

6. Estrategia de participación de agentes relevantes

En el informe previo o informe de inicio del presente trabajo, se destacó la importancia de la participación ciudadana – y en especial del colectivo de transportistas y usuarios – en la definición y desarrollo de un sistema de transporte masivo eficiente para la Ciudad de Arequipa.

En el desarrollo de los elementos planteados en dicho informe de inicio, este capítulo tiene como objetivos desarrollar los aspectos allí tratados, así como presentar un primer avance del trabajo en cuestión.

6.1. Planteamiento del problema y objetivos

El objetivo del trabajo encomendado a ALG Andina consiste en contribuir a la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Arequipa, para lo cual se ha planteado diseñar un Sistema de Transporte Urbano Masivo Eficiente (TUME) e involucrar a los agentes relevantes de la vida local en la definición y desarrollo del nuevo sistema, a través de su participación activa y continuada a lo largo del proceso.

Para alcanzar el objetivo previsto, y en particular para lograr el último propósito antes mencionado, se requiere diseñar e implantar mecanismos de participación que contribuyan a viabilizar el proyecto, aminorando las resistencias y promoviendo los respaldos por parte de diferentes públicos de interés para el tema tratado, a la par de retroalimentar al proyecto, de tal forma que el mismo responda de manera fiel a las características del medio en el cual se inserta, haciendo del TUME un proyecto sostenible desde el punto de vista social.

En tal sentido, los principales generadores de resistencias o apatía a los que suelen enfrentarse los proyectos de implantación de infraestructuras en América Latina en su relación con las comunidades en los cuales se asientan, están relacionados con:

- La resistencia al cambio, que induce a que -incluso en circunstancias de insatisfacción, ineficiencia o inseguridad severa- ciertos colectivos o individuos se opongan a la transformación de sus costumbres y rutinas cotidianas. En distintos países de América Latina, para reflejar este sentimiento se usan variantes de frases tales como “ *mejor malo conocido que bueno por conocer*”.
- La desesperanza, que refuerza el sentimiento anteriormente mencionado, y que se asocia a una expectativa negativa del provenir, inducida por el deterioro de la calidad de vida de muchas comunidades en las décadas recientes. Algunos de los agentes locales vinculados a los proyectos conservan del pasado experiencias negativas sobre los resultados de otros proyectos o iniciativas públicas y, sobre la base de desencantos previos y el propio deterioro de la vida cotidiana, tienen pocas o ninguna esperanza de que el futuro pueda ser mejor al presente.
- La desconfianza, que se basa en una menguada credibilidad de los funcionarios e instituciones públicas, y que se traduce en incredulidad frente a la posibilidad de que los proyectos se lleven adelante, en relación a que los mismos se traduzcan en los beneficios que se ofrecen inicialmente y en que tales beneficios se distribuyan de manera transparente y justa.

Para enfrentar tales limitantes al éxito del proyecto es necesario transmitir confianza y motivar esperanza a los agentes relevantes de la vida local, que a su vez son potenciales multiplicadores de una matriz de opinión favorable a la iniciativa del TUME, que induce a la incorporación activa de los diferentes colectivos de la ciudad en la promoción del proyecto.

Experiencias exitosas en esta materia demuestran que la confianza es la resultante de un adecuado y oportuno acceso a la información por parte de los agentes sociales, institucionales y económicos involucrados; y la esperanza es la resultante, por una parte, de conocimiento de otras iniciativas exitosas en circunstancias afines, a la par de la evidencia de procesos que se mantienen en el tiempo y que generan éxitos –incluso modestos– que ocurren temprano en la ejecución de los proyectos, a la vez que ofrecen la oportunidad de mejoras en la calidad de vida de los diferentes actores vinculados al proyecto, de una manera equitativa, democrática y justa.

Si bien el trabajo encomendado a ALG Andina corresponde a una fase inicial de diseño y presentación del proyecto de transporte masivo eficiente a los agentes relevantes de la vida local de Arequipa, es sobre esta base que se construirá todo el proceso de inclusión social, institucional y económica que contribuirá a dar viabilidad al TUME. Por ello, el presente trabajo se orienta tanto al diseño e implementación de una estrategia de participación en el corto plazo, como a la formulación de una propuesta de seguimiento, que permita que la participación no sea apreciada en relación al TUME como coyuntural y espasmódica, sino, por el contrario, como un elemento intrínseco de la formulación, ejecución y operación del proyecto.

6.2. Enfoque del esquema participativo

Para alcanzar los objetivos planteados, el trabajo propuesto se enmarca en el enfoque de la “participación activa”, ampliamente aplicado por ALG en diversas ciudades del mundo en las cuales ha participado en la formulación de proyectos relacionados con la movilidad y, específicamente en varias ciudades de Sur y Centroamérica. Dicho enfoque se basa en los lineamientos que en materia de planificación urbana (y de sus diversos componentes, incluyendo el transporte) propone la Agenda 21 Local, la cual es la aplicación a nivel urbano del Plan de Acción Global para el Desarrollo Sostenible, aprobado en la Cumbre de la Tierra de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo celebrada la Ciudad de Río de Janeiro, Brasil, y en la que se señala que las autoridades locales – en conjunción con los diferentes actores sociales, institucionales y económicos– deben articular procesos de formulación y aprobación de planes y proyectos de desarrollo local, a través del diálogo y concertación con los ciudadanos, organizaciones sociales, entidades públicas y empresas privadas.

La *Agenda 21 de la Ciudad* o *Agenda 21 Local* (A21L) es el plan de acción para el desarrollo sostenible de la ciudad, basado en el conjunto de iniciativas y procesos económicos, sociales y ambientales y cuenta con los siguientes principios orientadores:

- Derecho al desarrollo y viabilidad de una mejor calidad de vida
- Enfoque integral, que abarque componentes técnicos, económicos, sociales, ambientales y políticos
- Desarrollo como expresión de capacidades de las personas y las organizaciones
- Participación y concertación como requisito para la sustentabilidad
- Descentralización como opción privilegiada frente a la concentración de la toma de decisiones
- Afirmación de la identidad local

- Fomento de la formación ciudadana y,
- Fortalecimiento de actores sociales locales

Por otra parte, en la Agenda 21 Local se establecen como condiciones de planificación, es decir, como requisitos para el éxito de las iniciativas de desarrollo local, las siguientes:

- Comprensión integral del problema (antecedentes, situación actual y perspectivas)
- Ciudad asiento de la iniciativa de desarrollo vista como un gran proyecto, que se traduce en una mejora integral de la calidad de vida y no como iniciativas inconexas
- Identificación de fortalezas y oportunidades estratégicas
- Integración de proyectos e iniciativas catalizadores de otros procesos económicos, sociales y políticos
- Voluntad política de las autoridades locales y de los representantes de las organizaciones de la sociedad civil
- Definición de prioridades por parte de la comunidad
- Información fluida y oportuna, desde y hacia la comunidad y,
- Seguimiento permanente y evaluación periódica de los procesos, y fomento de la continuidad de los mismos¹

En otras palabras, el enfoque propuesto apunta a una comprensión integral de la problemática planteada, dando respuesta a los requerimientos específicos del proyecto TUME, desde la perspectiva de su inserción como un agente de importancia en la vida local de Arequipa, y desde la perspectiva de la incorporación de los actores relevantes para la toma de decisiones en los temas tratados en los estudios que permiten la formulación y desarrollo del proyecto.

En tal sentido, el trabajo propuesto servirá – adicionalmente a los objetivos formalmente planteados – para contribuir a establecer puentes institucionales entre las autoridades locales y demás agentes relevantes en el entorno urbano del TUME. Buena parte de las tareas correspondientes al seguimiento del presente trabajo se orientarán a la creación, mantenimiento y fortalecimiento de instancias de consulta, coordinación y participación permanentes a lo largo del desarrollo del proyecto TUME.

6.3. Etapas y actividades previstas

Para alcanzar los objetivos que se ha trazado ALG Andina en este proyecto, está prevista la realización de las siguientes actividades, enmarcadas en un total de 4 etapas de trabajo:

Etapa 1: Recopilación y revisión de información de base

- Recopilación y revisión de información disponible sobre los agentes sociales relevantes al proyecto, en este caso, transportistas y líderes comunitarios o representantes de usuarios.
- Elaboración de un listado preliminar de agentes relevantes al proyecto.

¹ DÍAZ PALACIOS, Julio (2000) (Compilador) **Manual de Planificación y Gestión de la Agenda 21 de las Ciudades Nro. 2**. Lima, Perú: Unión Iberoamericana de Municipalistas. Proyecto Sur de Ediciones, S.L.

Etapa 2: Contactos y familiarización

- Conocer a los operadores seleccionados.
- Establecer vínculos con operadores para generar confianza. Para ello se procederá a explicarles el objetivo y alcances del trabajo encomendado a ALG Andina y se les invitará a incorporarse en el proceso que se inicia. Asimismo, se realizará un levantamiento de información sobre características, expectativas e intereses de los agentes considerados, para lo que se aplicará un formato ad hoc para la recopilación de información.

Etapa 3: Diseño de mecanismos de participación y programación de eventos

- Diseñar mecanismos de participación para el corto plazo
- Implementar mecanismos de participación para motivar la incorporación de agentes de la vida local en el lanzamiento del proyecto, mediante la difusión de otras experiencias exitosas y la divulgación de las virtudes propias del proyecto TUME
- Identificar potenciales agentes multiplicadores de la información, tales como líderes comunitarios, educadores, comunicadores sociales, etc.
- Presentar el proyecto a los agentes relevantes de la vida local, a través de un seminario en el cual se de a conocer la justificación, el alcance y características del proyecto, los beneficios asociados a su implantación y el rol potencial a ser jugado por los agentes locales en el desarrollo del mismo.

Etapa 4: Plan de trabajo para el seguimiento y evaluación

- Diseñar mecanismos para el seguimiento y evaluación de la incorporación de agentes relevantes de la vida local en el mediano y largo plazo.
- Formular recomendaciones para estimular y fortalecer la participación comunitaria en las fases subsiguientes del proyecto TUME

6.4. Estrategias de aproximación y vinculación al proyecto de agentes locales

A fin de lograr vencer las resistencias y promover la aproximación de los agentes locales al proyecto TUME es necesario:

- Establecer un contacto personal entre ellos y los consultores de ALG Andina. Dicho contacto, que incluye la invitación a incorporarse al proceso, debe quedar documentado, y en el es importante destacar el rol que ellos deben jugar sobre la base de su conocimiento y experiencia de las condiciones propias de la ciudad, lo cual complementa y enriquece la labor de los consultores.
- Obtener información de parte de los agentes relevantes de la vida local, incluso aquella que a priori pudiera parecer redundante o repetitiva en relación a aquella disponible de fuentes secundarias. Por ejemplo, aun cuando los problemas inherentes al transporte ya han sido claramente identificados en estudios previos, preguntar a transportistas y líderes comunitarios sobre su percepción de la problemática local permite transmitirles la idea de que se les toma en cuenta desde el principio y que su opinión es relevante para los proyectistas.

- Comunicar a los transportistas y líderes locales que se les toma en cuenta desde el principio del trabajo. Sus opiniones y percepciones deberán ser registradas y, aun cuando las mismas no contribuyan al diseño seleccionado para el Sistema de Transporte, las mismas deberán aparecer reflejadas de alguna manera en los informes y demás productos a ser generados como opciones analizadas.
- Destacar la existencia de experiencias exitosas en realidades sociales, económicas y/o culturales afines, por ejemplo, destacar que la implantación exitosa de proyectos de transporte público no ocurre solo en países desarrollados, sino que, por el contrario, se han llevado a cabo también en países con limitaciones económicas o institucionales. La presentación de material divulgativo de tales experiencias contribuye a vencer la desesperanza y la desconfianza.
- Dar a conocer el abanico de beneficios asociados a la implantación del proyecto y las ventajas en su aprovechamiento por parte de aquellos que se vinculen más directamente a él.
- Promover una matriz de opinión favorable al proyecto, informando a comunicadores sociales, líderes de opinión y otros agentes de la vida local que pueda actuar como multiplicadores de la información asociada al proyecto.
- Generar materiales de apoyo que puedan ser suministrados a los agentes relevantes identificados.

6.5. Etapa 1 del trabajo. Recopilación de información de base

6.5.1. Síntesis de información de base referida a las condiciones de prestación del servicio de transporte y la percepción de la situación actual por parte de operadores de transporte y usuarios²

A. Percepción de los usuarios en relación al servicio de transporte público actual

- Hay un consenso en que los servicios de transporte público han empeorado en los últimos años (68% de los entrevistados).
- Las maneras más “seguras” de viajar son: taxi (41%) y bus (26%). La manera menos segura es la combi (49%), seguida por la motocicleta (30%).
- Con relación a la manera más cómoda de viajar, las respuestas son similares, con 54% optando por el taxi y 22% por el bus. La manera más incómoda es la combi (79%).
- Para 70% de los usuarios, los servicios son buenos o razonables. Para 29% son malos o muy malos y para estos usuarios, los servicios son malos en todo aspecto.
- Casi todos los usuarios (94%) consideran que el transporte contribuye a la contaminación del aire y también afecta a la salud de su familia (97%).
- La mayoría utiliza el transporte 2 veces al día normalmente (52%), y un 35% realiza 4 viajes. En términos de doble tarifa, un 15% de los usuarios necesitan tomar 2 o más unidades para completar el viaje.
- El 70% de los usuarios quieren vehículos nuevos, confortables, más seguros, con chóferes entrenados y con rutas más directas. El costo fue mencionado como un elemento importante por solamente un 7% de los entrevistados

² La siguiente síntesis de ha obtenido del informe PADECO sobre transporte urbano sostenible.

B. Descripción de Empresas Operadoras de Servicios Públicos de Transporte Urbano

- En términos generales, las empresas no tienen ningún tipo de organización, salvo el hecho de estar constituidas como sociedades comerciales.
- La propiedad de los vehículos se encuentra muy atomizada, correspondiéndole, en términos generales, a cada socio la titularidad de un coche.
- Los directivos de las empresas se circunscriben a realizar la tarea de representación ante el municipio.
- El escaso personal administrativo de las empresas se dedica al control interno de los horarios y frecuencias de los servicios. En contraprestación, los socios pagan una cuota de administración.
- Los horarios son controlados mediante relojes instalados en el recorrido, en donde el cobrador debe insertar la tarjeta de viaje. Los socios son multados en caso de adelanto o retraso de sus servicios. Las sanciones son monetarias y en minutos de salida del próximo servicio.
- No existe recaudación centralizada y en la mayoría de los casos no se expende constancia de viaje. Cada socio retiene diariamente su recaudación, así como selecciona a su cobrador y a su conductor. Existe evasión, pero generalmente es controlada por el mismo socio quien suele manejar el vehículo para verificar las recaudaciones promedio. Los salarios de los chóferes rondan los 30 soles diarios y la de los cobradores 15 soles.

C. Descripción de la red de Buses y Operación del Sistema de Transporte³.

El servicio de buses en Arequipa está suministrado por 214 operadores autorizados. Las rutas operan desde alrededor de las 5:00 hasta las 22:00, con un horario pico en la mañana de 7:00 a 9:00, un horario pico en la tarde de 11:30 a 13:30 y un horario pico en la noche de 17:00 a 19:00.

De los operadores autorizados, unos 165 proveen efectivamente servicios en 232 rutas que atraviesan la ciudad.

La red de rutas es extensa pero no homogénea, ya que es mucho más densa cerca y alrededor del perímetro del centro histórico de la ciudad. Existen aproximadamente 3.723 buses operando estas rutas, que consisten de combis (camionetas rurales), sedans (colectivos), así como omnibuses y microbuses. Generalmente, estos vehículos no están en buenas condiciones y son una gran fuente de contaminación en el ámbito de la ciudad.

Existe una significativa duplicación de rutas en las principales vías que se dirigen hacia el centro de la ciudad y en los alrededores del centro.

Algunos de los temas principales con respecto a la oferta del transporte de buses son los siguientes:

- Duplicación de rutas y sobre oferta de vehículos;
- Falta de espacio en las vías para buses, incluyendo vías de circunvalación;
- Concentración de destinos en el centro de la ciudad;

³ Fuente: Estudio PADECO.

- Falta de un marco legal adecuado que asegure las inversiones en el sector de transporte de buses a mediano y largo plazo;
- Falta de una autoridad autónoma que regule las operaciones de buses y garantice la implementación y el cumplimiento de las leyes;
- Falta de una capacidad de planeamiento para dirigir el crecimiento y las políticas de transporte;
- Sobre oferta de taxis que reduce los viajes en el sistema de buses;
- Ausencia de criterios técnicos y racionales para realizar modificaciones de rutas, como por ejemplo el empleo de estudios de demanda;
- Falta de conocimientos técnicos adecuados en transporte;
- La duplicación de rutas en los principales corredores afecta la rentabilidad de las rutas e induce a un manejo imprudente de los conductores para aumentar los ingresos;
- La mayoría de los paraderos de buses existentes se encuentran en mal estado, tornando incómodo el ascenso y descenso de los pasajeros;
- La ausencia de paraderos apropiados induce la detención en áreas no designadas e impide una adecuada regulación de las operaciones;
- No existen terminales de transferencias, a pesar de que su presencia disminuiría el número de rutas requerido para ingresar al centro de la ciudad;
- La edad promedio de la flota vehicular (16,4 años de edad), es bastante elevada, pero no existen incentivos adecuados para que los operadores consideren la renovación de vehículos y así mejorar la seguridad de la flota vehicular y las condiciones ambientales de la ciudad;
- Las rutas tienen tiempos de viaje de ida y vuelta de más de dos y hasta tres horas que las tornan inapropiadas ya que la experiencia indica que se logran mejores resultados interconectando rutas en puntos de retorno, dividiendo la ruta en segmentos más cortos o en el futuro, con nuevos terminales;
- No existe información de los ingresos de las rutas y los perfiles de volúmenes de pasajeros que permita a los operadores de transporte y la Municipalidad evaluar las operaciones de transporte más objetivamente basándose en medidas de desempeño como pasajeros / Km, ingresos / Km., etc., así como mensurar la capacidad utilizada permitiendo la reducción/ampliación de operaciones en los distintos sectores de la ciudad;
- No existe un operador dominante en la ciudad (en términos del número de rutas) y la cantidad de operadores es muy elevada para una ciudad del tamaño y dinámica urbana de Arequipa. La experiencia internacional indica que podría ser ventajoso para la Municipalidad estandarizar los servicios de transporte aumentando el tamaño de los "paquetes" de concesión para los operadores competentes, y de esta forma agilizar la implementación de cambios regulatorios e institucionales dentro del sector.

D. Descripción de la Operación de Taxis

- Los taxis juegan un rol importante como medio de transporte intermedio (más rápidos que los buses, pero más costosos). Además, son una fuente de empleo importante (como fuente primaria y secundaria de ingresos). En la ciudad operan alrededor de 9.000 taxis registrados, conjuntamente con miles de taxis no registrados, hasta sumar una cifra que se ha estimado en torno a los 17.000 vehículos.

- Existe una importante sobre oferta de taxis en comparación con la demanda inherente en la ciudad. Es común ver a varios taxis sin servicio o vacíos durante las horas de la mañana y aún en las horas pico. Los taxis pueden operar dentro del área del centro histórico, una ventaja que tienen sobre los buses.
- La mayor parte de los taxis en la ciudad son vehículos modelo Tico de Daewoo, que inundaron el mercado después de principios de los 90, cuando el gobierno central levantó las restricciones a las importaciones de vehículos usados. Buena parte de estos vehículos se encuentra en condiciones inapropiadas para el servicio público.

6.5.2. Síntesis de información de base referida a los principales actores sociales involucrados con el proyecto⁴

Los principales actores sociales con intereses en los temas de transporte y de medio ambiente en la ciudad de Arequipa pueden agruparse de la siguiente manera:

- Instituciones públicas
- Gremios y empresas de transporte público
- Organizaciones comunitarias u ONG`s
- Medios de comunicación

A. Instituciones públicas

El actor más relevante para la toma de decisiones en relación a la gestión urbana y el impulso de nuevas iniciativas en el área en estudio es la Municipalidad Provincial de Arequipa, que tiene entre sus competencias y/o áreas de interés todo lo relevante a la calidad de vida de la población, incluyendo temas como salud, calidad de aire, preservación de áreas verdes y demás espacios públicos, ordenamiento urbano, gestión del tránsito y del transporte público, turismo y preservación del patrimonio cultural, impulso de la competitividad y eficiencia de la ciudad, entre otros aspectos.

Entre las iniciativas más relevantes emprendidas por la Municipalidad Provincial de Arequipa se encuentran el impulso a la formulación de propuestas de reordenamiento del tránsito y el transporte público, el control de emisiones móviles, la elaboración de normas y la fiscalización de la calidad del aire, y la formulación de propuestas de control urbanístico.

Dada la variedad de temas considerados por el actor antes mencionado, existen diferentes dependencias o instancias vinculadas a los temas de gestión del tránsito y el transporte y el control medio ambiental. Entre ellas deben destacarse los regidores responsables de transporte y tránsito, y de salud y medio ambiente, así como la gerencia de transporte y la subgerencia de transporte sostenible, siendo esta última instancia la responsable de hacer seguimiento de las iniciativas de modernización del transporte público de la ciudad.

Adicionalmente a la Municipalidad Provincial de Arequipa, debe considerarse como un actor relevante a los fines del presente estudio a la Dirección Regional de Transportes, con competencias en materia de circulación vial, permisos para conducir, revisiones técnicas de vehículos, entre otras tareas vinculadas a la circulación de vehículos en la ciudad de Arequipa.

⁴ La fuente de esta información consiste en materiales elaborados por Calandria, el Gesta Zonal del Aire de Arequipa como parte del Programa Regional Aire Limpio.

Finalmente, en cuanto al componente medio ambiental y de salud pública asociado a la modernización del transporte en Arequipa, resulta relevante la consideración de las siguientes instancias:

- Dirección Regional de Salud, responsable de los aspectos de calidad del aire y salud, entre otros.
- Dirección Regional de Educación, responsable de aspectos vinculados a educación, ambiente y desarrollo.
- Gobierno Regional de Arequipa, responsable de la elaboración y aplicación de programas ambientales estratégicos.

Estas instituciones públicas participan, conjuntamente con organizaciones privadas, comunitarias y ONGs en la red Gesta Zonal del Aire, cuya función es coordinar iniciativas en pro del mejoramiento ambiental e impulsar proyectos de cooperación interinstitucional.

B. Gremios y empresas de transporte público

Los transportistas de Arequipa están agrupados en cuatro asociaciones gremiales (CASA, SUTMA, CETUAR y FUTURA), a las cuales se encuentran afiliadas la mayor parte de las empresas y organizaciones de transporte de la ciudad.

Existe una clara diferenciación entre los líderes de las organizaciones gremiales, que actúan como intermediarios entre los centros de toma de decisión política y económica y los responsables de las empresas y/o propietarios de los vehículos; y los gerentes de las empresas, quienes asumen un liderazgo más operativo, vinculado a la gestión diaria de la prestación del servicio.

El liderazgo en el sector está claramente atomizado, con una fragmentación de la representación gremial (en la cual se incluyen algunas agrupaciones tan informales y estructuralmente débiles como la mayoría de las empresas prestatarias del servicio) y una dispersión aun mayor en la gestión de las empresas, predominando aquellas de pequeño tamaño, escaso o nulo capital social y estructura organizativa y de apoyo logístico muy precaria.

Por su parte, el sector de los taxistas tiene también representación gremial (Frente Único de Taxistas) y una estructura organizativa entre precaria y dispersa (para aproximadamente la mitad del universo de taxistas) e inexistente (para la otra mitad, absolutamente informal y que opera al margen de los registros y permisología de la autoridad municipal competente).

C. Organizaciones comunitarias u ONG`s

En el conjunto de organizaciones no gubernamentales presentes en Arequipa destaca la ACS Calandria, conformada por comunicadores sociales y orientada a la canalizar el flujo de información sobre ambiente hacia los ciudadanos y agentes responsables de la toma de decisiones.

Otros actores locales, con menor presencia o menor foco específico en temas relacionados con el transporte, son:

- AQP Verde
- Labor Arequipa
- Yachay Wasi

- Juntas de propietarios de diversos sectores
- Asociación de consumidores "San Francisco".

Otras organizaciones relevantes de la vida local son los centros de educación superior asentados en la ciudad y, en particular, la Universidad Nacional San Agustín y la Universidad Católica de Santa María.

D. Medios de comunicación

Entre los medios de comunicación con actividad local en Arequipa, vale la pena destacar:

Prensa escrita

- Diario El Pueblo
- Diario Arequipa al Día
- Diario Correo
- Diario Noticias
- Diario La República

Televisión

- Austral TV
- Hispano televisión
- Continente TV
- Panamericana TV
- América
- TV UNAS
- Canal 49
- Canal 3 Star Global

Radio

- Líder AM
- Cadena Sur Noticias
- RPP Arequipa
- Alas peruanas
- Melodía AM
- Yaravi
- San Martín Nevada Radio
- San Pablo 1190
- Azul
- Aerostereo
- Stereo Uno

- Caribeña
- Libertad
- Continental
- Percis
- JR
- Trinidad
- Milenium FM
- Studio A

6.5.3. Síntesis de información de base referida la cobertura de prensa de temas de transporte y ambiente

Con base en la recopilación de artículos de prensa realizada por la ACS Calandria durante los meses de Junio y Septiembre del año 2005, se destaca la presencia de los temas de ambiente y transporte en la prensa escrita con actividad local en Arequipa, siendo mayor la cobertura del tema genérico ambiente (y sus vinculaciones a temas como ladrilleras, polleras, quema de basura, cauchos y otros materiales, transporte) que el tema específico transporte.

Es de destacar que al comparar la cobertura en prensa de los temas de ambiente y transporte en diarios locales de Arequipa y diarios nacionales que hacen referencia a la situación nacional, con Lima como énfasis específico, se observa una mayor vinculación entre los temas de ambiente y transporte en la prensa local en relación a la cobertura de la prensa nacional, donde la cobertura del tema transporte se centra más en aspectos operativos, tales como calidad del servicio, inseguridad, tarifa, implantación de nuevos proyectos (Colsac, estaciones de intercambio, racionalización de rutas) conflictos gremiales y entre las autoridades y los transportistas y, en menos mediada, aspectos ambientales asociados al transporte.

No se observa una cobertura continuada ni trabajos de investigación por parte de los periodistas; si bien la cobertura es relevante, la misma es episódica y está motivada en la realización de eventos, visitas de funcionarios o representantes de instituciones internacionales o el anuncio de la contratación de expertos o el inicio de la aplicación de programas o proyectos.

La situación antes planteada hace que para mantener la cobertura en prensa de los temas de ambiente y transporte sea necesaria la iniciativa de las autoridades y otros actores locales vinculados al tema.

En el período analizado, el tema de mayor cobertura corresponde a la consulta pública sobre la problemática ambiental en la ciudad y la percepción de los ciudadanos en relación al impacto de las acciones de la administración pública sobre las actividades contaminantes, como el transporte, las ladrilleras, polleras y fábricas.

Dicha consulta pública ha sido acompañada con material divulgativo sobre las diferentes iniciativas de mejoramiento del aire en la ciudad de arequipa y, en particular, el proyecto TUME, los controles técnicos de vehículos, el mejoramiento de ladrilleras y polleras, y la fiscalización permanente de la calidad del aire.

Imagen 1. Artículo sobre la contratación de estudio para implantación proyecto TUME



Con posterioridad al periodo analizado por ACS Calandria, se observa una menor presencia de los temas de transporte y ambiente en la prensa escrita de la ciudad, con un repunte, de nuevo de manera coyuntural, con motivo de la primera reunión de consulta con transportistas por parte de la Subgerencia de Transporte Sostenible de la Municipalidad Provincial y la empresa consultora ALG, en noviembre del presente año.

Imagen 2. Material divulgativo proyecto TUME Plan "A limpiar el aire"

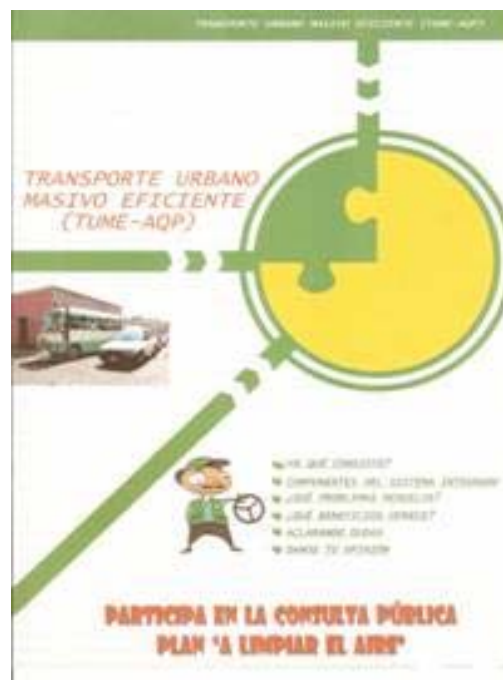


Imagen 3. Parte de la cobertura de prensa de la primera reunión de consulta con transportistas



6.6. Contacto inicial con actores relevantes

Como parte de la Etapa 2 del presente trabajo (contactos y familiarización) se han llevado adelante varias modalidades de intercambio con los transportistas de la ciudad de Arequipa:

A. Reuniones individuales con gerentes de aproximadamente un 10% de las empresas de transporte existentes en la ciudad (Septiembre 2005).

Estas reuniones se llevaron a cabo en las oficinas de los propios transportistas, así como en la sede de la Subgerencia de Transporte Sostenible de la Municipalidad Provincial y en locales públicos de la ciudad de Arequipa y estuvieron orientadas a exponer el alcance y enfoque del trabajo encomendado a ALG y a invitar a los gerentes de las empresas transportistas a involucrarse en la discusión de propuestas para la modernización del transporte de la ciudad.

Dentro de este grupo de entrevistas también se llevó a cabo una reunión con representantes de una agrupación de taxistas, exponiéndose los mismos temas discutidos con los gerentes de las empresas transportistas.

B. Encuesta de opinión (Octubre 2005)

Se distribuyó entre las empresas transportistas registradas en las bases de información de la Municipalidad Provincial un formulario de encuesta de opinión, dirigido a actualizar los datos de dichas organizaciones y a sondear su opinión y expectativas en relación a la modernización del transporte de la ciudad. Esta encuesta está en proceso de recolección y será procesada para el informe subsiguiente.

Se anexa al presente informe el formato utilizado.

C. Reunión inicial con transportistas (Noviembre 2005).

El día 10 de Noviembre se llevó a cabo una reunión inicial de consulta e invitación a participar a los transportistas de la ciudad, en la sede de teatro de la Municipalidad Provincial (Plaza de Armas).

A pesar de haberse cursado invitación a la totalidad de las empresas registradas en los archivos de la Municipalidad Provincial, solo la mitad de dichas invitaciones fueron

efectivamente entregadas, debido a la falta de actualización de los registros municipales y a la movilidad de las empresas (cambian con frecuencia de sedes sin participarlo a las autoridades). De dicho número de empresas efectivamente invitadas, asistió a la reunión en cuestión aproximadamente un 50%, es decir, aproximadamente un 25% del total de empresas de transporte público de pasajeros existentes en la ciudad.

En dicha reunión se plantearon los objetivos, alcances y cronograma de actividades del trabajo en curso y se realizó una presentación orientada a mostrar otras iniciativas de modernización del transporte en América Latina, concluyéndose en destacar la importancia de la participación de los transportistas en la formulación de una propuesta viable de modernización del transporte público de Arequipa.

Finalmente, se realizó una sesión de preguntas y respuestas. Parte de dicha sesión se centró en la discusión de temas operativos coyunturales que vinculan a transportistas con la autoridad provincial, tal es el caso del pago de permisos y los controles anticontaminación de los vehículos de transporte público.

Esta reunión fue ampliamente cubierta por la prensa escrita, radio y televisión de la ciudad.

Imagen 4. Parte de la cobertura de prensa de la reunión de consulta con transportistas del 10/11/2005



Se elaboraron respuestas escritas a todos los periodistas que cubrieron el evento para la prensa escrita.

D. Reuniones con autoridades

Como parte de las consultas iniciales del estudio y del proceso de contacto y familiarización, se llevaron adelante reuniones con el Alcalde de la Municipalidad Provincial de Arequipa, el Regidor de Transportes y el Gerente de Transporte de la Municipalidad Provincial.

En dichas reuniones se plantearon los objetivos, alcances y enfoque del trabajo en ejecución, así como se discutieron fechas de obtención de resultados y requisitos para la implantación de las propuestas.

Estas reuniones fueron reseñadas por la prensa escrita de la ciudad.

E. Presentación a las instituciones representadas en GESTA

Se han realizado dos presentaciones a las instituciones representadas en Gesta zonal del aire de Arequipa. En dichas reuniones se plantearon los objetivos, alcances y enfoque del trabajo en ejecución, se mostraron los avances logrados hasta la fecha, así como se

discutieron fechas de obtención de resultados y requisitos para la implantación de las propuestas.

6.7. Próximas actividades

Con base en la información recabada hasta la fecha y las actividades de contacto inicial y familiarización, se ha planteado la próxima realización de las siguientes actividades:

- Seguimiento de la cobertura en prensa escrita de los temas de transporte y ambiente en la ciudad de Arequipa.
- Realización de una segunda reunión de consulta con transportistas.
- Diseño de un plan de comunicaciones preparatorio al seminario de presentación de propuestas.
- Realización de un seminario de presentación de propuestas.