el caso de estudio de Ambato, a partir del cual se caracterizan los actores del gobierno local y de la sociedad, particularmente los jóvenes y su participación en el diseño de políticas públicas que fomenten el uso de la bicicleta como transporte alternativo.

Para ello, se definen los mecanismos de participación juvenil presentes desde el gobierno local para promover política pública. Segundo se identificarán las limitaciones en la implementación del plan piloto “Ambato en bici y a pie”, en torno a la participación juvenil. A partir de un estudio cualitativo, se realiza un análisis de fuentes primarias y secundarias sobre la situación actual de iniciativas juveniles y las limitaciones que han existido para su implementación en temas del uso de la bicicleta. Finalmente, se concluye sobre los principales hallazgos de la investigación y las estrategias más importantes derivadas del análisis, proponiendo estrategias para institucionalizar la participación juvenil en la promoción del uso de la bicicleta en Ambato.

Capítulo 1

Gobernanza climática e institucionalización de participación en políticas de Movilidad Urbana Sostenible (MUS)

La gobernanza entendida como categoría de análisis permite identificar las relaciones entre los diferentes actores tanto del sector público, sector privado como de la sociedad. El enfoque climático aborda estas relaciones a partir de un objetivo en común que busca mitigar los efectos del cambio climático a través de la institucionalización de políticas públicas en torno a la movilidad urbana sostenible. Este capítulo propone un debate teórico alrededor del cambio climático, la gobernanza, la movilidad urbana sostenible y la ciclo inclusión para responder a la pregunta de investigación planteada.

1.1. Gobernanza climática: un acercamiento conceptual al contexto de ciudades

El concepto de gobernanza climática no es reciente. Temas como el crecimiento urbano, el incremento de la demanda de recursos y de las emisiones de GEI, evidenciados en los últimos años han sido parte del interés de diferentes actores privados, públicos y sociales que implica la relación de la gobernanza y el cambio climático. Esto ha llevado no únicamente a replantear cómo se percibe la gobernanza climática, sino también a considerar la urgencia de implementar acciones que requieren de la vinculación organizada de nuevos actores, entre ellos los gobiernos locales, para enfrentar los emergentes retos climáticos.

La gobernanza de manera general puede ser definida como “la forma de dirigir y gobernar entre una pluralidad de actores y sistemas que son operacionalmente autónomos entre sí, pero estructuralmente conexos a través de diversas formas de interdependencia recíproca” (Jessop 1997, 2003). En este sentido, esta pluralidad requiere de la participación del sector público, sector privado, academia y sociedad civil para lograr emprender acciones por el clima. La gobernanza en el contexto del cambio climático, adquiere mayor relevancia dado a la capacidad que tiene de englobar a múltiples instituciones y relaciones implicadas en los procesos de la gestión del cambio climático (Cerrillo 2005).

De esta manera, para una gobernanza en la que la sociedad civil se empodere de la acción climática local, es necesario concientizar a las personas sobre el impacto que el clima y la variabilidad climática tiene para el desarrollo de sus actividades, y a la vez del impacto que sus acciones generan sobre el clima (OMM 2011). Adicionalmente, la gobernanza climática

es un proceso de toma de decisiones que puede darse a nivel nacional o internacional. No obstante, al analizar ésta desde un ámbito urbano, la relación se determina por la dinámica que mantiene la sociedad junto a las instituciones públicas y privadas dentro de la planificación y gestión de los asuntos relacionados a ciudad (UN-HABITAT 2020). En este marco, se analiza la gobernanza climática urbana, que de acuerdo a Kern y Alber (2008), se implementa a escala municipal a través de cuatro procesos: i) autogobierno, ii) gobierno facilitador, iii) gobierno proveedor y iv) gobierno regulador.

La gobernanza climática urbana desde el enfoque de autogobierno se refiere a las capacidades del gobierno local para dirigir actividades desde la municipalidad o sus instituciones en temas relacionados a la mitigación del cambio climático. En una segunda instancia de gobernanza, el municipio es facilitador en temas relacionados al cambio climático, donde gestiona cooperación con otros sectores y actores para promover acciones que sean ejecutadas en articulación con la empresa privada, academia y sociedad civil. Esto permite sensibilizar y desarrollar un concepto comunitario que favorece la transferencia de experiencias y conocimientos para una mejor implementación de las iniciativas (Adapt Chile 2016).

En esta misma lógica, se plantea un tercer nivel en el cual el municipio es proveedor de servicios. Aquí la administración pública tiene mayor capacidad y puede proponer o implementar acciones desde el territorio local por el cambio climático. Por último, el municipio es regulador; es decir que puede ejercer gobernanza mediante la propuesta de estrategias o normativas que favorezcan la mitigación en materia de energía, transporte, movilidad, planificación y uso del suelo. Es así que los gobiernos locales pueden incorporar el cambio climático dentro de sus planes y lograr efectos significativos por medio de la coordinación interinstitucional e intersectorial (Adapt Chile 2016).

Como se analizó, el gobierno local ha adquirido un nuevo rol con múltiples capacidades para lograr articular distintos niveles y plantear acciones más efectivas en respuesta al cambio climático. A pesar de que los municipios no tienen la competencia exclusiva de una política climática, sí cuentan con la potestad para transversalizar esta línea dentro de sus planes de desarrollo empero es importante notar que esto depende en gran medida de la voluntad política de autoridades locales, la cual requiere del apoyo de otros actores y sectores.

1.2. Repensar las ciudades hacia una movilidad sostenible

1.2.1 El Cambio Climático y ciudades sostenibles

Analizar la gobernanza climática urbana conlleva a pensar en las ciudades y los procesos de sostenibilidad de una manera distinta, pues las ciudades son las principales demandantes de energía y responsables del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Por lo que no solamente representan un causal del impacto del cambio climático, sino también un potencial hacia acciones por su mitigación, que deberán ser impulsadas desde el contexto de ciudades (Vollman 2019).

La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, define al cambio climático como “cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera global y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables” (IPCC 2018, 75). El calentamiento global se ha desencadenado a nivel mundial a partir de la revolución industrial, como consecuencia de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), siendo el dióxido de carbono el más importante de ellos, con una contribución del 63,5% (OMM 2011).

Las condiciones climáticas afectan a los diferentes sectores de la sociedad, y preocupan aún más en comunidades vulnerables de países en vías de desarrollo. La Organización Meteorológica Mundial (OMM) ha ayudado a tener una mayor conciencia del impacto antropogénico sobre la variabilidad climática, además indica que el 40% de la población mundial habita en áreas urbanas, por lo que resulta imprescindible que desde las ciudades se trabaje en generar medidas de mitigación urgentes, entendiendo que la mitigación es la “intervención humana destinada a reducir las emisiones o mejorar los sumideros de gases de efecto invernadero” (IPCC 2018, 85).

Según las estimaciones, la población urbana mundial prácticamente se duplicará para el 2050, por lo que la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030 destaca especialmente en el Objetivo número 11: Ciudades y comunidades sostenibles, reconociendo a las ciudades como actores claves para hacer frente al Cambio Climático (ONU 2017). De acuerdo a la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) se indica que el 64% del transporte global se realiza en entornos urbanos, y que para el año 2050 se estima que se triplicará la cantidad total de kilómetros recorridos. De esta manera los desafíos en cuanto a movilidad serán aún

mayores, si desde las ciudades no se generan nuevos modelos en lo referente a la movilidad urbana (Sumilbao 2019).

Seguidamente, para alcanzar la meta 11.2 planteada al 2030 que refiere a proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos, se requiere de la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, mujeres, niños y personas con discapacidad (ONU 2017). Se requiere generar un nuevo enfoque en cuanto a la planificación urbana, pasar de planificar ciudades en las que se prioriza el automóvil privado, a plantear sistemas de movilidad más sostenibles que recogen e integren diversas alternativas para el desplazamiento, integrando el uso de la bicicleta para reducir la contaminación, el consumo energético, y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía (Sumilbao 2019).

1.3 Movilidad Urbana Sostenible en las ciudades

La movilidad sostenible se define como el modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales (Requena 2013). Ésta es determinada en la medida en que una ciudad garantiza a sus habitantes de manera inclusiva el acceso a todos sus servicios. A la vez repercute en su calidad de vida, al priorizar las necesidades ciudadanas, potenciando el uso de transporte público, reduciendo el impacto ambiental y promoviendo un transporte intermodal. Procura además el crecimiento económico fomentando la participación ciudadana bajo principios de igualdad, ecológicos, transporte sostenible y mantenimiento de espacios verdes.

Uno de los puntos críticos de la insostenibilidad de las ciudades radica en su modelo de movilidad. Históricamente planificado en torno a un transporte basado en el automóvil privado, siendo el parque automotor a gasolina el responsable por la mayor parte de las emisiones debidas al tráfico vehicular en las urbes, lo que ha contribuido a la dinámica de degradación de la calidad del aire (Alarcón 2011). En consecuencia, se torna indispensable repensar de forma integral las políticas de movilidad existentes en las ciudades proyectando a la sostenibilidad. En este contexto, la bicicleta es analizada como una herramienta estratégica en torno a esta la problemática de movilidad, el uso del espacio público y el derecho a la ciudad (Pinto Alvarado et al., 2015)

1.3.1. Uso de la bicicleta como medio de transporte urbano

En la realidad europea, en los años sesenta las bicicletas empezaron a tomar mayor relevancia desde la ciudadanía, ante la búsqueda de recuperación de espacio público y enfrentar el crecimiento automotriz. Es así que varias ciudades europeas son ahora referentes latinoamericanos al destinar espacios para el uso de la bicicleta (Robalino 2021).

No obstante, el uso de la bicicleta como medio alternativo de movilidad, es un tema que a nivel regional sigue estando latente, por múltiples circunstancias, particularmente por factores geográficos que en muchos de los casos no ha permitido su correcto desarrollo. Otro factor determinante es el económico, que ante la existencia de necesidades básicas insatisfechas se debe priorizar la dotación de servicios básicos, antes de ejecutar recursos que le permitan transitar a determinada ciudad hacia modelos de movilidad sostenible. Además, el nivel cultural de las personas incide en gran parte en su implementación, pues el cambio climático y las medidas de mitigación no forman parte de los temas prioritarios de la población.

La promoción para el uso de la bicicleta contempla sus ventajas comparativas puesto que este medio alternativo de movilidad no consume energía, no contamina, apenas produce ruido o siniestralidad, es rápida, es beneficiosa para la salud y permite un mayor contacto con el entorno (González 2007). Además, de brindar mayor autonomía al usuario, es eficiente, ligera y utiliza poco espacio. Se estima que un carril de 2 metros de ancho tiene capacidad de albergar a 2000 ciclistas por hora. También, tiene la particularidad de ser accesible para cualquier persona, por ser económica, además que su adquisición y mantenimiento es inferior al vehículo particular (Diputación Foral de Bizkaia 2016, 1-2).

El Banco Interamericano de Desarrollo (2015) generó una guía para impulsar el uso de la bicicleta en América Latina y el Caribe. Determinó que, para materializar estos beneficios en una ciudad, es necesario construir o adaptar una infraestructura ciclo-incluyente, en donde sus ciudadanos se involucren en los procesos de planeación de movilidad, y se adopten políticas públicas para su regulación. Además de contar con instancias competentes en la administración pública que cuenten con la información necesaria para evaluar y monitorear el desempeño del uso de la bicicleta.

La política ciclo-inclusiva, definida como “aquella que busca integrar el uso de la bicicleta en la red de transporte con condiciones seguras y eficientes” (BID 2015, 1) plantea cuatro áreas

temáticas para su correcto desarrollo. La primera corresponde a la infraestructura y servicios complementarios. La segunda a los aspectos normativos y de regulación (políticas, regulación, guías de diseño). La tercera a la operación (gestión, control y operación e intermodalidad). Finalmente, a la participación ciudadana (información, participación, estrategias de promoción) en el cual se centra esta investigación, resalta la necesidad de contar con un modelo de gobernanza local para garantizar su éxito y permanencia en el tiempo.

1.4 Debates sobre la institucionalización

1.4.1 Rol del gobierno local en la institucionalización de la participación

La institucionalización es concebida como el derecho a participar atendiendo a normas o códigos de conducta que regulan el comportamiento de los participantes. Estos son expedidos por las autoridades y determinan quienes pueden participar, escenarios y alcance de la participación, los instrumentos y procedimientos para el relacionamiento de la ciudadanía con las autoridades y cuáles son los resultados esperados de la acción. No obstante, se cuida que la institucionalización no tienda a burocratizar el proceso y se transforme en una limitación al transformar el ejercicio ciudadano en un procedimiento altamente reglamentado, repercutiendo en la legitimidad del régimen político (Velásquez 2006).

La institucionalización puede verse condicionada a la postura que manifieste la máxima autoridad del gobierno local y su intención de ceder capacidad decisoria en asuntos de interés colectivo. La denominada voluntad política del alcalde suele ser determinante en estos procesos para la generación de mecanismos, instancias y adopción de políticas de participación ciudadana. El concepto de institucionalización deviene de la postura neoinstitucionalista que hace referencia a una relación compleja de interdependencia entre actores e instituciones (Rodrigues 2018). Entonces, el involucramiento de nuevos actores en temáticas como la movilidad urbana sostenible implica un desafío debido a que coordinar propuestas o nuevos proyectos con diferentes sectores en temas relativamente nuevos para las ciudades intermedias, puede generar falta de incentivos políticos que limiten la voluntad de generar estas propuestas.

Bajo esta premisa, autores como Cabannes sostienen que “la dependencia de la voluntad política del alcalde y la movilización de la sociedad civil es indicador de una institucionalización débil” (Rodrigues 2018, 29). En este sentido, dentro del marco institucional es crucial promover espacios participativos de debate para la propuesta y

formulación de políticas que reflejen intereses colectivos de ciudad, con visión a largo plazo para garantía de su sostenibilidad y no sean el resultado de un apoyo al gobierno de turno o influenciado por el contexto de referencia de los actores políticos tomadores de decisión. Que usualmente impactan en la postura de las máximas autoridades, resultando en el apoyo o restricción de las instancias participativas.

1.4.2 Institucionalización en la generación de políticas públicas participativas

El nivel de institucionalización dependerá en gran medida de la capacidad organizativa de la sociedad civil y del tejido asociativo existente a nivel municipal. Esto se relaciona a la dinámica latente entre la sociedad y autoridades, así como también depende de la cantidad y calidad de las organizaciones (Rodrigues 2018). De igual manera, las organizaciones que tienen renovación y generan nuevos liderazgos, fomentan la capacidad organizativa independiente, la cual no está condicionada únicamente al marco institucional.

Schneider y Welp (2011) aseguran que, trascendiendo de la organización, es fundamental la presión que ejerce la ciudadanía frente a las autoridades para la adopción de políticas participativas. Avritzer (2002) hace hincapié en que la organización debe proponer la adopción de nuevas prácticas, de carácter deliberativo, temática urbana y en el marco de derechos.

1.4.3 Institucionalización de políticas de MUS en torno a la promoción del uso de la bicicleta

La implementación de estrategias de MUS presenta como principal problemática la institucionalización de políticas que permitan ejecutar acciones en el largo plazo para lograr un impacto relevante. A pesar de las iniciativas propuestas en diferentes contextos, la gobernanza se ve limitada y un accionar conjunto necesita ser aterrizado dentro de normativas, planes, proyectos con acogida de múltiples actores para poder implementarse de manera más efectiva.

La movilidad sostenible ha sido abordada en el contexto urbano a través de la reorganización de servicios, enfocándose principalmente en el más común y con mayor demanda que es el transporte público, encaminado a sistemas integrados con mayor planificación. Bajo este escenario el enfoque de movilidad sostenible adquiere más relevancia, trascendiendo de

políticas centradas en el uso de vehículos en las urbes y pensando en una conexión intermodal de desplazamiento con mayor sostenibilidad social, económica y ambiental.

La institucionalización se entiende como un mecanismo de legitimación de diferentes sociedades o como un fenómeno que asocia mejores políticas públicas y mejores resultados en términos de desarrollo (BID 2015). En este sentido, para institucionalizar políticas de movilidad urbana sostenible es necesario que exista una lógica de gobernanza climática, que permita articular distintos niveles y sensibilizarlos sobre la temática para que las estrategias implementadas puedan tener acogida.

En políticas específicas sobre el uso de la bicicleta, el gobierno local debe propiciar que la ciudadanía, en especial las generaciones jóvenes, forme parte de todo el proceso, desde sus fases iniciales de planeación de rutas e infraestructura, así como brindar un acompañamiento en su implementación, asegurando que los proyectos sean pensados en los usuarios y garanticen su legitimidad, puesto que en muchas ocasiones “las políticas de bicicleta, como las que regulan su uso, son utilizadas, promovidas e incluso obstaculizadas por la comunidad misma” (BID 2015, 10).

1.5. Entrada metodológica para comprender las estrategias de institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta

La estrategia metodológica de esta tesina es de carácter analítico-descriptivo y busca identificar estrategias para institucionalizar la participación juvenil en la generación de políticas públicas que promuevan el uso de la bicicleta en Ambato. Para ello, cualitativamente se partió del método de estudio de caso para la selección de la ciudad de Ambato y se apoyó de técnicas de recolección de datos tales como entrevistas semiestructuradas a actores claves y revisión documental.

El objeto de investigación se centró en el uso de la bicicleta. Según el Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC), hasta el año 2017 en Ecuador, únicamente el 1,42% de la población mayor a 5 años usaba la bicicleta como medio de transporte (Diario La Hora 2021). El uso de la bicicleta ha evolucionado desde su introducción al país a inicios del siglo XX y es evidente que cada vez adquiere mayor fuerza, considerando el impacto ocasionado por el parque automotor en el tema ambiental y debido al impulso de varios colectivos ciudadanos

de diversas ciudades del país. En la actualidad se lo concibe no sólo como una alternativa al problema de la movilidad, sino también para concientizar a la población sobre el uso del espacio público y la configuración de la ciudad (Pinto et al 2015).

Durante la pandemia, la capital ecuatoriana fue la ciudad que fortaleció principalmente el acceso a este medio de transporte alternativo y sostenible, pasando de 30.000 viajes diarios a 196.000 (Diario La Hora 2021). Por su parte, en Ambato las actividades de movilidad sostenible se redujeron, pasando de contar con 2 ciclopaseos al mes, a cero en los últimos años y evidenciando que, de los desplazamientos no motorizados, solamente el 3% se lo realiza en bicicleta (YES, Llacta LAB y AMB Lab 2021). Además, cabe citar que en el marco del Laboratorio Urbano se desarrolló el Plan de movilidad emergente Ambato post Covid-19, cuya implementación del plan piloto para promover la movilidad activa mediante el uso de la bicicleta, no tuvo el éxito esperado ni contó con el apoyo de la ciudadanía, en especial por el sector comercial del casco central de la urbe.

Bajo este contexto, el interés sobre la institucionalización de la participación como el motor para la implementación exitosa de una política lleva a definir a Ambato como el caso de estudio. En principio dada su condición de ciudad intermedia, con un plan de movilidad urbana sostenible en fase inicial de implementación, que ha tenido el apoyo de la cooperación internacional para promover la sostenibilidad en temas de transporte urbano y alternativo, pero que presenta limitantes en torno a la participación ciudadana frente a esta política. La relevancia de la investigación se centra en considerar a Ambato como una ciudad intermedia con un crecimiento de la mancha urbana más rápido que de su población (YES, Llacta LAB y AMB Lab 2021) lo que ha desencadenado el aumento del parque automotor y la necesidad entonces de promover otro modo de transporte que frene el aumento de gases efecto invernadero producto de diésel. Pero a su vez en la necesidad de promover el uso de la bicicleta a partir de la institucionalización de la participación juvenil.

Como técnicas de recolección de datos se incluyeron fuentes primarias y secundarias. Para el procesamiento de la información se utilizaron categorías como: institucionalización, participación, políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible con enfoque en el uso de la bicicleta. Permitiendo identificar datos claves que sean de utilidad para formular una propuesta sobre las estrategias de institucionalización que promuevan el uso de la bicicleta

desde los jóvenes. Además, se hizo uso de material audiovisual y documental como tesis, prensa escrita, registros censales, normativa local tales como ordenanzas y proyectos pilotos.

Entre los documentos públicos analizados se contó con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Ambato (PDOT 2050) y su correspondiente Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS 2033). Además, se contempló las organizaciones juveniles dentro del mapa de actores que conforman la organización y el tejido social dentro del cantón Ambato; así también se analizan políticas de movilidad e informes afines.

Las fuentes fueron seleccionadas considerando la fecha de publicación, procurando incorporar contenido reciente y actualizado al ser el periodo de estudio entre el 2020 y 2021, por su relevancia e impactos que tiene mayor influencia en el contexto de la pandemia del Covid-19 para el tema de investigación. Además, se complementó el levantamiento de información a través de entrevistas semiestructuradas a actores claves, tanto del gobierno local como a líderes comunitarios y colectivos sociales juveniles. Las entrevistas fueron realizadas considerando la relevancia de los actores en la temática de participación juvenil y su incidencia en la propuesta de políticas públicas sobre el uso de la bicicleta. Se contempló actores que cuentan con información relevante y estructurada, que tienen conocimiento de los procesos políticos, sociales e institucionales, entre ellos: funcionarios del GAD Municipalidad de Ambato, quienes laboran en temas vinculados al eje de la investigación, con un rol de liderazgo en la implementación así como en el desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible y cambio climático en Ambato, además a jóvenes líderes y parte de colectivos de la sociedad civil relacionados a la temática.

Se priorizó el estudio de fuentes locales y nacionales, con el fin de mantener una realidad más aproximada y comparable con el estudio de caso. No obstante, también se analizaron fuentes y data de otros países con el fin de estudiar los alcances y estrategias implementadas, la participación e institucionalización existente en otros contextos que podrían tener replicabilidad en Ambato.

La investigación pretende contribuir con insumos que puedan ser referente de política pública. Se contó con acceso cercano y de primera línea a fuentes y actores del gobierno local y colectivos, lo cual facilitó el levantamiento de información en el tiempo de estudio establecido.

Tabla 1.1. Estrategia metodológica sobre levantamiento de datos

ENTRADA METODOLÓGICA		
METODOLOGÍA	MÉTODO	TÉCNICAS DE PRODUCCIÓN DE DATOS
Cualitativa (Institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas de promoción del uso de la bicicleta)	Estudio de caso (Definición de una ciudad intermedia con problemas en la participación ciudadana (juvenil) Caso de: Ambato	a) Entrevistas semiestructuradas a actores clave, tanto del gobierno local como de líderes comunitarios y colectivos sociales juveniles. b) Análisis documental, revisión bibliográfica de fuentes primarias y secundarias sobre conceptos clave. c) Análisis de material audiovisual y escrito como: documentales, tesis, prensa escrita, registros censales, normativa local como ordenanzas y planes piloto.

Fuente: Datos tomados del trabajo investigativo

Capítulo 2

La institucionalización de la participación juvenil en las políticas para la promoción del uso de la bicicleta: El caso de Ambato

El presente capítulo aborda el caso de estudio con una introducción sobre la caracterización y antecedentes que justifican la relevancia de Ambato como ciudad objeto de la investigación. Cita los antecedentes en cuanto a la institucionalización y mecanismos existentes en el GAD Municipalidad de Ambato que favorecen la participación juvenil, además las políticas públicas sobre movilidad y con las que se cuenta para la promoción del uso de la bicicleta en la urbe. Esto con el propósito de responder a la pregunta de investigación planteada. Finalmente, se plantean algunas estrategias para la institucionalización de la participación juvenil de cara a las políticas sobre transporte alternativo (promoción del uso de la bicicleta).

2.1 El contexto de la movilidad urbana en Ambato

Ambato es la capital de la provincia de Tungurahua, caracterizada como la mayor urbe de esta provincia en tamaño, representatividad y población, con aproximadamente 350.000 habitantes. Se encuentra ubicada estratégicamente en el centro del país, lo que permite su conexión entre las tres regiones y a su vez representa un eje comercial a nivel nacional (GADMA 2015). Esta característica se evidencia durante la pandemia, destacando su importancia para garantizar la dotación de alimentos, asegurando la seguridad alimentaria de las familias ecuatorianas.

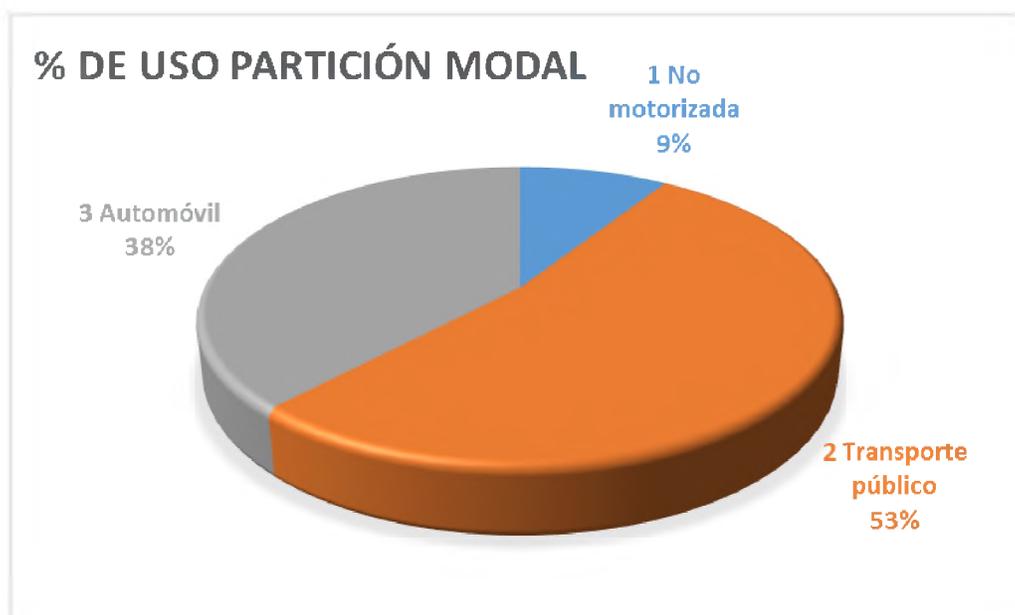
El cantón se ubica en la Cordillera Occidental y debido a su condición geográfica está expuesto a múltiples amenazas, entre ellas: volcanismo y ceniza, fallas sísmicas, incendios forestales, deslizamientos, inundaciones, sequías, entre otras (GADMA 2021). La historia de la ciudad demuestra resiliencia, donde sus habitantes han aprendido a convivir con amenazas naturales y antrópicas, superando tres terremotos. Esto ha impactado simultáneamente en la compleja planificación de Ambato, que cuenta en gran medida con una reconstrucción sobre ruinas. Así, la ciudad se compone en cinco plataformas, en donde el casco central se encuentra en la plataforma 1 con una cota de 2.577 msnm, y la plataforma 3 o alta, a los 2.644 msnm, las plataformas 2, 4 y 5 se ubican al otro lado del río con alturas diferentes, lo que ocasiona problemas de interconexión entre ellas y por tanto de movilidad (GADMA 2021).

La movilidad urbana en el cantón Ambato evidencia algunas problemáticas relacionadas al crecimiento poblacional urbano, así como un incremento del uso de transporte motorizado, movilidad individual y un transporte público predominante en el sistema modal. Es así que “la oferta de transporte público que posee el cantón representa la cobertura de transporte para satisfacer las necesidades de desplazamiento de pasajeros y movilidad de carga en y a través de la ciudad” (GADMA 2021, 279). Ambato cuenta con un transporte público masivo poco eficiente debido a su limitada oferta de horarios, deficiente calidad en el servicio y falta de implementación de un sistema intermodal.

El parque automotor público representa el 6,43% del total de automotores, mientras que el privado el 93,57% (GADMA 2018). De esta manera, el 37.6 % de los viajes se realizan en vehículo privado y de mantenerse la tendencia actual, se estima que el transporte público irá disminuyendo su ocupación, siendo este factor uno de los principales emisores de GEI (GADMA 2021). A esta realidad se suma la difícil topografía del territorio, la centralidad de servicios que obligan a los ciudadanos a desplazarse hacia el casco central, la falta de facilidades e incentivos para la movilidad alternativa y la baja calidad de los combustibles (GADMA 2013). En este último aspecto en el 2017 se vendieron 49'085.000 gal de gasolina súper, 30'289.000 de extra y 22'676.500 de diésel, emitiendo un aproximado de 582.36 Gg de CO₂eq en lo que respecta a transporte. Por ello se estima que entre el 2016 y 2018 las emisiones de CO₂ tuvieron un incremento del 50% en Ambato (Mobilise your city 2021).

Adicionalmente, de acuerdo al PLAMTA 2013, apenas el 9% de los ambateños utilizan transporte no motorizado, de los cuales el 91% se transporta a pie, 3% en bicicleta y el 6% utiliza otras alternativas (fig.2.1). Esto refleja que la partición modal de transporte es limitada, las personas no tienen acceso seguro a alternativas que faciliten el uso multimodal, lo cual no necesariamente es consecuencia de una falta de interés, sino de la carencia de mecanismos que favorezcan movilizarse de una manera distinta al transporte motorizado. Por último, las autoridades plantean en su visión la atención a transporte multimodal; sin embargo, en la institucionalización se complejiza por la aceptación ciudadana y su repercusión en el costo político que conlleva.

Gráfico 2.1. Partición modal uso de transporte en Ambato



Fuente: PLAMTA. 2013.

Nota: Tomado de la consultoría de YES Innovation.

En este contexto, la problemática se agudiza por factores colaterales como la falta de liderazgo producto del desconocimiento, la insuficiente capacidad institucional para incorporar la sostenibilidad en los planes de desarrollo, una escasa visión política influenciada por intereses y poderes económicos del sector del transporte y casas comerciales de vehículos particulares. Además de la idiosincrasia y cultura ciudadana que prioriza al uso del vehículo privado, así como la falta de directrices a nivel nacional con políticas claras que permitan la implementación de una eficiente movilidad sostenible.

2.2. El uso de la bicicleta como eje relevante de la movilidad urbana sostenible en Ambato: Desafíos y limitaciones

Ambato a pesar de contar desde el 2018 con asistencia técnica y asignación de recursos no reembolsables provenientes de la cooperación internacional, no ha logrado implementar la infraestructura necesaria ni generar las condiciones adecuadas en cuanto al uso y promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Es fundamental, que la ciudad cuente no sólo con una red de infraestructura vial independiente, compartida y segregada, con estacionamientos públicos y privados para bicicletas; sino además con otros servicios

complementarios como barandas de apoyo y talleres de reparación que fomentan su uso; pues si la ciudad ofrece las facilidades necesarias puede afianzar su uso.

Se evidenció que persiste la idea generalizada de que su uso en la ciudad, es únicamente con fines deportivos y recreativos por diversas circunstancias. Los colectivos ciudadanos que se han ido formando atienden a ese propósito. Mientras tanto, el uso del vehículo particular sigue siendo el principal modo de transporte en Ambato, utilizado por el 40% de la población. Además, expertos afirman que el crecimiento vehicular aumenta más rápido que la población, con 180 autos por cada mil habitantes, mientras que la tasa nacional es de 133 autos por cada mil habitantes (Euroclimaplus 2018).

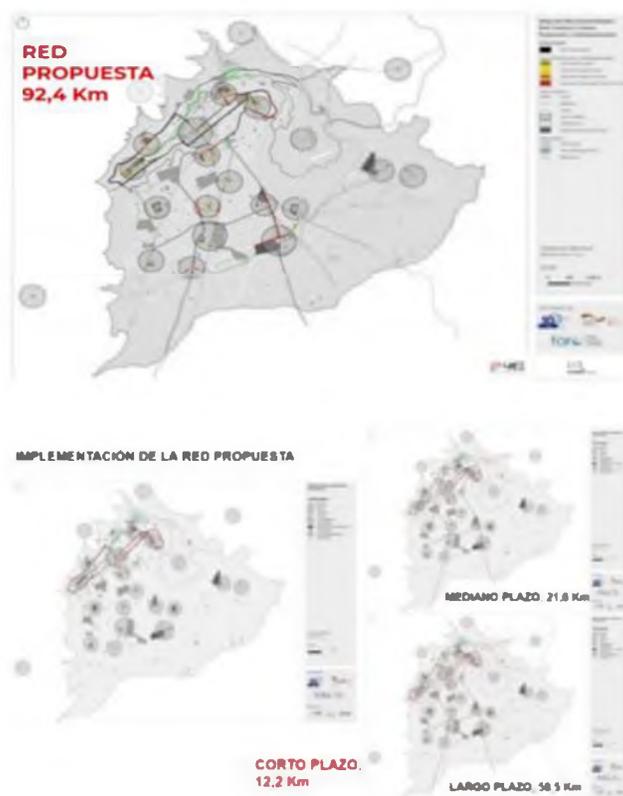
Los diferentes actores señalan que la topografía de la ciudad, dividida en varias plataformas, no brinda las facilidades para promover el uso de la bicicleta con total facilidad y conectividad. Ante lo cual se requiere que este tipo de movilidad alternativa sea acoplada a un sistema intermodal de transporte público que mejore el acceso, ayude a reducir los tiempos de viaje y espera, y cree una ciudad con un transporte más sostenible (BID 2015). Otra dificultad considerada por quienes la utilizan a diario, es la inseguridad latente en el territorio nacional y local, que se agudiza aún más para las mujeres que usan la bicicleta de manera independiente, ante lo cual es necesario su planificación con visión de género y que la ciudad garantice seguridad, vigilancia e iluminación por las zonas que sean definidas como parte de la infraestructura ciclo-inclusiva.

A nivel mundial, las mejores prácticas para su fomento indican que la participación ciudadana es clave para alcanzar su sostenibilidad en el tiempo, por lo que ésta debe ser considerada por parte de la municipalidad, como parte fundamental de cada etapa para su implementación, desde su inicio. La participación ciudadana fortalece el diseño de una política ciclo-inclusiva, complementa la información técnica con la experiencia ciudadana y garantiza el éxito de cualquier iniciativa relacionada con su uso. “Los diseños de infraestructura y sus redes, facilidades y cualquier componente de una política ciclo-inclusiva deben contar con la participación ciudadana para garantizar su permanencia en el tiempo” (BID 2015, 12). En el marco de la emergencia sanitaria, la Municipalidad de Ambato realizó dos encuestas ciudadanas para conocer sus cambios de patrones de movilidad, evidenciando una mayor predisposición de la gente por modos activos de movilidad. En cuanto a resultados del pilotaje, a pesar de la poca aceptación, sirvió para tener una línea base que permitirá disminuir

de manera progresiva la presencia del vehículo particular en la ciudad y que servirá como insumo en la realización del SUMP.

Este pilotaje concluyó que las plataformas de la ciudad pueden estar estructuradas por ciclo rutas que conecten micro centralidades en donde se fortalezca la vivienda, actividades, servicios y equipamientos de proximidad. Estableciendo una propuesta de red ciclística de 92.4 km, con una implementación a corto plazo de 12.2 km, 21.6 km en una fase a mediano plazo y una a largo plazo de 58.5 km (fig. 2,2), con ello se logrará generar una transición definitiva hacia modos de desplazamiento más sostenibles (YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021).

Gráfico 2.2. Red ciclística a largo, mediano y corto plazo



Fuente: YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021

Las falencias a resolver para un nuevo ecosistema de movilidad, con el propósito de que sea funcional son las siguientes: incrementar parqueaderos para uso de bicicletas, disminuir parqueaderos públicos ubicados en las vías, regular el transporte público para hacerlo más eficiente y accesible, facilitar el transporte multimodal que integre a la bicicleta, generar

estrategias de reorganización del tránsito y solución de bicicletas públicas que deben ser prioridad antes de la implementación de las redes ciclo-inclusivas.

2.2.1. Normativas para la competencia de tránsito y transporte

El Municipio de Ambato asumió la competencia de planificar, organizar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, mediante Convenio de Transferencia de Competencias suscrito con el Gobierno Central en febrero de 2007, bajo la legislación vigente a esa fecha. Competencias que son esclarecidas con la vigencia de la Constitución de la República en el 2008, que menciona sobre planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. Para este fin se aprueba con resolución No. 400.138 la “Ordenanza general que regula el tránsito y transporte terrestre en el cantón Ambato” vigente desde junio 2009, en su artículo 2 cita los medios de transporte alternativos que se regulan, excluyendo en ellos a la bicicleta, más en su artículo 22 se menciona:

Del uso de la vía para bicicletas: Los ciclistas podrán disponer de vías de circulación privilegiada, como ciclovías y espacios similares; con derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos. Se promoverá e impulsará la participación de los diferentes sectores de la colectividad y de la empresa privada, en el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos. En todo nuevo proyecto (...) se incorporarán senderos para el uso de bicicletas de acuerdo con las especificaciones que se establecieron en las normativas correspondientes. Se incorporarán vías nuevas de circulación y lugares destinados para el establecimiento de bicicletas en el área urbana (GADMA, 2009).

Posteriormente con la entrada en vigencia del COOTAD en el 2010 se asigna entre las funciones de los GAD municipales la de promover el desarrollo sustentable del cantón, a través de la generación de políticas públicas que garanticen la inclusión de sus habitantes, y de la implementación de sistemas de participación ciudadana, los cuales permiten velar por el cumplimiento del ejercicio de los derechos y a su vez que el accionar municipal sea más democrático.

Por cuanto las disposiciones del COOTAD determinan que el proceso de transferencia de competencias tiene el carácter de irreversible. El Consejo Nacional de Competencias, el 26 de abril de 2012 mediante la Resolución No. 006-CNC-2012 con la que se transfieren a los GAD

municipales en forma obligatoria y progresiva estas competencias, ratificó las competencias antes transferidas al GADMA (MobiliseYourCity 2021).

Considerando que en el artículo 16 de esta resolución estipula que se debe contar con un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial, el GADMA elaboró a través de consultoría, los estudios de su plan bajo el concepto de la Planificación Estratégica Participativa y enmarcados en las directrices generales del PDOT, así como en las de la Planificación Nacional (MobiliseYourCity 2021). En el año 2013 el Concejo Municipal aprobó el Plan Maestro de Movilidad y Transporte del cantón Ambato (PLAMTA), una política pública creada para gestionar la movilidad dentro del cantón hasta el año 2032, y que enfoca su accionar en facilitar el tráfico vehicular a través de soluciones viales (GADMA 2013).

El PLAMTA cuenta con un marco regulatorio, la Ordenanza aprobada con resolución No. 400.151, misma que estipula en el artículo 9 que “para la ejecución de los planes, programas y proyectos definidos, se considerará la opinión y participación permanente de la comunidad, representada a través de sus organizaciones jurídicamente reconocidas” (GADMA 2013, 11).

Sin embargo, la implementación de iniciativas relacionadas a la movilidad sostenible se ha visto limitada justamente por una carente socialización y participación que se han reflejado en un rechazo a este tipo de políticas por parte de la ciudadanía ambateña. Además de carecer de una visión de sostenibilidad, a pesar que su objetivo se orientó a conseguir una movilidad eficiente de las personas y mercancías y proporcionar un acceso amplio y equitativo a las oportunidades que ofrece la urbe. Lo mencionado ha generado el detrimento de los problemas actuales que se complejizan y tornan cada vez más evidentes con la expansión urbana, condición que se presenta en mayor medida en ciudades intermedias como Ambato (GADMA 2013).

A la fecha actual son inexistentes las normativas de MUS, así como la dotación de infraestructura y ciclorutas permanentes que fomenten el uso de la bicicleta. Durante algún tiempo se generaron ciclopaseos recreativos en zonas específicas de la ciudad, un domingo al mes, los cuales poco a poco dejaron de realizarse pese a que tenían buena acogida de ciudadanos, principalmente de las familias ambateñas. Posteriormente, el municipio adquirió en la administración pasada bicicletas públicas e invirtió en cierta infraestructura para su

alquiler; sin embargo, estos sitios nunca se habilitaron como un servicio público a la ciudadanía, generando malestar y rechazo, mientras las bicicletas han tenido un uso restringido, debido a la falta de políticas públicas claras.

2.2.2. Actualización del PLAMTA y su vinculación con MUS

Bajo las consideraciones antes expuestas, el PLAMTA requiere una actualización que incorpore orientaciones hacia políticas de movilidad urbana sostenible. Esta necesidad se ha trasladado a diferentes instancias de cooperación internacional que lo respaldan, como son la Unión Europea y Euroclima+. Estos desde mediados de 2018 financian su actualización y contemplan la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible - SUMP, que contempló como fecha de cierre finales de 2020, el cual sigue siendo un tema pendiente que aún no se ha sometido para conocimiento y aprobación en el pleno del Concejo Municipal.

Varios han sido los compromisos asumidos por la ciudad a nivel internacional para encaminarse a una MUS. Entre los proyectos emprendidos constan: Ciudades Intermedias Sostenibles (CIS) con la GIZ, que ha dotado de insumos para el SUMP y PDOT, Semana de la movilidad con Grupo Faro, Construcción de las bases para el SUMP de Ambato cuyo logro principal fue emanar un conjunto de directrices de la Unión Europea a través del enfoque *MobiliseYourCity*. Adhesión al contenido de la Carta Internacional del Caminar con Walk 2, afirmando el compromiso de garantizar el derecho a caminar; y, la adhesión a la iniciativa Acciones hacia un transporte amigable con el medio ambiente, con el propósito de tomar acciones para descarbonizar la movilidad de la ciudad (YES Innovation, Lacta LAB y AMB Lab 2021).

Tabla 2.1. Principales compromisos de la ciudad de Ambato

ORGANISMO	PROYECTOS EMPRENDIDOS	PRINCIPALES LOGROS
Unión Europea Euroclima+	Actualización del Plan Maestro de Transporte y Movilidad de Ambato	Proceso en marcha para incorporar un enfoque de planificación urbana integral, incluyendo medidas multimodales y de mejora de movilidad, abarcando todas las aristas de la movilidad y con enfoque hacia el desarrollo equilibrado e integrado de otros medios de transporte.

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)	Ciudades Intermedias Sostenibles (CIS). Agenda de Acción Climática 2019	La Alianza ha logrado generar alianzas estratégicas y programas que fomenten la sostenibilidad, no hay productos definitivos, pero hay avances en los insumos para el SUMP y PDOT.
	Semana de la Movilidad 2019 (Grupo FARO)	Grupo faro ha liderado programas para la semana de la movilidad, se han realizado eventos del parking Day, ciclopaseo y ferias de emprendimiento. Además se utilizó este espacio para recolectar información ciudadana
	Construcción de las bases para el SUMP de Ambato	Conjunto de directrices de la Unión Europea a través del enfoque MobiliseYourCity
WALK 21	Adhesión al contenido de la Carta Internacional del Caminar (2019)	Compromiso de garantizar el derecho a caminar y la oportunidad de disfrutarla, apoyada y alentada por todos
ACT propuesta	Adhesión al contenido de la iniciativa "Acciones hacia un transporte amigable con el medio ambiente" Actions toward Climate-friendly Transport por sus siglas en inglés.	Tomar acciones para descarbonizar la movilidad de la ciudad

Fuente: YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021

Nota: Tomado del informe final. Consultoría sobre el diseño de una red de infraestructura ciclística y zonas de peatonalización: dirección técnica e implementación de dos proyectos piloto en la ciudad de Ambato.

2.2.3. Plan piloto Ambato en bici y a pie

La pandemia presenta un nuevo contexto donde se evidencia la necesidad de establecer sistemas alternativos de movilidad. En donde Grupo FARO convocó a la consultoría internacional para el diseño de una Red infraestructura ciclística y zonas de peatonalización, dirección técnica e implementación de un proyecto piloto con fondos propios de alrededor de \$80,000 no reembolsables por la ciudad. Es así que Ambato en su afán de continuar con el proceso SUMP, en el marco del Laboratorio Urbano en el mes de febrero 2021 ejecutó el Plan de Movilidad Emergente Ambato post Covid-19 junto al Grupo Faro, implementando el Plan Piloto Ambato en bici y a pie.

Tabla 2.2. Productos de la consultoría para el diseño de una Red infraestructura ciclista y zonas de peatonalización

PRODUCTO	OBJETIVO	FECHA DE ENTREGA
P.1	Plan de trabajo, estrategias de comunicación, metodología de participación ciudadana y cronograma de trabajo.	10/9/2020
P.2	Evaluación y diagnóstico de infraestructura ciclista y zonas peatonalizadas existentes y tramos sugeridos de intervención	P2a entregado el 25/09/2020 y P2b entregado el 23/10/2020
P.3	Definición de la red ciclista general y zonas de peatonalización y semipeatonalización estructuradas en fases de implementación a corto, mediano y largo plazo e identificación de los segmentos específicos que serán implementados en los proyectos pilotos	28/10/2020
P.4a	Diseño de infraestructura ciclista y zonas peatonalizadas y semipeatonalización propuestos para la zona del proyecto piloto	10/11/2020
P.4b	Diseño de infraestructura ciclista y zonas peatonalizadas y semipeatonalización propuestos para la fase a corto plazo incluyendo la zona de proyectos piloto.	22/3/2021
P.5	Implementación de proyectos piloto y obtención de resultados de indicadores	15/3/2021
P.5-1	Informe de implementación	
P.5.2	Informe de resultados de comunicación y participación	
P.6	Informe final y productos de conocimiento	15/3/2021

P.6a	Informe final	
P.6b	Documento para publicación	
P.6c	Infografías	

Fuente: YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021

Nota: Tomado del Informe final. Consultoría sobre el diseño de una red de infraestructura ciclística y zonas de peatonización: dirección técnica e implementación de dos proyectos piloto en la ciudad de Ambato.

Según el informe final, se contó con el apoyo de colectivos, actores interesados en el proceso y personas con movilidad reducida. En las dos semanas de vigencia, se demostró que la propuesta de generar redes de ciclovías y peatonalización es viable y tiene gran potencial. Para lograrlo, se recomienda implementar de forma paulatina en el largo plazo e incidir no sólo en la ciudadanía del casco central, sino en la gran parte de la población que lo transita a diario (YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021).

Por otra parte, desde la visión social, política y ciudadana, esta implementación no tuvo el éxito esperado, pues demostró las grandes falencias internas de la municipalidad. Esto impidió una adecuada articulación y una efectiva comunicación de los objetivos que se perseguían, lo cual generó rechazo y poca apropiación del proyecto en la ciudadanía, de forma particular en el sector comercial que predomina en el área de su implementación (Marín 2021).

Gráfico 2.4. Efectividad del plan piloto en el caso central de Ambato



Fuente: YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021

En este sentido, es necesario que las políticas ciclo-inclusivas incluyan planes a corto, mediano y largo plazo en la que los jóvenes participen de forma activa en sus diferentes etapas. Entre los impactos positivos de la participación ciudadana, están las estrategias de promoción y creación de programas o proyectos relacionados con la bicicleta que generan mayor legitimidad en su implementación y mayor aceptación. Además, generan efectos positivos en términos de la utilidad y “asegura la efectividad de las políticas o el desarrollo adecuado de infraestructura pues la opinión del usuario se tiene en cuenta durante el proceso de planeación, aprobación e implementación” (BID 2015, 12).

Gráfico 2.5. Implementación del plan piloto en el caso central de Ambato



Fuente: YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021

2.3. Mecanismos de participación juvenil en Ambato

Existen diferentes mecanismos de participación ciudadana, pero su efectiva implementación para la propuesta de políticas se ve afectada por un proceso de institucionalización limitado. En Ambato se cuenta con la “Ordenanza que regula el sistema de participación ciudadana y control social en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato” aprobada con resolución No. 400.159, misma que establece diferentes instancias de participación ciudadana. Entre ellas la asamblea de participación ciudadana, el consejo de planificación participativa, asambleas ciudadanas locales y otros mecanismos de participación (GADMA 2014). Sin embargo, ésta no ha logrado integrar e institucionalizar la participación para denotar un cambio en la formulación de políticas en la línea de acción climática.

En la actualidad, ningún mecanismo de participación ciudadana aborda de manera específica temas de movilidad sostenible. Está en tratamiento una reforma a la Ordenanza antes referida, para codificar diversos cuerpos normativos que se encuentran dispersos en varias ordenanzas, con lo que se anhela contar con un marco legal integral, que garantice una participación efectiva de la ciudadanía en los diferentes temas de su interés.

2.3.1 Participación juvenil en la construcción de políticas públicas

La juventud es una construcción social generacional, vinculada a relaciones en las que intervienen factores de carácter social, político, económico, territorial y cultural, en el cual los sujetos además podrán o no agruparse conforme a sus intereses o identidades comunes (Gaviria et al 2014). Los jóvenes son actores estratégicos frente a las distintas problemáticas, la participación es un derecho a ser considerado para la construcción de políticas públicas (Cognuk y Numer 2020), una de estas líneas es la acción climática. En el caso de Ecuador la población joven es un grupo etario predominante, seis de cada diez ecuatorianos tienen menos de 29 años. En el último Censo del INEC, en el caso de Tungurahua, su población se encuentra concentrada principalmente en edades jóvenes, comprendida entre los 15 hasta los 29 años, llegando a ser el 27,1% de la población total en el sector urbano y el 26.52% en el sector rural (INEC 2010).

Considerando a la juventud, el cantón cuenta con normativa que busca promover la participación y vinculación de jóvenes, no solamente por ser un grupo significativo poblacionalmente, sino también por ser este un grupo etario importante con potencial de generar cambios frente a los nuevos desafíos globales que los impactan en mayor medida. Es así que Ambato cuenta desde el 2019 con la “Ordenanza que promueve el emprendimiento, la inserción laboral y participación activa de los jóvenes en el desarrollo del Cantón” aprobada con resolución No. 100.157, el último enfoque busca el involucramiento y los mecanismos que garanticen su vinculación en el accionar público, a través de la creación de la Asamblea Ciudadana Juvenil, lo que permite tener una juventud asociada no sólo a la construcción directa de política pública, sino también acciones impulsadas desde la sociedad civil.

A pesar de la existencia de varias instancias de participación ciudadana que se encuentran normadas bajo ordenanzas en Ambato, la vinculación juvenil es indirecta en la mayoría de ellas, además no todas las instancias han logrado un grado de participación juvenil alto, únicamente las asambleas ciudadanas locales y el consejo consultivo por su especificidad. En

cuanto a su incidencia en la generación de políticas públicas se identifican pocas instancias que logran su cometido, como es el Consejo de planificación participativa en lo referente a la aprobación del presupuesto participativo; la Asamblea Ciudadana Juvenil y Consejo Consultivo de Jóvenes en temas inherentes a su grupo etario; y, la silla vacía que ha permitido la aprobación de la ordenanza de jóvenes antes citada, con la participación directa con voz y voto de una representante juvenil.

La tabla 2.3. identifica las instancias de participación ciudadana presentes en Ambato y se cruza, a partir de un análisis documental, con la incidencia sobre la vinculación juvenil y su incidencia en políticas públicas. En este sentido, sólo las asambleas juveniles y el consejo consultivo juvenil, presentan un rango alto de participación juvenil, dada la condición específica para las que fueron creadas. No obstante, los otros espacios de participación en los que toda la población puede participar, presentan un bajo grado de participación juvenil. Por su parte, las instancias de participación como veedurías, cabildos populares y la silla vacía, considerados en esta tesina como mecanismos que permiten una mayor incidencia en políticas públicas, presentan un grado de participación juvenil baja, con una vinculación juvenil indirecta, es decir no son instancias definidas de forma específica para este segmento de la población.

Tabla 2.3. Instancias de participación ciudadana normadas en Ambato y vinculación juvenil

N°	INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	GRADO DE PARTICIPACIÓN JUVENIL	VINCULACIÓN JUVENIL	INCIDENCIA EN POLÍTICAS PÚBLICAS
1	Asamblea Cantonal de Participación Ciudadana y Control Social	Bajo	Indirecta	Baja
2	Consejo de planificación participativa	Bajo	Indirecta	Media
3	Asambleas ciudadanas locales			

3.1	Asamblea ciudadanas Juvenil	Alto	Directa	Media
4	Otras instancias y mecanismos de participación ciudadana			
4.1	Audiencias públicas	Bajo	Indirecta	Baja
4.2	Veedurías	Bajo	Indirecta	Baja
4.3	Cabildos populares	Bajo	Indirecta	Baja
4.4	Consejos Consultivos			
4.5	Consejo Consultivo de Jóvenes	Alto	Directa	Media
4.6	Observatorios	Bajo	Indirecta	Baja
4.7	Silla Vacía	Medio	Indirecta	Media

Fuente: GAD Municipalidad de Ambato

Nota: Tomado de la “Ordenanza que regula el sistema de participación ciudadana y control social en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato” y “Ordenanza que promueve el emprendimiento, la inserción laboral y participación activa de los jóvenes en el desarrollo del cantón Ambato”

Si bien por un lado están los mecanismos de participación que se promueven desde el gobierno, por otro se evidencian los colectivos juveniles que han surgido en relación a la protección ambiental y movilidad urbana sostenible, entre ellos: Warmis en bici, Simbiosis, Reinventar, NEO, Ambato Sostenible, Ambato MTB, Tungurahua en marcha BITEM, liderados por jóvenes de la sociedad civil que han realizado un esfuerzo importante por organizar estos colectivos y marcar una incidencia en las áreas mencionadas. No obstante, sus ideales no han trascendido a políticas públicas que garanticen sostenibilidad de las iniciativas, lo que refleja la necesidad de lograr una institucionalización de su participación, ya que la presión social y mediática de diversos grupos hace posible la incorporación de estos temas dentro de la agenda política para una mejor actuación (Aguilar 2000).

Gráfico 2.6. Taller de construcción de iniciativas ciudadanas con colectivos locales



Fuente: Agenda ciudadana por un Ambato Sostenible

La tabla 2.4. identifica los colectivos juveniles relevantes en la ciudad alrededor de diferentes temas, entre ellos movilidad urbana y unos cuantos que abordan específicamente la promoción de la bicicleta desde un enfoque deportivo y recreativo. En este sentido, se identifican a partir de la recolección de fuentes primarias, los principales proyectos sobre movilidad y desarrollo sostenible a los que estos colectivos se han sumado. No obstante, a partir de esta misma revisión, estos proyectos no han estado vinculados con el uso de mecanismos de participación más allá de su vinculación en ciertos procesos de socialización.

Tabla 2.4. Colectivos juveniles de Ambato y su vinculación en temas de MUS

NOMBRE DEL COLECTIVO	TEMÁTICAS QUE ABORDAN	VINCULACIÓN EN TEMAS DE MUS	PROYECTO
Ambato Sostenible	Unión de varios colectivos: Movilidad sostenible, Cambio Climático, Derechos humanos y de la naturaleza	Si	Agenda de acción ciudadana por un Ambato Sostenible
Ambato MTB	Promoción uso de la bicicleta	Si	Plan piloto Ambato en bici y a pie y Agenda de acción ciudadana por un Ambato Sostenible
Tungurahua en marcha-BITEM	Movilidad sostenible, tecnología	Si	Laboratorio de ideas. Agenda de acción ciudadana por un Ambato Sostenible
Warmis en Bici Ambato	Promoción uso de la bicicleta para mujeres	Si	Pedaleando por el mes de la juventud Ambateña
Simbiosis	Educación ambiental y participación ciudadana	Si	Plan piloto Ambato en bici y a pie
Reinventar	Derechos de Jóvenes	Si	Agenda de acción ciudadana por un Ambato Sostenible
Guaytambas violetas	Género y violencia contra la mujer	No	Ninguno
NEO	Ciencia, tecnología, sostenibilidad	Si	Plan piloto y generación de biciparqueaderos

Fuente: YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021 - Agenda ciudadana por un Ambato Sostenible- trabajo de campo

A diferencia de otras ciudades del Ecuador, Ambato ha sido un referente en cuanto a la creación de política pública que considera a la población juvenil como un actor estratégico para su desarrollo. A partir del año 2019, el cantón cuenta con la Ordenanza que promueve el emprendimiento y la participación juvenil, misma que guarda relación con la Ordenanza de participación ciudadana y control social. Importantes mecanismos que en conjunto favorecen espacios relevantes como la Asamblea de participación ciudadana juvenil, la cual ha permitido escuchar la voz, propuestas y necesidades de los jóvenes ambateños. Cabe resaltar que los mecanismos de participación estipulados en ambas ordenanzas han sido socializados y abiertos a la ciudadanía en general, conforme el proceso que debe cumplir toda normativa previo a su aprobación y registro en la gaceta municipal; sin embargo, el nivel de participación social en dicho proceso permanece limitado, a pesar de contar con un recurso virtual y de fácil acceso. Por ello es necesario fortalecer los mecanismos de comunicación para que la ciudadanía conozca los procedimientos, fechas y canales de socialización.

Así, por ejemplo, Giuliana Álvarez, Presidenta de la Asamblea en mención y del Consejo Consultivo de Jóvenes afirma que “gracias a la Ordenanza, en el ámbito de jóvenes existen los mecanismos necesarios, fáciles de entender y acceder (...), me parece el mejor mecanismo de participación ciudadana, porque es de donde salen ideas de los ciudadanos para promover ordenanzas y llamar la atención de las autoridades” (Entrevista Giuliana Álvarez 09 de febrero de 2021). El objetivo principal que tienen estas instancias participativas es actuar como prácticas y espacios que favorezcan la gobernanza, que permita una relación y retroalimentación positiva entre las autoridades y la ciudadanía, además de funcionar como estrategias de veeduría y rendición de cuentas.

En este sentido, se realizaron mesas de trabajo a través de la Asamblea que generaron un manifiesto público como resultado del intercambio de experiencias, mismo que fue puesto a disposición de las autoridades locales para su fiel cumplimiento. Por un lado, no se evidencia una discusión específica sobre el tema de movilidad urbana sostenible; lo cual no refleja familiaridad suficiente con esta temática. Sin embargo, en las mesas de deportes y de seguridad, los jóvenes plantearon la necesidad de generar ciclovías para promover el uso de la bicicleta en la ciudad, con lo que les permitiría ahorrar tiempo, dinero y practicar deporte. El principal problema expuesto por los jóvenes es la falta de cultura de respeto al peatón y al ciclista, concluyendo en que este grupo poblacional está de acuerdo en la implementación de ciclovías y caminos peatonales, que ayuden a que la ciudadanía se apropie del espacio

público. Esto denota simultáneamente mayor apertura por parte de los jóvenes al considerar la promoción y aceptación de nuevas líneas para abordar en la construcción de política pública.

Por una parte, es destacable la existencia de una normativa vigente para la promoción de este tipo de espacios. No obstante, la participación y empoderamiento ciudadano permanece como una limitación importante. De esta manera, quienes tienen un impacto más cercano y conocen la realidad de la ciudad y sus necesidades de movilización, como son los representantes de colectivos que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad, solicitan que los mecanismos que se generen incluyan actividades vivenciales, en donde las autoridades palpén las necesidades de los ciclistas en la ciudad, ratificando la necesidad de apoyo de sus autoridades (Entrevista Darío Santamaría 11 de febrero de 2021).

Ante lo expuesto, cabe resaltar que más allá de la generación de normativa, es necesario fortalecer las instancias de participación e incorporar nuevas estrategias que permitan una gobernanza que refleje la interacción efectiva entre la percepción ciudadana y la ejecución del poder y responsabilidades, involucrando a un mayor número de actores para garantizar la sostenibilidad y efectiva implementación de la normativa existente.

2.4. Limitaciones en la implementación del plan piloto “Ambato en bici y a pie”: Una revisión en torno a la participación juvenil

En Ambato existe normativa para la participación juvenil y se han buscado distintos mecanismos para la implementación de estrategias en términos de MUS, como fue el plan piloto “Ambato en bici y a pie”. Sin embargo, las limitaciones en la implementación de estos mecanismos complejizan su replicabilidad y sostenibilidad en el tiempo, denotando una ejecución poco efectiva de los planes.

La MUS es parte de la agenda del plan de gobierno de la actual administración municipal, es por este motivo que constituye una prioridad en el accionar de la Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (DTTTSV). Bajo el laboratorio urbano Ciudades Intermedias Sostenibles, implementado por la Cooperación Técnica Alemana GIZ, se considera a Ambato como una de las tres ciudades de América Latina con la que se está trabajando en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP por sus siglas en inglés).

Expertos como el Coronel Carlos Guerrero, Director de la DTTTSV, plantea que en cuanto a las estrategias para fomentar el uso de la bicicleta en la urbe, “se viene trabajando en los últimos años, con el objetivo de contar con una infraestructura debidamente planificada, que permita generar una cultura de uso de bicicleta, no sólo como un medio de deporte o diversión, sino como un medio de transporte alternativo para mejorar condiciones ambientales en la ciudad” (Entrevista Carlos Guerrero 10 de febrero de 2022). Con este propósito se desarrolló el plan piloto “Ambato en bici y a pie” en el contexto de la pandemia, como estrategia para identificar micro centralidades y la capacidad de las vías existentes en el cantón que puedan ser utilizadas para implementar infraestructura ciclística.

Entre los principales aprendizajes que dejó el plan piloto, a criterio del Director de la DTTTSV, es que persisten trabas al no existir una cultura del uso de la bicicleta comprendida como medio alternativo de transporte, sino únicamente como un elemento recreativo. De igual manera, no se la considera como un elemento sustancial para la reducción de GEI, factor que afecta a la mayoría de urbes. Además, de la persistencia de la convicción ciudadana de que las vías son especialmente para el uso de vehículos, cuando en un contexto de MUS, las vías deben procurar la disminución de vehículos para que el peatón, usuario y ciudadano común recupere espacios públicos para una sana convivencia (10 de febrero de 2022).

Paulatinamente, se evidencia el crecimiento del número de personas que usan la bicicleta para movilizarse en la ciudad, esto se reflejó principalmente durante la pandemia. Ante ello, es clara la necesidad de implementar la infraestructura requerida para su uso seguro, como un medio alternativo de movilidad y ante ello, promover campañas de concientización a la ciudadanía para la aceptación de alternativas y el desincentivo del uso de vehículos motorizados en áreas urbanas, donde podrían coexistir mecanismos multimodales de transporte y favorecer la MUS. En este escenario, los jóvenes pueden ser considerados aliados estratégicos que direccionen las políticas públicas hacia una institucionalización para garantizar su ejecución, esto al contar con un importante segmento juvenil vinculado a distintos espacios y colectivos que pueden favorecer la presión social para canalizar la toma de decisiones y ampliar la aceptación ciudadana. Los jóvenes fueron actores clave en los procesos de socialización y participación para la generación del plan piloto en el 2021.

En Ambato el 37.6% de los viajes se realizan en vehículo privado (GADMA 2021), lo cual junto con la expansión urbana requerirá la implementación de alternativas que permitan

satisfacer la demanda de servicios, junto a solventar problemas derivados como el potencial deterioro de la calidad de aire. Con estas consideraciones, la Jefatura de Gestión Ambiental del GADMA, representado por la experta ambiental, Diana Fiallos ratifica que la MUS es un tema prioritario para la institución, se busca disminuir la generación de GEI a través de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte que reduzca el uso de vehículo privado. El Plan Piloto realizado generó ciclovías, implementó una política importante para el cambio de paradigma en la movilidad en la ciudad, pero no se ha mantenido. Es fundamental que este tipo de políticas perduren hasta que el ciudadano se acostumbre, no tomar decisiones desde la visión política, por la aceptación o no que éstas puedan generar, sino adoptarlas con visión futura, conforme las necesidades de la ciudad (Entrevista Diana Fiallos 10 de febrero de 2022).

Además, se considera oportuno que la toma de decisiones no sea de forma aislada, en cuanto al uso de la bicicleta en Ambato, las condiciones topográficas representan una dificultad para su implementación, se requiere generar un conjunto de políticas y proyectos que fomenten su utilización. Ante ello la participación ciudadana juvenil es de suma importancia para vincular al levantamiento de información, percepción de necesidades, poder determinar las rutas que utilizan los ciudadanos, lo que permita generar articulación con el transporte público (Entrevista Diana Fiallos 10 de febrero de 2022).

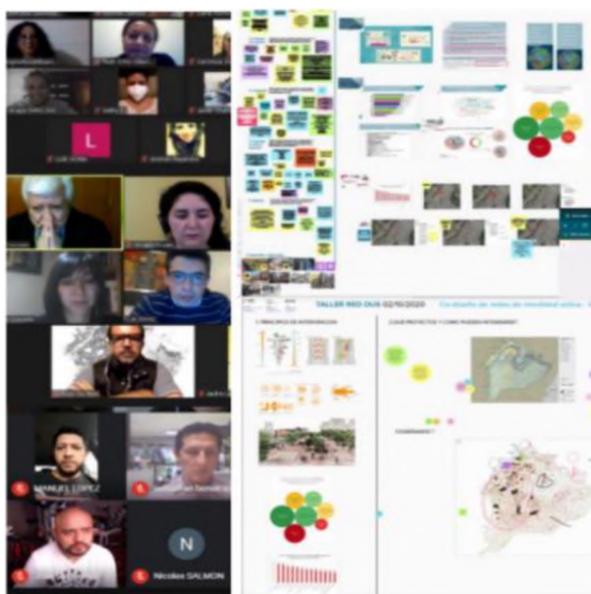
La población juvenil siendo significativa en número en Ambato, marca un proceso importante en la institucionalización de políticas públicas, pues su aceptación determina en gran medida el proceso de adaptación a propuestas diferentes. Al ser una población económicamente activa, con mayor requerimiento de movilidad hacia sus lugares de estudios, trabajo, así como también resultan actores canalizadores de propuestas y son líderes representantes de varios colectivos sobre MUS.

Adicionalmente, un punto importante es analizar la relevancia en temas de MUS que mantienen tanto direcciones anteriores como actuales, indistintamente de la persona en funciones, bajo una concepción de las necesidades de ciudad que deben ser priorizadas. En este contexto, la ex Directora de Gestión Ambiental, Diana Garcés, manifiesta que la implementación del plan piloto fue un desafío importante, desde la definición de los departamentos competentes y su articulación, fundamentalmente en cuanto a la participación ciudadana que no atendió las necesidades al ser un reto nuevo que implicó cambiar el *statu quo* de la población, lo que generó su rechazo. A pesar de todo, se resalta que en ninguna

ciudad ha sido fácil su implementación, pues siempre habrá personas o colectivos que no estén de acuerdo.

Para ello se enfatiza la trascendencia de trabajar junto a la juventud, por su dinámica e iniciativas, ya que constituyen un grupo valioso para transformar la movilidad, puesto que atraen a su vínculo familiar. Garcés expresa que “la visión de los jóvenes es la que debe orientar el cómo hacemos las cosas, quienes trabajamos vinculados en resolver los problemas de movilidad, debemos considerar que el resultado de nuestras acciones está o debe estar encaminado para la juventud, para su disfrute, por ello la participación juvenil debe ser prioritaria” (Entrevista Diana Garcés 09 de febrero de 2022).

Gráfico 2.7. Proceso de consultoría: Talleres de codiseño e implementación de imaginarios



Fuente: YES Innovation, Llacta LAB y AMB Lab 2021

2.7. Estrategias para institucionalizar la participación juvenil en la promoción del uso de la bicicleta en Ambato

Considerando las limitaciones de la implementación del plan piloto “Ambato en bici y a pie” es necesario implementar estrategias que permitan vincular otros actores para favorecer la promoción de planes en torno a MUS, uno de estos mecanismos es la institucionalización de la participación juvenil, la cual, a pesar de estar presente, no ha logrado ser aterrizada en políticas públicas para una eficiente ejecución en el largo plazo de programas similares.

El Crnel. Guerrero, plantea que la juventud es fundamental en la toma de decisiones, especialmente cuando se busca generar un cambio o romper paradigmas de que los vehículos son la parte principal de la ciudad, “los jóvenes tienen una nueva visión, desean un planeta más limpio y sano, otras oportunidades y alternativas para desplazarse, es por ello que este segmento ha jugado un papel preponderante en los proyectos para avanzar hacia la estructuración de infraestructura ciclística” (Entrevista Carlos Guerrero 10 de febrero de 2022). Ante lo mencionado cabe destacar que el enfoque en la juventud como motor de cambio desde las autoridades, funcionarios operativos y colectivos ciudadanos, habilita la posibilidad de favorecer espacios para la toma de decisiones.

Durante los programas y proyectos para generar el SUMP junto a la cooperación internacional, se ha integrado a algunos colectivos juveniles, principalmente jóvenes que realizan ciclismo deportivo, pero no se ha logrado identificar en la ciudad un grupo específico que trabaje por tener una movilidad en bicicleta. Considerando el elevado porcentaje de población juvenil en el Cantón con necesidades diferentes a otros grupos, una nueva visión más consciente de un enfoque ambiental, mayor preocupación, sensibilidad y proyección de sostenibilidad, donde la municipalidad de Ambato tiene un accionar pendiente como ente rector de las políticas en el cantón para apoyar sus propuestas. Para ello se debe promover su asociación y atender las ideas que nacen desde la juventud, por su conocimiento y nuevos paradigmas en cuanto a movilidad “en lugar de que ellos se acoplen a nosotros, nosotros acoplarnos a ellos” (Entrevista Diana Fiallos 10 de febrero de 2022).

Es imperante implementar estrategias que contemplen distintos enfoques y los transversalicen dentro de sus propuestas para que cuenten con mayores beneficios y aceptación por parte de la ciudadanía. Gabriela Tobar, representante del Colectivo Warmis en Bici, asegura que la generación de políticas ciclo inclusivas debe contemplar la perspectiva de género, conocer a profundidad cómo se mueven las mujeres en la ciudad y las limitaciones con las que conviven (Entrevista Gabriela Tobar 10 de febrero de 2022). La vinculación de mujeres, jóvenes y además pertenecientes a un colectivo que fomenta el uso de la bicicleta identifica diferentes condiciones que se agrupan dentro de intereses comunes, el de movilizarse de manera segura e individual, en el caso de Warmis. Al identificar dichos intereses y necesidades dentro de colectivos, las autoridades podrían contar con una mejor noción de las políticas a implementarse y a través de la institucionalización de su participación, conocer de manera

organizada y de primera fuente de los usuarios, las políticas a implementarse, como un mecanismo efectivo de gobernanza.

Sin embargo, como menciona Gabriela, la vinculación de su colectivo con lo público es limitada, no han sido parte de ningún espacio de participación ciudadana promovido por la municipalidad, desconocen si existen o no mecanismos en donde sus propuestas sean consideradas. Enfatiza que lo importante será en adelante plasmar las ideas y requerimientos en proyectos con quienes usan estos medios de movilidad sostenible y trabajar en conjunto, autoridades y ciudadanos, crear instancias y espacios promovidos desde la municipalidad e integrar a los colectivos, realizar sondeos ciudadanos donde se identifiquen las rutas y necesidades del ciclista. Como mecanismos sugiere integrar a personas vinculadas en áreas específicas dentro de las mesas de trabajo existentes y promover conferencias que demuestren interés de las autoridades en escuchar y saber sus planteamientos para que lleguen a institucionalizarse (Entrevista Gabriela Tobar 10 de febrero de 2022). Esto denota que por una parte existe desconocimiento de los mecanismos existentes y por otra falta de empoderamiento desde la ciudadanía, ante ello los mecanismos de participación deben ser mejor socializados y el mapeo de actores debe actualizarse para poder realizar las debidas convocatorias y asegurar su vinculación dentro del análisis y propuestas.

Finalmente, la representante de la juventud ambateña, Giuliana Álvarez, indica que conforme las necesidades expuestas por sus integrantes, dentro de las temáticas para las próximas mesas de trabajo de la Asamblea Ciudadana Juvenil se integrará una que trate específicamente a la MUS como una política pública prioritaria para este segmento de la población. La percepción de líderes juveniles, funcionarios y colectivos de ciclismo lleva a reconocer la necesidad de complementar los mecanismos existentes con experiencias y retroalimentación más vivencial en donde las autoridades y tomadores de decisión puedan palpar las demandas reales con las que sus integrantes conviven a diario, lo que a la vez indique su compromiso y determinación de generar movilidad alternativa en una urbe en crecimiento como es Ambato.

2.8. La institucionalización como respuesta a los problemas de participación juvenil en la generación de políticas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato

A partir de una revisión del contexto y la situación de la movilidad en Ambato. Este acápite reúne las estrategias, a modo de propuesta, que permitan institucionalizar mecanismos de participación ya existentes dirigidos a los jóvenes y que promuevan el uso de la bicicleta en la

ciudad, generando así una política pública de movilidad urbana sostenible en el que la integralidad del sistema de transporte priorice el transporte público, el uso de la bicicleta y la caminata. El análisis anterior evidencia unas limitaciones en la implementación de este tipo de políticas que consideran por un lado una falta de interés por parte de la ciudadanía, pero también pocos espacios de participación promovidos desde el gobierno local.

A esto se suma la urgencia de la ciudad por implementar una política pública que fomente una movilidad urbana sostenible, con soluciones flexibles que asuman los desafíos que enfrenta la ciudad en torno a su crecimiento urbano. Como se había citado, la voluntad política juega un papel crucial al momento de asumir la toma de decisiones que generan un cambio de paradigmas que muchas veces recae en costos políticos para las autoridades de turno, retrasando e impidiendo el desarrollo sostenible de la urbe.

El tema de MUS inició su abordaje en el 2018 en la administración municipal pasada liderada por el Alcalde, Ing. Luis Amoroso, en donde además se promovieron las Ordenanzas de participación ciudadana y la de juventudes. Mientras que en la administración actual se buscó dar cumplimiento al plan de trabajo presentado en campaña por el Dr. Javier Altamirano, bajo la visión de hacer de Ambato una ciudad inteligente y sostenible. En consecuencia, la agenda de la última administración el Concejo Municipal de Ambato incorporó en mayo 2021 a través de Ordenanza aprobada con resolución 400.187 una Comisión de Desarrollo Sostenible y fortalecimiento estratégico, que tiene como competencias analizar, elaborar y presentar al Concejo Municipal proyectos normativos para la definición de modelos de gestión pública y para el desarrollo sostenible, armónico, estratégico y equitativo del cantón (GADMA 2021). Es evidente que existe desconocimiento de las autoridades sobre temas de cambio climático, acuerdos internacionales, movilidad sostenible, entre otros temas, que no se consideran prioritarios en la agenda legislativa cantonal y deben ser priorizados.

La necesidad de trascender del discurso a la práctica se logra mediante acciones puntuales que consideren el contexto de la ciudad, así como la percepción ciudadana. Por ello, es imperante que el Municipio de Ambato concluya la actualización del Plan de Transporte y Movilidad, de la misma manera que el Concejo Municipal, al momento de conocer y aprobar normativa, debe tomar decisiones basadas en los criterios técnicos, que sustenten la implantación de política pública encaminada a fomentar la movilidad urbana sostenible y políticas ciclo inclusivas. Además de recoger los resultados de los planes piloto, mesas de trabajo, estudios

preliminares y fundamentalmente las necesidades y criterios ciudadanos en cuanto a su movilidad en la ciudad.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ambato (SUMP) tiene como objetivo atender las necesidades de movilidad de los diferentes grupos poblacionales de manera sostenible y frenar el crecimiento desmedido del uso de vehículo particular. Ambato es la única ciudad del Ecuador que al momento desarrolla este tipo de plan, es vital que exista una articulación entre la planificación local con la política nacional y agendas globales para apuntar a objetivos de desarrollo potenciales. Así por ejemplo la municipalidad deberá buscar mecanismos para alinearse con la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador, que se desarrolla también en el marco del programa EUROCLIMA+.

En cuanto a la política pública con la que cuenta el cantón, se evidencia que existen bases sólidas para promover la participación ciudadana. Sin embargo, sus resultados no han sido eficientes al momento de generar planes y proyectos que promuevan el uso de la bicicleta, debido a diversas circunstancias, entre ellas: falta de coordinación interdepartamental, desconocimiento de la importancia de la MUS tanto a nivel interno como externo, deficiente mapeo de actores, falta de credibilidad en los procesos debido a que los informes de participación ciudadana no son vinculantes en la toma de decisiones. Además, una burocracia y limitación para acceder a los mecanismos establecidos en la normativa como es la silla vacía, considerando que durante el año 2020 se registraron 6 solicitudes y durante el año 2021, 25 solicitudes para acceder a este mecanismo, sin embargo, más del 50% fueron negadas y tan sólo una de estas actuaciones corresponde a un representante juvenil (GADMA, 2022).

Se evidencian mecanismos de participación juvenil que concluyen con la entrega de manifiestos a la máxima autoridad, incorporando las necesidades, iniciativas y proyectos priorizados por los integrantes de la Asamblea ciudadana juvenil. Estos no tienen un debido seguimiento ni existe la presión de este grupo etario que impulse su consecución. Para ello se propone que dentro del presupuesto participativo del GADMA, se norme un porcentaje específico para la implementación de iniciativas juveniles, específicamente en cuanto a políticas ciclo inclusivas. En este sentido la intervención, empoderamiento y participación activa de la juventud es trascendental, como veedores y promotores de que los objetivos trazados se ejecuten en los plazos definidos en su plan en el corto, mediano y largo plazo.

Diversas son las limitaciones para lograr una implementación efectiva de políticas públicas sobre MUS en Ambato, se identifica que aún persiste en la ciudadanía el desconocimiento sobre el cambio climático, la generación de GEI provocados por el uso del automóvil, así como los efectos que provocará su inacción frente a estas problemáticas si no se actúa de forma urgente. Estas limitaciones no sólo son a nivel técnico y económico, sino además por factores socioculturales, lo cual demanda de una ciudadanía mejor informada y empoderada sobre temas de cambio climático. Una vez que exista el conocimiento suficiente se deberá crear los espacios necesarios para que los ciudadanos incidan en la toma de decisiones que involucran el cuidado de su futuro.

Si bien existe planificación cantonal y política pública con enfoque de sostenibilidad en Ambato, partiendo desde el recién aprobado Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2050, ésta se debe transversalizar a todo nivel: autoridades, funcionarios públicos, empresa privada, medios de comunicación y sociedad civil, en especial los jóvenes quienes con su visión de mantener estilos de vida más ambiental y su capacidad de generar interés ciudadano, son los actores estratégicos del cambio hacia una ciudad más sostenible, inclusiva y resiliente.

Adicional a ello, un factor que repercute en la efectividad de la aplicación de estrategias en cuanto a MUS, es el cambio de autoridades, la poca importancia producto de su desconocimiento sobre el CC y las graves implicaciones que éste desencadenaría en el desarrollo de la ciudad, si no se toman decisiones y acciones oportunas, lo cual puede conllevar incluso a la pérdida de recursos no reembolsables y asistencia técnica que provienen de la cooperación internacional, para proyectos de tanta trascendencia como lo es el SUMP para la ciudad.

Tabla 2.5. Estrategias para institucionalizar la participación juvenil en torno a la MUS y la promoción del uso de la bicicleta

Instancias	Mecanismos existentes	Estrategias para institucionalizar la participación juvenil
Asamblea Cantonal de Participación Ciudadana y Control Social	Centro intercultural de formación y capacitación ciudadana.	Incluir en la reforma a la ordenanza para incorporación en el Art. 6 de la integración dentro de los representantes de la sociedad a colectivos juveniles.

		Promover la formación ciudadana para grupos de jóvenes mediante talleres y charlas en temas de MUS.
Consejo de planificación participativa	Presupuesto participativo	Generar mediante normativa la asignación de un presupuesto anual específico para la priorización de planes y proyectos de MUS que nazcan de la Asamblea Ciudadana Juvenil.
Asamblea ciudadana juvenil	Mesas de trabajo	Creación de un Comité permanente con reuniones trimestrales como un espacio de diálogo entre gobierno local, Concejo Municipal, colectivos y jóvenes que conforman la Asamblea Ciudadana Juvenil. Generación de una mesa de trabajo con la temática de MUS. Integración en las mesas de trabajo de expertos juveniles que guíen temáticas específicas.
Otras instancias y mecanismos de participación ciudadana		
Participación ciudadana y control social	Audiencias públicas	Activación de este mecanismo existente en el GADMA para dar a conocer iniciativas juveniles en temas de MUS. Seguimiento y control de los acuerdos alcanzados entre la ciudadanía y la máxima autoridad junto a los departamentos inherentes.
	Veeduría	En la reforma a la ordenanza de participación ciudadana y control social, normar el procedimiento para instaurar y regular las veedurías ciudadanas. Establecer tiempos para la entrega de informes de los procesos. Garantizar que los informes de veeduría ciudadana lleguen al Concejo Municipal para la toma de decisiones. Activar veedurías en el transcurso del desarrollo de planes y proyectos

		<p>para su adecuado seguimiento.</p> <p>Socializar la disponibilidad del mecanismo participativo de veedurías.</p> <p>Fortalecer el gobierno abierto (GA), enfocado a la participación juvenil. Esto mediante una página web de datos abiertos que permitan la publicación periódica de datos sobre movilidad además de resultados de reuniones con juventud y publicación e invitaciones. Si bien el gobierno abierto se concibe como un espacio más amplio. El fortalecimiento de un espacio de comunicación, será el primer paso para consolidar los demás objetivos del GA.</p>
	Cabildos populares	<p>Socializar la existencia de este mecanismo para su activación con una Mesa de MUS que considere la participación juvenil, de forma periódica.</p>
	Silla vacía	<p>Fortalecer los canales de comunicación para el uso efectivo de la silla vacía por parte de la ciudadanía.</p> <p>La reforma a la ordenanza debe incluir el proceso simplificado para acceder a ella.</p>
	Consejo Consultivo	<p>Fortalecer al Consejo Consultivo de Jóvenes, democratizando su participación.</p> <p>Favorecer un proceso meritocrático, de capacidades y conocimiento para garantizar una mejor vinculación y experticia sobre los temas tratados de MUS.</p>

Fuente: Datos tomados del trabajo investigativo

2.9. Recomendaciones finales

Las estrategias de institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato, requieren de voluntad política que reconozcan a la juventud como actores estratégicos para el desarrollo sostenible de la ciudad. Para lo cual se deberá difundir los diferentes mecanismos existentes para su participación y establecer una reforma en el Reglamento de la Ordenanza de jóvenes, en la que se detallen entre las mesas temáticas una específica para abordar la MUS, además se deberá normar el proceso que deberán seguir administrativamente las resoluciones que se adopten en las mismas. Esto con el propósito de que las iniciativas juveniles lleguen a implementarse y no queden plasmadas únicamente en un manifiesto de intenciones.

Es importante generar asociatividad con los diversos grupos de ciclistas, colectivos ciudadanos y jóvenes interesados en impulsar el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo en Ambato (Ver Tabla 2.4). Se necesita de uno o varios grupos consolidados que respalden de forma decidida y sean copartícipes de las propuestas que vayan surgiendo en torno a esta problemática en la ciudad, quienes deben ser los principales usuarios que motiven su utilización.

Se recomienda una reforma a la ordenanza vigente de participación ciudadana y control social del GADMA, en la que se establezca un proceso simplificado y más democrático para acceder a la silla vacía. Que se genere a través del mecanismo de asamblea ciudadana, un espacio específico para tratar temas de MUS, en donde se conforme una mesa técnica con representantes públicos y privados cuyos informes sean vinculantes en las diferentes fases de planificación, ejecución y control de la promoción de medios alternativos de movilidad en la ciudad. Es necesario contar con una adecuada y permanente capacitación al personal de los distintos departamentos municipales, con énfasis en los de comunicación y participación ciudadana.

La municipalidad debe generar políticas públicas que incluyan a la bicicleta como medio de transporte urbano con prioridad sobre los motorizados, que la protejan como medio de transporte vulnerable y que se les facilite a los ciudadanos optar por este medio alternativo de movilidad para circular bajo condiciones adecuadas. Se deberá crear una jefatura con personal capacitado y enfocado en MUS, para que monitoree el avance de los planes a corto, mediano y largo plazo y se evalúen resultados. Además, la regulación relacionada con el uso de las

bicicletas debe definir claramente la responsabilidad de los ciclistas en la vía y se deberá priorizar anualmente un presupuesto específico para construir la infraestructura y proveer servicios orientados al uso de la bicicleta en la ciudad.

Conclusiones

Esta tesina se propuso plantear algunas estrategias de institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas de promoción del uso de la bicicleta en Ambato. Se consideraron los aportes de diferentes enfoques teóricos, tomando como debate macro a la gobernanza climática, sobre la cual se considera la base de la participación ciudadana y una forma de gobierno horizontal. A su vez, se considera la movilidad urbana sostenible en el marco de una planificación que actualmente presenta nuevos desafíos de accesibilidad, sostenibilidad, integración y promoción de menos desplazamientos contaminantes. Por tanto, tomar decisiones que aporten a la adaptación al cambio climático como alternativas en torno a movilidad urbana sostenible son cada vez más importantes.

A partir de una revisión sobre los mecanismos existentes de participación ciudadana en el GAD Municipalidad de Ambato con énfasis en aquellos que tiene vinculación directa la juventud, se realizó un análisis cualitativo en relación al plan de movilidad vigente para verificar la existencia de mecanismos que promuevan MUS. Comprobando tras el presente estudio las suposiciones iniciales, se evidencia entonces una falta de estrategias que institucionalicen de la participación juvenil, a pesar de existir mecanismos que se podrían enfocar en fomentar su participación en la generación de políticas públicas que promuevan el uso de la bicicleta en la ciudad.

En este sentido, la ciudadanía tiene el desafío de sumarse al proceso de transición hacia comprender en primer lugar, la relevancia de adoptar nuevas medidas y en segunda instancia, plantear desde los legisladores políticas que consideren factores como el cambio climático y el desarrollo sostenible. Con el objetivo de tener mejor recepción de las políticas, un mecanismo que favorezca este proceso es la construcción participativa multiactor.

En el caso particular de la ciudad de Ambato, la centralización de servicios contribuye a que exista un mayor flujo vehicular y de transeúntes con movilización focalizada hacia el centro de la ciudad. Esto ha contribuido a un incremento por una parte de emisiones de GEI y por otro a que se generen varias limitaciones en torno a la movilidad urbana. Estos factores reflejan una mayor necesidad de implementar medidas que permitan reducir los impactos ambientales para una sostenibilidad futura. Así como proveer alternativas de transporte

seguras y eficientes para el desplazamiento de la población, mismas que requieren ser consideradas dentro de la planificación municipal.

A pesar de las limitaciones de la configuración intrínseca de esta ciudad, Ambato representa simultáneamente un gran potencial para la implementación de planes piloto, al ser una ciudad intermedia con una morfología urbana que despierta interés de la cooperación internacional y asistencia técnica, lo cual ha favorecido la entrega de fondos para implementación de estudios y proyectos sobre movilidad urbana sostenible. Ante ello es importante garantizar la sostenibilidad de estas estrategias para mantener fondos que favorezcan el desarrollo de la ciudad.

El diagnóstico realizado del caso de estudio a la ciudad de Ambato refleja dificultades en cuanto a su movilidad, es preciso señalar que los avances en relación a MUS han sido lentos. La temporalidad que analiza esta investigación, considerando el contexto de la pandemia, denota cómo situaciones complejas invitan a replantear la concepción de ciudad junto a nuevas necesidades ciudadanas. Ante ello se impulsó la adopción de estrategias, por ejemplo la ejecución y puesta en marcha del Plan piloto Ambato en bici y a pie que permitió generar un debate público sobre la necesidad de incorporar medios alternativos de movilidad en la zona urbana para la dotación de alimentos y denotando carencias de los servicios públicos actuales para satisfacer las demandas ciudadanas en un contexto complejo, donde además de la movilidad se debía garantizar seguridad y salubridad en el transporte público, favoreciendo medidas de transporte multimodal.

El plan piloto también mostró la viabilidad de generar redes de ciclovías y su potencial eficiencia para iniciar una transición de largo plazo del patrón de movilidad. Para lo cual se requiere educar y sensibilizar a la ciudadanía sobre un nuevo modelo de movilidad sostenible para Ambato mejorando las condiciones del espacio público para la circulación segura de ciclistas. En lo que respecta a la indagación realizada a expertos, técnicos, colectivos, se requiere que la participación juvenil sea considerada como base para la planificación y de la toma de decisiones en cuanto a la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Pues, a pesar de existir política pública tanto para la participación ciudadana como para promover la participación juvenil para el desarrollo del cantón, este segmento no ha sido considerado de forma específica para los procesos de construcción de política pública en temas de MUS y de igual manera, se evidencia que su participación no ha trascendido de intenciones o discursos

hacia acciones que los involucren o ejecuten sus demandas, lo cual no promueve incentivos para una participación activa y ante ello se recalca la necesidad de institucionalizar estos procesos participativos.

En Ambato se encuentra estipulado en normativa diferentes medios de participación ciudadana e instancias que habilitan este nivel de interacción entre las autoridades y sociedad civil como mecanismo de gobernanza, sin embargo, su efectividad no es garantizada, denotando poca intervención, principalmente de uno de los grupos clave para apoyar la institucionalización de política pública emergente, como es el grupo poblacional juvenil.

La institucionalización de la participación juvenil es crucial para que exista incidencia en la toma de decisiones. El presente estudio permite definir que los jóvenes pueden convertirse en actores claves para esta transición en temas de movilidad sostenible, por cuanto su visión es holística y abierta a los cambios. La institucionalización de su participación y de mecanismos que lo permitan, favorece a que su intervención sea representativa, al igual que los aportes o visiones que surgen desde este sector, con la definición de una mesa específica de movilidad y la asignación de presupuestos participativos que permita avanzar con la planificación a corto, mediano y largo plazo.

La decisión política de las autoridades de turno será una pieza fundamental para alcanzar estos objetivos, por lo que el proyecto de Ordenanza que norme la MUS en Ambato, a pesar de contar con estudios técnicos que la avalan, podría tener dificultades para su aprobación si no se cuenta con una adecuada concientización sobre su importancia en el contexto del cambio climático y el desarrollo sostenible de la ciudad.

Estudios sobre esta temática y las recomendaciones expuestas en base al análisis situacional y político realizado en Ambato podrá servir como referente para la construcción de política pública en las ciudades intermedias del país. Las limitaciones han sido detalladas en cuanto a la participación y cómo ello incide en la toma de decisiones, como también las complicaciones que pueden haberse dado con la implementación de un plan piloto. No obstante, es mandatorio que se consideren estos detalles como punto de partida para plantear modelos similares con replicabilidad, que integren la percepción ciudadana para obtener una mejor acogida de las propuestas.

Finalmente, como mecanismo de gobernanza es necesario garantizar una mayor participación y comunicación de los diferentes sectores y actores hacia las autoridades para una mejor toma de decisiones que incorpore las necesidades y demandas ciudadanas. La transición hacia políticas más inclusivas y que planteen nuevas estrategias como mecanismos de movilidad urbana sostenible implica un proceso que requiere de tiempo y es crucial que se pueda dar seguimiento para garantizar su implementación y perduración en el tiempo.

Anexos

Anexo 1. Registro de entrevistas actores clave MUS

ENTREVISTA 1	
Actor	Crnel. Carlos Guerrero
Género	Masculino
Edad	57 años
Institución/Colectivo/Organización	Director de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial GADMA
Preguntas: <ol style="list-style-type: none">1. ¿Considera que la MUS es una política prioritaria para el cantón Ambato?2. ¿Cómo viene trabajando el GADMA en cuanto a estrategias de MUS que fomenten el uso de la bicicleta?3. ¿Qué limitaciones han existido en cuanto al uso de la bicicleta en la ciudad?4. ¿Se han generado instancias de participación en las que se atiendan a colectivos ciudadanos?5. ¿Qué tan importante considera la participación juvenil en la generación de propuestas encaminadas al uso de la bicicleta en la ciudad?	

ENTREVISTA 2	
Actor	MSc. Diana Fiallos
Género	Femenino
Edad	38
Institución/Colectivo/Organización	Jefe de Gestión Ambiental GADMA
Preguntas: <ol style="list-style-type: none">1. ¿Considera que la MUS es una política prioritaria para el cantón Ambato?2. ¿Cómo viene trabajando el GADMA en cuanto a estrategias de MUS que fomenten el uso de la bicicleta?3. ¿Qué limitaciones han existido en cuanto al uso de la bicicleta en la ciudad?4. ¿Se han generado instancias de participación en las que se atiendan a colectivos ciudadanos?5. ¿Qué tan importante considera la participación juvenil en la generación de propuestas encaminadas al uso de la bicicleta en la ciudad?6. ¿Qué mecanismos se podrían asociar para fomentar la MUS?	

ENTREVISTA 3	
Actor	MSc. Diana Garcés
Género	Femenino
Edad	37
Institución/Colectivo/Organización	Fideicomiso Fondo de Páramos Tungurahua Ex Directora de Gestión Ambiental 2019-2020
Preguntas:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Cómo definiría la MUS? 2. ¿Considera que la MUS es una política prioritaria para el cantón Ambato? 3. ¿Cómo ha venido trabajando el GADMA en cuanto a estrategias de MUS que fomenten el uso de la bicicleta? 4. ¿Qué limitaciones han existido en cuanto al uso de la bicicleta en la ciudad? 5. ¿Se han generado en el plan piloto instancias que atiendan las iniciativas de colectivos juveniles? 6. ¿Qué tan importante considera la participación juvenil en la generación de propuestas encaminadas a promover el uso de la bicicleta en la ciudad? 	

ENTREVISTA 4	
Actor	María Gabriela Tobar
Género	Femenino
Edad	40
Institución/Colectivo/Organización	Warmis en bici, Ambato MTB
Número de miembros del colectivo	120 mujeres
Preguntas:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Qué es para usted la MUS? 2. ¿Cómo surge su colectivo y cuál es su objetivo? 3. ¿Qué limitaciones han evidenciado en cuanto al uso de la bicicleta en la ciudad? 4. ¿Han participado en algún espacio municipal para socializar las ideas de su colectivo? 5. ¿Considera que existe apoyo por parte del municipio para que sus propuestas sean elevadas a políticas públicas? Si o No ¿Por qué? 6. ¿Qué mecanismos considera que se deberían generar para que sus propuestas puedan institucionalizarse? 7. ¿Qué infraestructura es necesaria en la ciudad para MUS? 8. ¿Estaría dispuesto a ser parte de instancias para incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad? 9. ¿Qué vínculo tiene la juventud con los incentivos del uso de la bicicleta en Ambato? 	

ENTREVISTA 5	
Actor	José Santander
Género	Masculino
Edad	40
Institución/Colectivo/Organización	Ambato MTB
Número de miembros del colectivo	300
Años en el cargo	7 años
Preguntas:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Qué es para usted la MUS? 2. ¿Cómo surge su colectivo y cuál es el objetivo? 3. ¿Qué limitaciones ha evidenciado en términos del uso de la bicicleta en la ciudad? 4. ¿Ha participado en algún espacio municipal para socializar las ideas de su colectivo? 5. ¿Considera que existe apoyo por parte del municipio para que sus propuestas sean elevadas a políticas públicas? Si o No ¿Por qué? 6. ¿Qué mecanismos considera se deben generar para que sus propuestas puedan institucionalizarse y ser vinculantes? 7. ¿Qué vínculo tiene la juventud con los incentivos del uso de la bicicleta en Ambato? 	

ENTREVISTA 6	
Actor	Giuliana Álvarez
Género	Femenino
Edad	20
Institución/Colectivo/Organización	Presidente de la Asamblea Ciudadana Juvenil y Consejo Consultivo de Jóvenes de Ambato
Número de miembros del colectivo	60
Años en el cargo	2 años
Preguntas:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Conoces sobre la MUS? 2. ¿Cómo surge su colectivo y cuál es el objetivo? 3. ¿Qué limitaciones ha evidenciado en términos del uso de la bicicleta en la ciudad? 4. ¿Ha participado en algún espacio en términos del uso de la bicicleta en Ambato? 5. ¿Considera que existe apoyo por parte del municipio para que sus propuestas sean elevadas a políticas públicas? Si o No ¿Por qué? 	

6. ¿Qué mecanismos considera que se deberían generar para que sus propuestas puedan institucionalizarse?
7. ¿Estaría dispuesto a ser parte de instancias para incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad?

Lista de abreviaturas

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
DTTTSV	Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
EMOV	Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca
GADMA	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato
GA	Gobierno Abierto
GEI	Gases de Efecto Invernadero
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
MUS	Movilidad Urbana Sostenible
OMM	Organización Meteorológica Mundial
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PDOT	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Ambato
PUGS	Plan de Uso y Gestión del Suelo
PLAMTA	Plan Maestro de Movilidad y Transporte del Cantón Ambato
SITVA	Sistema Intermodal de Transporte del Área Metropolitana del Valle de SITVA
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
UITP	Unión Internacional de Transporte Público

Lista de referencias

- Adapt Chile. 2016. “Gobernanza Climática y Respuestas Locales al Cambio Climático: Comparación de Estudios de Casos para Ciudades de la Alianza del Pacífico.”. https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=1e10c0b3-aaea-443c-12ba-b338b88982c7&groupId=252038
- Aguilar Villanueva, Luis F. 2000. *Estudio introductorio en Problemas públicos y agenda de gobierno*. México: Miguel Ángel Porrúa, 5-72.
- Alarcón, Pedro. 2011. “Movilidad urbana, consumo de energía y calidad del aire” RFLACSO-L8-06-Alarcon.pdf (flacsoandes.edu.ec)
- Área Metropolitana del Valle de la Aburrá. 2022. <https://www.metropol.gov.co/movilidad/Paginas/transporte-publico/sitva.aspx>
- Avritzer, Leonard. 2002. *Democracy and the Public Space in Latin America*. Princeton: Princeton University.
- Banco Interamericano de Desarrollo. 2015. “Ciclo- inclusión en América Latina y el Caribe”. <https://publications.iadb.org/es/ciclo-inclusion-en-america-latina-y-el-caribe-guia-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta>
- Calderón, María Belén. 2020. “Quito se une a las ciudades con un plan de ciclovías emergentes frente al Covid-19”. LA network. Quito se une a las ciudades con un Plan de Ciclovías Emergentes frente al Covid-19 - LA.Network
- CEPAL. 2018. *Segunda Conferencia de las Ciudades: Hacia una Movilidad Segura, Asequible y Sostenible en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL. <https://ciudades.cepal.org/2018/es/acerca-de>
- Cognuck, Sara y Numer, Emilia. 2020. *¿Qué es la gobernanza climática?* Panamá, Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF).
- Diario La Hora. 2021. “Aumentó el uso de la bicicleta en Quito; Pichincha con más accidentes”. La Hora. <https://www.lahora.com.ec/pais/quito-dia-bicicleta-accidentes/#:~:text=En%20Quito%2C%20en%20medio%20de,pas%C3%B3%20de%2030.000%20a%20196.000.>
- Diputación Foral de Bizkaia. 2016. “Principales ventajas y obstáculos de la bicicleta como medio de transporte”. <https://www.bizkaia.eus/home2/archivos/DPTO8/Temas/2016/Bicicletas/Principales%20ventajas%20y%20obstaculos.pdf?hash=386eff1610dff4f9eda86039a96c0ea&idiona=CA>

- EMOV. 2021. El uso de la bicicleta incrementa un 6% en pandemia. Cuenca: EMOV.
 Disponible en <https://n9.cl/hqk0e>
- Euroclimaplus 2020. “Actualización del Plan de Transporte y Movilidad de Ambato”.
<https://euroclimaplus.org/movilidad/sump-ambato>
- GADM Loja. 2018. Colectivos impulsan el uso de la bicicleta. Loja: GADM Loja. Disponible
 en <https://www.loja.gob.ec/noticia/2018-02/colectivos-impulsan-el-uso-de-la-bicicleta>
- García, Jacinto. 2013. “Juventud y Política”. El Diario. <https://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/278830-juventud-y-politica/>
- Gaviria, Aníbal et al. 2014. Política pública de juventud en Medellín. Medellín, Ciudad
 Saludable.
https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pcdesign/SubportalddelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_10/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/15/Pol%C3%ADtica_P%C3%ADblica_de_Juventud_Medell%C3%ADn.pdf
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato. 2009. “Ordenanza general
 que regula el tránsito y transporte terrestre en el cantón Ambato”. Ambato.
- _____. 2013. “Plan maestro de transporte y movilidad del cantón Ambato: Resumen
 Ejecutivo Informe Final”. Ambato.
- _____. 2013. “Ordenanza que aprueba y pone en vigencia el Plan maestro de movilidad
 y transporte del cantón Ambato”. Ambato.
- _____. 2014. “Ordenanza que crea y norma el sistema de participación ciudadana y
 control social del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato”.
 Ambato
- _____. 2015. “Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial”.
 Ambato.
- _____. 2018. “Estudio de prefactibilidad de un sistema masivo ferroviario en el cantón
 Ambato: Diagnóstico”. Ambato.
- _____. 2019. “Ordenanza que promueve el emprendimiento, la inserción laboral y
 participación activa de los jóvenes en el desarrollo del cantón Ambato”. Ambato.
- _____. 2021. “Ordenanza de organización y funcionamiento del Concejo Municipal del
 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato”. Ambato
- _____. 2021. *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Ambato 2050*.

- González, Mariano. 2007. “Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible”.
http://www.mobipalma.mobi/wp-content/uploads/2017/05/pdf_Cuaderno_3_Buenas_Practicas.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2010. “Censo de población y vivienda 2010”. Base de Datos-Censo de Población y Vivienda 2010 | (ecuadorencifras.gob.ec)
- IPCC. 2018. Anexo I: Glosario [Matthews J.B.R. (ed.)]. En: Calentamiento global de 1,5 °C, Informe especial del IPCC sobre los impactos del calentamiento global de 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales y las trayectorias correspondientes que deberían seguir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, en el contexto del reforzamiento de la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, el desarrollo sostenible y los esfuerzos por erradicar la pobreza [Masson-Delmotte V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor y T. Waterfield (eds.)], 85.
- Jessop, Bob. 1997. “The Governance of Complexity and the Complexity of Governance: Preliminary Remarks on Some Problems and Limits of Economic Guidance,”- Beyond market and hierarchy: interactive governance and social complexity
- Launay, Claire. 2005. “La gobernanza: Estado, ciudadanía y renovación de lo político. Origen, definición e implicaciones del concepto en Colombia”.
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Colombia/cinsep/20100925104922/lagobernanzaControversia185.pdf>
- Marín, Salomé y Naira Rodríguez. 2021. “Estrategias de liderazgo de la Fundación Mas Urbano para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la ciudad Medellín, Colombia”. Medellín.
- Marín, Salomé. 2021. “Movilidad urbana sostenible en el casco central de Ambato: desafíos colectivos para el nuevo milenio”. Ambato.
- Medellín como vamos. 2020. *Informe de calidad de vida*.
<https://www.medellincomovamos.org/system/files/2021-09/docuprivados/Documento%20Informe%20de%20Calidad%20de%20Vida%20de%20Medell%C3%ADn%202020.pdf>
- MobiliseYourCity. 2021. “Términos de referencia: Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) de Ambato, Ecuador”. Ambato
- Naciones Unidas. 2017. *Nueva Agenda Urbana: Quito*,
<https://uploads.habitat3.org/hb3/NUA-Spanish.pdf>

- OMM. *El Clima y Tú*. Ginebra: Organización Meteorológica Mundial, 2011.
- Pinto Alvarado, Nataly, Frank Fuentes y David Alcivar. 2015. “La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas”. Friedrich Ebert Stiftung – ILDIS
- Requena, Rafael. 2013. (Responsable de movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona. “UAB”). “El medio ambiente”. Visita 18 de junio del 2013
www.uab.cat/servlet/Satellite/ventajas-de-la-movilidad-sostenible/el-medioambiente-1273127157874.html.
- Ríos, Ramiro, Hernández, Claudia & Lanza, Iván. 2020. “La bicicleta nos puede llevar hacia un futuro más sostenible e inclusivo tras la pandemia”.
<https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/la-bicicleta-nos-puede-llevar-hacia-un-futuro-mas-sostenible-e-inclusivo-tras-la-pandemia/#:~:text=Ante%20la%20actual%20pandemia%20por,transporte%20urbano%20hacia%20la%20descarbonizaci%C3%B3n>.
- Robalino Vaca, Byron Fabricio. 2021. Movilidad Urbana Sostenible: La incidencia de actores sociales en la puesta en agenda de la bicicleta como sistema de transporte alternativo en la ciudad de Cuenca 2011-2019. Tesis de maestría, Flacso Ecuador.
- Rodriguez, Carlos Miguel. 2018. “La influencia del alcalde y la sociedad civil en la institucionalización del presupuesto participativo: análisis del caso de Pasto, Colombia (1995-2016)”. Tesis de maestría, Flacso Ecuador.
- Schneider, C. & Welp, Y. 2011. ¿Transformación democrática o control político? Análisis comparado de la participación ciudadana institucional en América Latina. *Íconoc* (40), mayo.
- Sumilbao. 2019. “La movilidad urbana sostenible, clave para el logro de los ODS”. La movilidad urbana sostenible, clave para el logro de los ODS - SUM Congress Bio 19 (sumbilbao19.com)
- UN Habitat. 2020. “Movilidad: Transporte público y la pandemia del Covid-19”. Informe y nota de aprendizaje.
https://www.uclg.org/sites/default/files/esp_briefing_mobility2.0.pdf
- Velásquez, Fabio. 2006. “La participación ciudadana en Bogotá: entre la institucionalización y la movilización”.
- Vollman, Félix. 2019. Las ciudades, “causa y solución” del cambio climático. Noticias ONU. Cambio climático y medioambiente. En <https://news.un.org/es/story/2019/09/1462322>

YES Innovation, Lacta LAB y AMB Lab. 2021. “Informe final. Consultoría sobre el diseño de una red de infraestructura ciclística y zonas de peatonización: dirección técnica e implementación de dos proyectos piloto en la ciudad de Ambato”. Ambato.