

DECLARACIÓN SOBRE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

CAPITULO BOLIVIA

Los representantes de ... , reunidos en la ciudad de La Paz, Bolivia entre el 1 y 4 de octubre de 2017 con motivo del VI Congreso Las Mejores Prácticas SIMUS en América Latina y la III Cumbre de Ciudades por la Movilidad Urbana Sustentable en Latinoamérica, consideramos los siguientes antecedentes comunes para las ciudades de Bolivia:

ANTECEDENTES¹

1. En agosto de 2014 en la reunión de la Primera Cumbre de Ciudades Líderes en Movilidad Sustentable de América Latina, los alcaldes y alcaldesas de veintiún (21) ciudades, de ocho (8) países de América Latina, que representan a 477 millones de ciudadanos, que suman más del 24% de la población urbana de América Latina, declararon su compromiso de acción conjunta permanente en pro de alcanzar una MOVILIDAD URBANA DE ALTA CALIDAD PARA TODOS Y TODAS, los lineamientos de estos compromisos se consolidaron en el documento Declaración de Lima - Libro Blanco de la Movilidad Urbana en América Latina, cuya principal visión es la de cambiar la visión antigua del transporte por la de la movilidad, como un nuevo paradigma, en el que ser humano es el centro de atención y considera todos los medios en los que puede moverse, dando prioridad a la caminata, los viajes en transporte no motorizado y el transporte público, tratando de desincentivar fuertemente el uso del vehículo privado.
2. El problema del transporte urbano se ha convertido en uno de los principales retos a resolver, especialmente en las ciudades capitales de Bolivia, donde el congestionamiento de la vialidad urbana, la falta de capacidades técnicas por parte de los operadores convencionales, la contaminación generada, el aumento de los accidentes viales y un consumo excesivo de energía no renovable, han afectado al desarrollo del sistema de transporte público, provocando una disminución en la productividad de estas ciudades y en el bienestar social de sus habitantes.
3. Más del 70% de la población en los centros urbanos de Bolivia utiliza el transporte público como medio de transporte principal.
4. El sistema de transporte urbano está pasando uno de los momentos más críticos de su historia, debido fundamentalmente a:
 - a. La falta de políticas nacionales, departamentales y municipales articuladas y coordinadas, para la planificación conjunta de los sistemas de movilidad urbana e intermunicipales.
 - b. La ausencia de una ley nacional que articule las distintas instancias estatales y promueva la Movilidad Urbana y los Sistemas Integrados de Transporte incentivando el transporte masivo y colectivo en las Ciudades.
 - c. El colapso del sistema actual, por el incremento desmesurado de unidades de transporte que en su mayoría son de reducida capacidad y por la falta de criterios óptimos de operación de flota, ha generado baja eficiencia y calidad de servicio, afectando directamente al ingreso de los operadores.
 - d. La importación de partes y vehículos usados a Bolivia en la última década ha sido uno de los enemigos silenciosos del sistema, debido a que ha permitido la

¹ Extractado de la DECLARACION DEL SEGUNDO CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE BOLIVIA – Ciudad de La Paz entre el 11 y 12 de noviembre de 2009. Swisscontact – Programa Aire Limpio.

- incorporación de unidades de baja capacidad, altamente contaminantes e inseguras.
- e. La liberación del servicio de transporte público, como medida adoptada para reducir las tasas de desempleo y la falta de control, ha generado una sobre oferta en el sistema, proliferando los servicios irregulares y por ende la inseguridad vial y ciudadana.
 - f. La falta de capacidades técnicas, la mala calidad del trabajo y los bajos ingresos que perciben los operadores, no permite modernizar sus unidades y procedimientos de operación para brindar un servicio de calidad a la población. Sumado además al sistema de organización sindical, asociativa y cooperativista vigente en el transporte, que no responde a las necesidades de modernización del sistema para garantizar un servicio eficiente.
 - g. Los largos tiempos de espera y de viaje e insuficiente transporte nocturno y servicio a barrios periféricos.
 - h. La sobre explotación de los corredores centrales, en desmedro de las zonas periféricas de las ciudades.
 - i. La invasión del espacio público por parte de comerciantes callejeros y el estacionamiento de vehículos en espacios prohibidos.
 - j. La antigüedad del parque vehicular, altamente contaminante y causante del 80% de la contaminación en áreas urbanas.
 - k. La débil gestión de tránsito urbano, control y regulación del sistema de transporte urbano ha sido cómplice de este crecimiento caótico.
5. Las políticas de inversión pública en infraestructura urbana han estado y continúan dedicadas en su mayoría a favorecer el espacio para la circulación del vehículo particular, desincentivando el uso de transporte público y sin tomar en cuenta inversiones en el transporte no motorizado, peatones y personas con discapacidad.
 6. El parque automotor en Bolivia en la última década ha crecido a una tasa promedio de 11% anual. Este crecimiento no guarda relación con el crecimiento de la población y la economía del país, causando problemas severos de congestión vehicular, contaminación atmosférica, acústica, accidentalidad, consumo excesivo de combustible y energía e inseguridad ciudadana y costos adicionales a la sociedad en su conjunto; constituyéndose todos estos factores en una afectación a la salud pública de todos los ciudadanos.
 7. El insuficiente sistema de Inspección Técnica Vehicular que opera en Bolivia no ha permitido que la flota vehicular que circula en nuestras ciudades se modernice, esté bien mantenida y que no sea contaminante. La antigüedad promedio del parque vehicular es de 16 años, el parque automotor público tiene una antigüedad promedio de 25 años. Esta situación no solamente provoca alta contaminación atmosférica, sino mucha inseguridad vial por riesgos de accidentes previsible.
 8. Según el Instituto Nacional de Estadística, en Bolivia durante la gestión 2014 se registraron 47.554 accidentes de tránsito ocasionados por vehículos. De este total, 41.363 (87%) ocurrieron en las áreas urbanas y 6.191 (13%) en el área rural. El incremento de estos incidentes en los últimos años, son producto de:
 - Ausencia de políticas nacionales, departamentales y municipales orientadas a la gestión de la seguridad vial.
 - Mal estado de las vías y falta de señalización.
 - Falta de un sistema eficiente de gestión de tránsito, control y sanciones.

- Imprudencia de algunos conductores por faltas graves de tránsito, jornadas excesivas de los chóferes por estar frente al volante por más de 10 horas diarias promedio
 - Fallas técnico-mecánico de los vehículos
 - Falta de educación vial
 - Consumo excesivo de bebidas alcohólicas.
9. La **Constitución Política del Estado** (CPE), determina enfáticamente en su Art. 302 que son competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Municipales en su jurisdicción: el Transporte Urbano, Registro de Propiedad Automotor, Ordenamiento y Educación Vial y administración y control del tránsito urbano.
 10. La Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante Resolución 64/255 de Marzo de 2010, proclamó oficialmente el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011--2020 en Marzo de 2010, para dar un marco a los países y las comunidades para aumentar la acción de salvar vidas en la vialidades del mundo. La Organización Mundial de la Salud, luego de un amplio proceso consultivo, expidió el Plan de Acción para el Decenio por la Seguridad Vial 2011-2020, el cual incluye acciones consistentes con los principios de transporte sostenible.
 11. La ciudadanía es entendida como el reconocimiento por parte de todos, de un conjunto de deberes y derechos de cada uno de los individuos de una sociedad y como una serie de dificultades de orden cultural, legislativo e institucional con los que tales deberes, pero sobre todo tales derechos, pueden ser exigidos. En este sentido, el trabajo del Estado es poder llevar o generar condiciones para que estos derechos y deberes se cumplan en un marco de aplicación real, y para ello tiene varios instrumentos: la norma misma, campañas de difusión y campañas de educación.
 12. En general, la población de nuestros municipios no cuentan con un sentido de apropiación de lo público, es decir la sensibilidad del uso y respeto sobre áreas públicas es bajo, no existen hábitos de fomento al cuidado y respeto de estos espacios. Uno de los principales problemas en este sentido son los hábitos en el tráfico vehicular de conductores y peatones principalmente en el centro de la ciudad.

DECLARACIÓN

En este contexto, las autoridades nacionales, departamentales y nacionales, aquí reunidos pretenden establecer algunos puntos de coincidencias conceptuales y programáticos, que permitan la elaboración futura de Políticas Públicas referidas sobre la Movilidad Urbana Sustentable, de manera articulada y por tanto convenimos declarar los siguientes principios:

I. LA MOVILIDAD COMO DERECHO SOCIAL FUNDAMENTAL

El entender la movilidad urbana como derecho social fundamental, es reconocer la garantía que toda persona debe tener para que pueda trasladarse a través de los diversos medios de transporte que ofrece la ciudad, en condiciones de seguridad, accesibilidad e inclusión, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y que fomentará una cultura de movilidad urbana sustentable.

Se debe contar con un sistema que, reconociendo las características de cada individuo, pueda facilitar sus desplazamientos.

El derecho social a la movilidad implica la obligación de los distintos niveles del Estado y de los distintos operadores de transporte, de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio y contribuir al desarrollo sustentable del municipio y la región.

Toda persona tiene derecho a la movilidad.

II. INVERSION SOCIAL EN LA MOVILIDAD URBANA

La solución al problema de transporte urbano, exige la implantación de políticas integrales que fomenten una movilidad urbana sustentable, que contemplen medidas para racionalizar el uso ineficiente del automóvil privado y ofrezcan como alternativa un transporte público de calidad, mediante un sistema integrado de transporte. En todas las ciudades, para hacer viable financieramente los proyectos para implementar y operar sistemas de transporte masivo, se requiere inversión pública directa de los tres niveles del Estado (nacional, departamental y municipal) y la participación de inversionistas privados.

La intervención del Estado en la operación del transporte público urbano, es una respuesta a un sistema fallido, operado por transportistas organizados en gremios sin una estructura empresarial y que a falta de una presencia legítima del Estado por varias décadas, ha degenerado en un servicio de pésima calidad.

Este proceso busca reencausar el sistema, generando importantes mejoras en la calidad de vida de las personas, pero requiere de elevadas inversiones y gastos de operación, que como muestra la experiencia internacional, en estos sistemas los costos son superiores a los ingresos percibidos por concepto de tarifa y deben ser asumidos por el Estado en beneficio de su población.

En esta clase de proyectos, para dar la calidad de servicio que necesitan las ciudades en el marco de la movilidad urbana sustentable son costosos además de requerir importantes plazos para su materialización, con inversiones recuperables y no recuperables. El beneficio económico y rentabilidad social, serán fundamentales a momento de priorizar recursos públicos para su subvención, siendo el Estado el responsable de garantizar los recursos necesarios para cumplir este cometido.

III. MULTIMODALIDAD (EFICIENCIA – EFICACIA)

La ciudad como aglutinadora de subsistemas relacionados y conectados a través de redes de transporte motorizado y no motorizado, requiere la necesidad de garantizar la integración entre los diversos modos de traslado que hacen los ciudadanos y velar porque esta sea accesible, de calidad, cómoda, eficiente y segura.

Aumentar la accesibilidad de las zonas sin servicio de transporte, fomentando la **máxima accesibilidad territorial**, teniendo en cuenta la diferenciación existente en términos sociales y económicos de la ciudad. Esta accesibilidad debe estar enfocada a la implementación de sistemas integrados de transporte que aunque tengan diferentes operadores, puedan facilitar el acceso a cualquier usuario basado en la integración operativa, de infraestructura y tarifaria.

Promover la elaboración de un **plan intermodal urbano** basado en la conectividad, la accesibilidad y la oportunidad al transporte sustentable, estableciendo una red compuesta de infraestructura (intercambiadores) y servicios que incluyan políticas de transporte intermodal dirigidas a suprimir las barreras existentes entre la población, el territorio y la movilidad.

IV. CIUDADANIA, CULTURA CIUDADANA Y SEGURIDAD VIAL²

Promover medidas para potenciar el posicionamiento de la ciudadanía en el sentido amplio, así como potenciar el cambio de comportamiento y visión del usuario, incentivando el sentido de pertenencia a la ciudad y la capacidad de identificarse con un sistema de transporte de calidad.

Implementar Programas Integrales de Seguridad Vial y Cultura Ciudadana que preserven la vida de los ciudadanos buscando reducir de manera sustancial las muertes y lesiones por hechos de tránsito. Estos programas deberían incluir acciones basadas en las mejores prácticas internacionales en tres ejes fundamentales: infraestructura urbana, educación vial y mecanismos de gestión de tránsito; así como en los ejes transversales: normatividad y tecnologías de la información.

Promover el uso de vehículos más seguros, a través de la implementación de un adecuado programa de revisión técnica vehicular, en el marco de las competencias municipales definidas en la normativa vigente.

V. DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Establecer la consideración sin ecuánime del desarrollo orientado al transporte (DOT) dentro de la Planificación y Ordenamiento Territorial, como una respuesta a la expansión urbana insostenible, a la dependencia del automóvil, a la gestión de tránsito deficiente y al crecimiento no planificado de urbanizaciones cerradas y loteamientos clandestinos sin una visión integral.

Asegurar el derecho de los ciudadanos a la movilidad urbana, demanda de los gobiernos municipales, políticas de ordenamiento territorial que faciliten la administración eficiente de los espacios geográficos y territorios a escala local. Estas políticas deben asumir el reto de generar un desarrollo urbano orientado hacia el transporte eficiente de los ciudadanos: incentivar la *diversificación* en la planificación de usos de suelo, la *densificación* respecto a la capacidad del sistema de movilidad y al uso responsable del transporte público y la *compactación* de las ciudades, así mismo generar infraestructura para formas alternativas de transporte como la bicicleta o el caminar.

VI. ACCESIBILIDAD

La planificación urbana debe:

- garantizar la accesibilidad al transporte público, a los equipamientos urbanos y a los espacios públicos de la ciudad. Asimismo, mejorar la infraestructura a nivel de calles, intersecciones, semáforos y señalización.

² JAYMA – Plan de Desarrollo Municipal de La Paz.

DECLARACIÓN DE MÉXICO – SIMUS.

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

- Proveer una movilidad urbana de calidad, accesible a todas las personas con énfasis en las personas más vulnerables como niños pequeños, mujeres embarazadas, adultos mayores y personas con movilidad reducida otorgando así mayor calidad de vida a los ciudadanos.

VII. RED DE COOPERACION NACIONAL Y MUNICIPAL DE PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE (POLITICAS MUNICIPALES)

Establecer una plataforma de intercambio interinstitucional de buenas prácticas en el ámbito de la movilidad urbana sustentable que permita intercambiar criterios sobre las acciones implementadas para la mejora de la movilidad de las ciudades y compartir, las lecciones aprendidas entre municipios y operadores en el ámbito de la planificación, como es el caso del área metropolitana de La Paz con los servicios de transporte municipal LaPazBUS, WaynaBUS y Mi Teleférico.

Promover la formación técnica especializada a través de los diversos mecanismos existentes para este fin: asistencia técnica internacional, visitas técnicas, cursos de formación “en línea”, mesas de trabajo y discusión (presencial y/o virtual), eventos internacionales vinculados a la movilidad sostenible y formación superior. De igual manera, invertir recursos en la formación técnica de los operadores de transporte convencional para generar capacidades en los líderes de estas organizaciones.

Promover la **integración de capacidades adquiridas** en el marco de buenas experiencias desarrolladas en el ámbito local y nacional, mediante convocatorias periódicas que reúnan a los municipios que componen el ámbito interurbano y regional, conformando **Equipos de Cooperación Técnica Horizontal** en mesas de trabajo e intercambio.

Impulsar el **Observatorio Boliviano de Movilidad Urbana**, en el cual se puedan establecer indicadores mediante los cuales se pueda realizar la medición de los avances obtenidos respecto a acciones implementadas, asimismo será una base de datos fundamental para las autoridades nacionales, departamentales y municipales orientadas a la implementación de medidas integrales para modernizar el sistema de movilidad en las áreas urbanas.

Es dado en la ciudad de Nuestra Señora de La Paz, el día 04 de octubre de 2017.