



Presentación

Estimadas y estimados lectores del boletín Aire Limpio:

Sin duda el 2011 es un año en el que se ha puesto en la agenda pública la regulación de los sistemas de transporte. En el ámbito internacional, los efectos adversos de los cambios climáticos y su relación con el consumo de combustibles fósiles, principalmente por los vehículos motorizados, han creado espacios de reflexión, declaratorias y en muchos países mandatos para trabajar intensamente en este tema. En el ámbito nacional, la Ley N° 165 recientemente promulgada crea un hito importante y abre la posibilidad de poder migrar hacia sistemas de transporte más eficientes, amigables con el medio ambiente y que utilicen de mejor manera nuestros recursos energéticos. En el presente número presentamos tanto artículos del ámbito mundial como nacional que muestran este inmejorable escenario, es momento que nos sentemos todos los involucrados para aprovechar esta oportunidad y contribuir al "vivir bien", no hacerlo sería un gran error.

Freddy Koch
Director Nacional Aire Limpio

Contenido

Página 1	ASI (Avoid, Shift, Improve) Evitar, Cambiar, Mejorar
Página 2	Aire Limpio y la mitigación del cambio climático
Página 3	Ley General de Transporte N° 165 Promoviendo un transporte sostenible para beneficio de los pobladores de Bolivia
Página 4-5	Propuesta tecnológica para la gestión del parque automotor Centro Municipal de Revisión Técnica Vehicular
Página 6	Saneamiento legal de vehículos Un paso atrás que podría convertirse en dos adelante
Página 7	Construyendo Ciudadanía Observatorios Ciudadanos en Bolivia
Página 8	El Día Sin Auto en Bolivia es una realidad

ASI (Avoid, Shift, Improve) Evitar, Cambiar, Mejorar

En el marco de los trabajos de la Conferencia de Transporte Sustentable, Calidad del Aire y Cambio Climático celebrada en Rosario entre el 10 y 13 de mayo del 2011, un grupo de expertos internacionales de alto nivel se reunió con el objetivo de plasmar en un documento, los principios de la accesibilidad urbana y la movilidad sustentable. Entre los principales principios que propone promover el documento están:

- Crear ciudades y espacios urbanos compactos y densos, donde la población tenga acceso, en mínimo tiempo, distancia y costo, al trabajo, la escuela, los mercados y las áreas recreativas
- Otorgar prioridad de paso e inversión al transporte público de bajas emisiones contaminantes, de menor intensidad de carbono y de alta capacidad
- Desarrollar sistemas e infraestructura de transporte no motorizado, interconectado con el sistema de transporte público
- Reducir el uso del automóvil, mediante la integración espacial de la vivienda, el trabajo y la recreación, la implementación de sistemas eficientes de información para la selección de rutas y destinos, así como el control y reducción de espacios de estacionamiento, entre otras medidas
- Establecer planes de movilidad empresarial sustentable
- Implementar y controlar rutas para vehículos de carga pesada, e incentivar sistemas de logística para hacer más eficiente este transporte
- Fijar y vigilar metas de calidad del aire para la protección de la salud, reducción de emisiones contaminantes y compuestos de efecto invernadero.

El Proyecto Aire Limpio participó en la treintena de expertos invitados a esta reunión.

La Conferencia de Transporte Sustentable, Calidad del Aire y Cambio Climático para América Latina y el Caribe, organizada por el Instituto del Aire Limpio (www.cleanairinstitute.org), y la Ciudad de Rosario, constituyó un foro interdisciplinario de alto nivel, con la participación de tomadores de decisiones y profesionales del ámbito. Tuvo como propósito, servir de plataforma para discutir cómo las ciudades se están enfrentando al reto de introducir mejores prácticas de transporte, mientras que combaten el cambio climático, la contaminación del aire y emisión de ruido, y reducen los tiempos de viaje de las personas. El evento contó con la participación de representantes de más de 20 países. Una primera consigna que gozó de amplio respaldo tanto por

académicos como por gestores de calidad del aire y de transporte sustentable, fue el EVITAR, CAMBIAR, MEJORAR (ASI - por sus siglas en inglés), **Evitar** los viajes innecesarios o muy largos en vehículos motorizados; **Cambiar** la tendencia hacia la motorización individual a favor de los modos más seguros, eficientes y amables con el medio ambiente; **Mejorar** la infraestructura y la gestión de los servicios de transporte mediante la adopción de tecnologías y prácticas más limpias, eficientes y seguras.

La presencia del Estado boliviano en el evento, estuvo financiada por el Proyecto Aire Limpio. Se contó con 2 representantes de los municipios de El Alto, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, así como representantes del Proyecto.

Entre el 22 y 24 de junio, el Ministerio de Transporte de Colombia, el Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional (UNCRD) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) organizaron el primer Foro de Transporte Sostenible de América Latina, con el objetivo de que las autoridades compartan sus experiencias, positivas y negativas e interactúen con organizaciones internacionales y expertos para generar una visión común. El evento también tuvo como objetivo el elaborar una agenda conjunta que encamine a cambiar el paradigma de transporte hacia la promoción de la accesibilidad más que de la movilidad, a mantener la participación de los modos de transporte amigables con la salud y el medio ambiente y al uso de vehículos y combustibles más limpios y de bajo carbono. Las 8 sesiones del foro también tuvieron como eje troncal de discusión el Evitar, Cambiar y Mejorar. El evento concluyó con una declaración ministerial, "la Declaración de Bogotá", encaminada a hacer realidad este cambio de paradigma. Cesar Dockweiler, asesor del Viceministerio de Transportes acudió al evento como representante de Bolivia y Freddy Koch como invitado especial al mismo.

Todo el material de ambos eventos está disponible en los siguientes enlaces:

www.cleanairinstitute.org y
www.uncrdlac.org/fts



Delegación boliviana que asistió al evento en Rosario- Argentina.

Aire Limpio y la mitigación del cambio climático

por: Mario Molina

El Programa Ambiental de Naciones Unidas estima que cada año, un millón de personas mueren prematuramente en todo el mundo por estar expuestos a altos niveles de contaminación atmosférica urbana; esta cifra representa alrededor de 114 muertes prematuras en todo el mundo por hora. En América Latina, las estimaciones conservadoras indican que 35.000 personas mueren prematuramente cada año a partir de esta exposición. Todas estas muertes se pueden y se deben evitar.

El impacto de la contaminación atmosférica en la salud también se traduce en gastos médicos muy altos asociados con las enfermedades respiratorias y cardiovasculares, el ausentismo, la pérdida de productividad y daños graves a otros seres vivos y el medio ambiente. En América Latina, el costo económico de los impactos en la salud de la contaminación del aire se estima entre el 2 y el 4% del PIB.

Con el fin de abordar este tema, distintas ciudades de la región han hecho progresos significativos en la gestión de la calidad del aire. Durante la última década, las principales ciudades han desarrollado planes de calidad del aire, se han construido los inventarios de emisiones y se han fortalecido las capacidades institucionales para evaluar y controlar los problemas de contaminación del aire. Ciudad de México, Sao Paulo, Santiago de Chile, entre otros, son referencias regionales de creación de capacidad en la gestión de la calidad del aire. Otras ciudades como Curitiba y Bogotá han avanzado con la creación de sistemas de transporte innovadores que agilizan el movimiento de personas y reducen las emisiones al aire.

Sin embargo, las ciudades latinoamericanas y los países todavía se enfrentan a una serie de desafíos. La mayoría requieren una mayor capacidad técnica para evaluar los impactos de la política urbana y de transporte en términos de emisiones y de cambio climático. Mejores herramientas tecnológicas y económicas para reducir las emisiones y el consumo de energía y mayores recursos para introducir tecnologías innovadoras de vehículos y combustibles más limpios.

Los recientes acontecimientos en las negociaciones internacionales sobre el cambio climático deben sentar las bases para los esfuerzos de mitigación. Gobiernos locales y nacionales en América Latina han firmado importantes acuerdos internacionales para combatir el cambio climático y reducir la contaminación del aire. La Declaración de Cancún, aprobada en 2010 por la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), representa el consenso entre los países latinoamericanos a tomar medidas de mitigación. Este acuerdo ha definido dos mecanismos para facilitar las transferencias financieras y técnicas que son fundamentales para construir capacidades locales para la mitigación del cambio climático. En lo que respecta al sector del transporte, el Fondo Verde y el mecanismo de transferencia aprobado en Cancún abre una ventana de oportunidad para financiar y poner en práctica las iniciativas de transporte con un gran impacto en los gases de efecto invernadero (GEI), además de la mitigación y la reducción de la contaminación del aire.

También es importante reconocer los esfuerzos realizados para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel local. Las ciudades son responsables del 70% del consumo mundial de energía y más de la mitad de las emisiones de dióxido de carbono. Por lo tanto, los acuerdos internacionales organizados por los gobiernos locales son fundamentales para reducir las emisiones globales. En este sentido, reconozco el Pacto de la Ciudad de México se acordó durante la Conferencia Mundial de Alcaldes como el marco necesario, ya que identifica los instrumentos para cuantificar, informar y verificar las acciones locales para reducir los GEI.

A nivel regional, una serie de metas deben cumplirse para reducir la contaminación del aire y mitigar el cambio climático. En particular, la difusión de información y mejores prácticas deben incrementarse para fortalecer las capacidades locales. Un tema importante de la colaboración en la región, por ejemplo, es la normalización de las emisiones de los vehículos y las normas de consumo de energía. La región también debe trabajar

de manera coordinada para crear estrategias de transporte, que proporcione múltiples beneficios en la calidad del aire, la salud, el bienestar social, la competitividad y el cambio climático.

El Instituto del Aire Limpio juega un papel importante en el proceso de fomento de la creación de una red entre los principales interesados en la región. La Conferencia sobre Aire Limpio de 2011, que se llevó a cabo del 10 a 13 de mayo de 2011 en Rosario, Argentina, y los esfuerzos complementarios que se están produciendo en América Latina deben culminar en una agenda regional que abarque una mejor difusión del conocimiento, mecanismos eficaces de asistencia técnica y las alianzas regionales fuertes. Estoy seguro de que reuniones como la Conferencia de Rosario constituyen un paso hacia la definición de acciones concretas para abordar el cambio climático y los problemas de contaminación del aire.

Fuente: www.cleanairinstitute.org

El Instituto del Aire Limpio es una organización sin fines de lucro que fue creada como resultado de un acuerdo entre el Banco Mundial y los miembros de la Iniciativa de Aire Limpio para Ciudades de América Latina. Su misión es mejorar la calidad del aire y combatir el cambio climático causado por el calentamiento global y sirve como un foro para la estrategia regional y el desarrollo del proyecto, así como la formación de canalización, asistencia técnica e intercambio de información en toda América Latina.



Mario Molina, Presidente de la Junta de Directores del Instituto del Aire Limpio, Premio Nobel de Química 1995, Presidente del Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos del Medio Ambiente y Energía, profesor de la Universidad de California en San Diego.

Ley General de Transporte N° 165

Promoviendo un transporte sostenible para beneficio de los pobladores de Bolivia

Por: Cesar Dockweiler - Asesor Viceministerio de Transportes

El transporte constituye uno de los sectores fundamentales e indispensables para el desarrollo social y económico del país. Este sector requiere ser adecuadamente regulado con la finalidad de establecer una óptima organización, integración y operación de los sistemas de transporte, para lograr servicios eficientes y seguros. Bolivia hasta el pasado 16 de agosto, careció de una Norma General de Transportes, dejando desprotegido al usuario, sea este pasajero o depositario de carga.

La Ley General de Transporte (LGT), tiene como principal orientación el beneficiario de los sistemas de transporte, pues establece lineamientos para que el sector, mediante una adecuada infraestructura y servicios eficientes, contribuya a que la población boliviana alcance el "Vivir Bien", bajo los siguientes principios:

- Posibilitando una movilidad libre y digna en todo el territorio nacional;
- Promoviendo una integración efectiva a nivel nacional e internacional;
- Desarrollando mecanismos para que la población más desamparada económica y socialmente del país, se articule efectivamente al desarrollo social, productivo y comercial;
- Garantizando calidad y seguridad para conservar la integridad física de personas y carga;

- Y promoviendo una mejora continua del nivel del servicio en beneficio del usuario y operador.

La LGT pretende mejorar el nivel de accidentabilidad, optimizar las condiciones de la prestación del servicio, optimizar los niveles de satisfacción de los usuarios, reducir el grado de contaminación, mejorar las condiciones de transitabilidad, facilitar el acceso de usuarios, reducir tiempos relacionados al movimiento y espera; con la finalidad de contribuir efectivamente a mejorar las condiciones de vida de las bolivianas y bolivianos.

Uno de los principales pilares de la LGT es la promoción de la protección del medio ambiente, resguardando los Derechos de la Madre Tierra. Para lograr este cometido, se establece que en todas las actividades de planificación y operación del Sistema de Transportes (Infraestructura, servicios de transporte y servicios complementarios) y para todos los modos de transporte (Aéreo, terrestre, ferroviario y acuático), deberán cumplir con la normativa ambiental vigente, promoviendo que la infraestructura y los servicios de transporte, tengan el menor costo ambiental y social posible, considerando los modos de transporte menos contaminantes y más eficientes en términos energéticos.

Otro aspecto importante que la Ley establece, es la implementación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular con el propósito de realizar la constatación de condiciones



Interior del Bus de China Motors.

técnicas, mecánicas y ambientales de funcionamiento y seguridad para la circulación de todas las unidades de transporte automotor públicos y privados en todo el territorio nacional, con la finalidad de reducir la probabilidad de accidentes por aspectos técnico mecánicos y disminuir al mínimo la contaminación ambiental.

En ese mismo marco, la LGT, establece la necesidad de promover el uso de energías alternativas, limpias, renovables y disponibles en Bolivia, con la finalidad de alcanzar la soberanía energética. Para el efecto, se propone la transformación de la matriz energética con la reconversión, remotorización o cambio de las unidades de transporte público que utilicen energías disponibles en nuestro país; la promoción del uso de Gas Natural a través de incentivos fiscales para la importación de vehículos, facilidades para la adquisición de unidades de transporte e incentivos para la fabricación y ensamblado de vehículos y partes de unidades de transporte a GNV u otra energía; el establecimiento de redes accesibles para el reabastecimiento de energía; y el fomento a la investigación para el empleo de energías limpias y/o renovables disponibles en el país.

Esta Ley, que históricamente fue promulgada por primera vez en Bolivia, además de promover que el sistema Integral de Transportes garantice equidad, calidad y seguridad, establece una acertada orientación de protección a la "vida".



Bus de la empresa China Motors en La Paz.

Propuesta tecnológica para la gestión del parque automotor

Centro Municipal de Revisión Técnica Vehicular



Parte frontal del Centro Municipal de Revisión Técnica Vehicular de Santa Cruz de la Sierra.

Desde el año 2009, la Dirección de Medio Ambiente del Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz impulsa el control de las emisiones de los vehículos en circulación, a través de operativos viales contemplados en el programa municipal "Control de Humo Visible". Como resultado de esta acción, un alto número de vehículos recibieron una certificación municipal que acreditaba que el vehículo medido cumplía con la norma boliviana que establece los límites máximos permisibles para las emisiones de gases y humos de escape.

Basados en esta buena experiencia, el municipio se proyectó hacia un objetivo mucho mayor, la creación de un Centro Piloto que permita diagnosticar de forma integral el control de emisiones vehiculares y la revisión del estado técnico-mecánico del parque automotor. Es así que surgió el proyecto del Centro Municipal de Revisión Técnica Vehicular.

La obra ha sido concluida en julio del presente año, los equipos se encuentran en operación y el personal técnico está siendo entrenado para brindar un servi-

cio eficiente y de alto nivel.

La obra civil del Centro fue financiada en su integridad con presupuesto municipal y el equipamiento técnico fue adquirido con el financiamiento del Programa FOR-DECAPI Aire Limpio.

Este centro está dotado de una línea completa de revisión vehicular europea de última generación MAHA con capacidad para medir 75.000 vehículos por año tanto vehículos livianos como pesados.

Diagnóstico del estado de las luces de los faros delanteros



REGLOSCOPIO

Diagnóstico de gases y humos de escape de vehículos a gasolina GNV y diesel



ANALIZADOR DE GASES

Diagnóstico del estado del alineado de la carrocería y los amortiguadores



ALINEADOR AL PASO BANCO DE SUSPENSIÓN

CUÁL SERÁ LA FUNCIÓN DE ESTE CENTRO?

- El Centro Municipal de Revisión Técnica Vehicular pretende constituirse en una alternativa tecnológica y modelo de gestión para el control del parque vehicular.
- Establecer un modelo de gestión integrada al Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT).
- Constituirse en un centro de capacitación de personal técnico y administrativo de entes municipales y gubernamentales, policía nacional y talleres automotrices.
- Constituirse en el centro de referencia y aplicación de las normas técnicas adecuadas al parque vehicular nacional y local.
- Constituirse en un instrumento de prueba de modelos de gestión administrativa, de interconexión informática que sirva de modelo para futuros centros.

Existen varios modelos para implementar un Sistema de Revisión Técnica Vehicular, en algunos países el gobierno central implementa y administra todo el sistema, en otros son los gobiernos subnacionales los que lo administran y el nacional ejerce un rol de rectoría. En ambos casos existen buenas experiencias como también malas. Para el caso boliviano, ahora que se tiene un marco normativo que viabiliza la integración de la parte técnico mecánica con la parte ambiental, se tiene la gran oportunidad, pero a la vez el gran reto de implementar un modelo no co-

LOS BENEFICIOS A CORTO PLAZO

- El personal técnico del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) está desarrollando un programa informático que canalizará e integrará el flujo de información generada en el centro piloto de revisión.
- El Gobierno Municipal de Santa Cruz gracias a este instrumento, podrá registrar al parque vehicular que circula en su municipio tanto público como particular.
- Durante una primera fase, se realizará el diagnóstico voluntario de los vehículos; de esta manera se podrá establecer una muestra real de la calidad del parque automotor local y nacional.
- El Centro servirá de base para la aplicación de normas técnicas y límites permisibles cuyo análisis permitirá su ajuste de acuerdo a la calidad y estado del parque vehicular. Esto permitirá la generación de una normativa boliviana a medida.

piado de otras latitudes, sino más bien ajustado a nuestras necesidades, realidades y fundamentalmente a lo que reza nuestra nueva carta magna.

De lo que si estamos seguros es que no se podía implementar un sistema sin tener una experiencia piloto que nos muestre las bondades, dificultades, conflictos tecnológicos y otros aspectos que se podrán dilucidar con esta experiencia, es por eso que el Centro de Revisión Técnica Vehicular de Santa Cruz de la Sierra nos parece una etapa que no podíamos haber saltado.

ETAPAS DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Etapa 1

Estación de alineación, suspensión y freno

Permite comprobar la estabilidad de la dirección en línea recta y las oscilaciones del vehículo (confort en marcha), además de las condiciones de los frenos delantero, trasero y de estacionamiento. El vehículo se prueba simulando exigencias en marcha.

Etapa 2

Detector de holguras e inspección visual

Permite detectar fallas actuales y futuras de las distintas piezas del auto. Se revisa el estado general del vehículo: fugas, roturas, desgastes y holguras de sus piezas; además de su acondicionamiento interior: cinturón de seguridad, parabrisas, asientos, etc.

Etapa 3

Estación de emisiones y luces

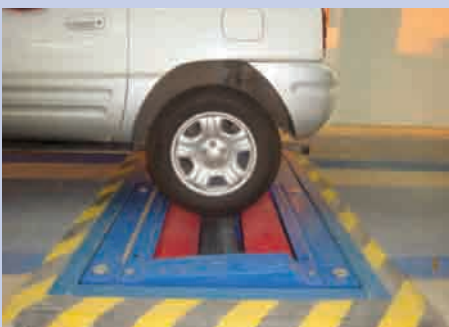
Se controlan las emisiones de gases y humos contaminantes, determinando si las emisiones están dentro de lo estipulado en la legislación vigente. Se realiza una inspección de la alineación e intensidad de las luces delanteras, con ello se busca asegurar la visibilidad en carretera.

Etapa 4

Revisión de la legalidad del automotor

La legalidad de la propiedad o tenencia del vehículo deberá ser comprobada mediante matrícula, documentos de propiedad, pago de impuestos, datos del propietario y del vehículo.

Diagnóstico del estado de los frenos de servicio y de estacionamiento



FRENÓMETRO

Diagnóstico del estado del sistema de dirección y transmisión



DETECTOR DE HOLSADURAS

Diagnóstico del estado interior y exterior del vehículo



REVISIÓN VISUAL EXTERIOR E INTERIOR

Saneamiento legal de vehículos

Un paso atrás que podría convertirse en dos adelante

El mes de diciembre de 2008, se vislumbró una excelente oportunidad como país, de mejorar la calidad de nuestro parque vehicular, mediante el Decreto Supremo N°29836, que prohibía la importación de vehículos con una antigüedad mayor a cinco años.

Como resultado de esta medida, se generó una importante caída de la Tasa Nacional de Crecimiento del Parque Automotor de un 20,47% (diciembre 2009) a un 3,9% (junio 2011); que tuvo como efecto positivo el estancamiento del crecimiento del parque vehicular y una notable mejora en la calidad de los automotores al ser estos mucho menos antiguos y con tecnología más actualizada (gráfico 1).

Sin embargo, dos años y medio más tarde, una nueva disposición fue promulgada con consecuencias poco favorables para el crecimiento del parque automotor. El 2 de junio del presente se promulga la ley N° 133 de "Saneamiento Legal de Automotores a Gasolina, Gas Natural Vehicular (GNV) y Diesel" para dar oportunidad a los propietarios de vehículos indocumentados de registrarlos en la Administradora Aduanera.

Esta medida no solo se aplicaría a los vehículos indocumentados que se encontraban circulando en las ciudades bolivianas, sino que también dio oportunidad a un nuevo contingente de vehículos usados, para que pudiesen registrarse en Administración Aduanera en el plazo de 15 días hábiles establecidos en esta Ley.

A pesar de que esta medida ha sido promulgada por única vez, ha tenido efectos poco alentadores, advirtiendo que nuevamente la tasa de crecimiento del parque automotor volvió a subir a 12,46% hasta julio del año en curso (gráfica 1).

La gráfica 2 muestra la tasa de crecimiento del parque automotor en Bolivia, nótese el incremento exponencial en los últimos 5 años, con un descenso claro en la gestión 2009 debido a la medida antes citada.

Para que el lector tenga una idea más clara del crecimiento, entre el año 2007 y 2008 (antes de la medida) al país ingresaban alrededor de 143000, post medida, 2008 – 2009, esta cifra bajo a 67000 vehículos, menos del 50%.

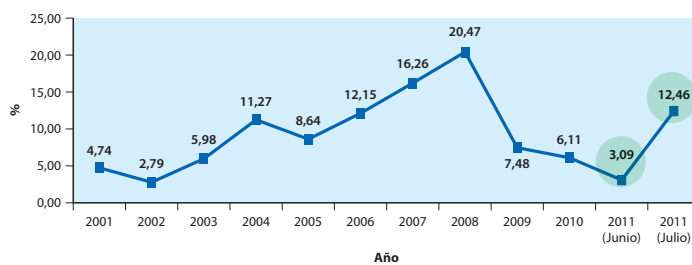


Gráfico 1: Incremento de la tasa de crecimiento del parque automotor a julio 2011

Es indudable que durante todo este tiempo muchos vehículos que no cumplían con los requisitos, fueron internados ilegalmente al país, unos usados con placas falsas en las ciudades más pobladas y otros usados sin placas en poblaciones rurales. La Ley de Saneamiento Legal de Automotores, tuvo un fin bastante coherente, y era el de registrar todos estos vehículos ilegalmente internados, sin embargo, esta medida temporal fue aprovechada muy bien por algunos malos bolivianos que empezaron a internar cuanto chatarra encontraron en los mercados mundiales desechada por obsoleta, es así que se generaron reportes de caravanas de camiones internando estos vehículos para acogerse a la medida.

Los efectos de esta medida recién se los empezará a sentir, por un lado, en el incremento de la demanda de combustible, por otro, la contaminación ambiental y el incremento del aporte a la emisión de gases de efecto invernadero (CO₂) y finalmente, el efecto indirecto que generará más contaminación y más consumo de combustible, el incremento en la congestión vehicular.

La medida ya fue tomada y el proceso está el pleno desarrollo, se han registrado más de 100000 vehículos de dudosa calidad en su transformación y por consiguiente riesgo de provocar accidentes de tránsito. Una medida acertada sería impulsar lo más pronto posible un sistema de Revisión Técnica Vehicular que verifique el estado técnico mecánico y ambiental, no solo de estos vehículos, sino del total del parque vehicular circulante.

Hacemos votos porque este sea el último "perdonazo" y más bien se convierta en el inicio de un ordenamiento de la calidad de vehículos que queremos circulando en nuestras calles. Es hora que empecemos a pensar más en el bien común y no en el interés de unos cuantos

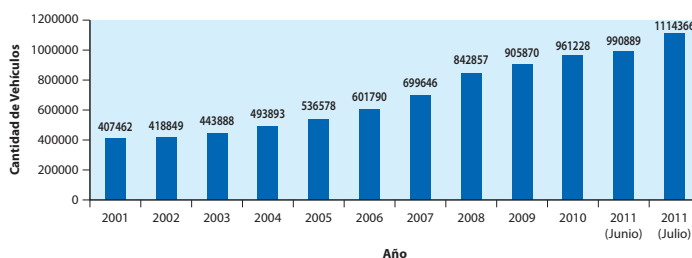


Gráfico 2: Número de vehículos registrados (fuente: RUAT)

Construyendo Ciudadanía

Observatorios Ciudadanos en Bolivia

Cerca de 48 ciudades latinoamericanas tales como Bogotá, Asunción, Lima, entre otras, han desarrollado sistemas de monitoreo ciudadano creando Observatorios Ciudadanos para efectuar una veeduría de la calidad de vida y de la gestión pública, con el objeto de promover ciudades más justas y sustentables.

Estos Observatorios, conformados por instituciones comprometidas con el desarrollo local, se han encargado de establecer indicadores de calidad de vida, desde una postura objetiva, tratando temas tales como gestión pública, seguridad ciudadana, desarrollo económico, participación ciudadana, gobernabilidad, medio ambiente, movilidad, etc.; asimismo de producir y difundir informes técnicos y resultados de encuestas de percepción ciudadana sobre la calidad de vida en sus ciudades.

Como consecuencia se tiene una red de ciudades latinoamericanas que impulsan esta iniciativa tratando de propagar el ejemplo, para lograr que haya una ciudadanía participativa e informada sobre los asuntos públicos y de calidad de vida.

Estos ejemplos latinoamericanos han empezado a extenderse en Bolivia, es así que La Paz, Santa Cruz y Cochabamba, se han unido a esta Red Latinoamericana por Ciudades Justas, Democráticas y Sustentables, conformando sus propios Observatorios con instituciones locales.

El observatorio ciudadano La Paz Cómo Vamos, conformado por la Fundación para el Periodismo, la Ayuda Obrera Suiza, el Proyecto de Ayuda a la Democracia Municipal PADEM, La Universidad Nuestra Señora de La Paz y la Cámara Nacional de Comercio, concluyó la encuesta de percepción ciudadana, cuya presentación oficial pública se realizará el próximo 12 de septiembre.

Swisscontact a través de su proyecto Ecovecindarios y el Programa FORDECAPÍ Aire Limpio, cofinanciaron esta encuesta ciudadana y apoyan la realización de

foros temáticos en el área de medio ambiente.

El sitio web donde se puede recabar mayor información sobre el Observatorio La Paz Cómo Vamos es: www.lapazcomovamos.org

En la ciudad de Santa Cruz, el movimiento fue adquiriendo solidez con la constancia de un grupo base de instituciones: Universidad Privada de Santa Cruz, Fundación Trabajo Empresa, Centro de Estudios Urbanos, Fundación Alivio a la Pobreza, Fundación Iniciativas Ciudadanas para el Cambio Democrático, quien lideriza esta plataforma, Swisscontact Bolivia, y AVINA Bolivia. Este grupo de instituciones se convirtió en el Grupo Impulsor de la iniciativa que posteriormente sería denominada "plataforma inter institucional Santa Cruz Nos Une".

El Observatorio Santa Cruz Nos Une, ha desarrollado una encuesta de percepción ciudadana con los mismos objetivos que la de La Paz Cómo Vamos y actualmente se está trabajando en su análisis e interpretación para luego ser publicada; por otro lado, se está lanzando una convocatoria entre los estudiantes de la UPSA para concursar en el diseño del logotipo de esta plataforma.

En el caso de Cochabamba, ha sido con-

formado el Observatorio Ciudadano Cochabamba Nos Une, con la participación del Centro Cuarto Intermedio, la Cámara Departamental de Industria, el Periódico Los Tiempos y Swisscontact, quienes tienen programado hacer el lanzamiento oficial del Observatorio en el segundo semestre del presente año.

Por el momento en este Observatorio se ha estado generando material de difusión como es el sitio web www.cochabambanosune.org, en los meses venideros se llevará a cabo una encuesta de percepción ciudadana sobre la calidad de vida en esta ciudad, teniendo previsto publicar los resultados para conocimiento de la ciudadanía.

Uno de los fines principales de estos Observatorios Ciudadanos es lograr la participación de los ciudadanos como protagonistas de los hechos y los anhelos de sus ciudades. Por ello, a través de estas plataformas, se tiene la posibilidad y el derecho de estar informados, de participar en los asuntos públicos y compartir responsabilidades para que las demandas de todos se concreten. Estas plataformas, están abiertas a todo ciudadano que desee enviar datos, participar de las encuestas, asistir a los foros y, principalmente usar la información que genera y que se comparte permanentemente.



Primer Foro sobre Residuos Sólidos en el observatorio ciudadano La Paz Cómo Vamos.

El Día Sin Auto en Bolivia es una realidad

La Asamblea Plurinacional de Bolivia ha sancionado el pasado 11 de julio la ley N° 150 del "Día Nacional del Peatón y del Ciclista en Defensa de la Madre Tierra", en la que se decreta que en todo el territorio nacional, el primer domingo del mes de septiembre de cada año, se prohíbe la circulación de vehículos motorizados públicos y/o privados, o cualquier otro motorizado que utilice algún tipo de carburante a partir de horas 00:00 hasta las 18:00 pm, con el fin de lograr conciencia sobre la protección del medio ambiente y por consiguiente la protección de la salud de todos los ciudadanos y ciudadanas de Bolivia.

La medida solo permite, con carácter excepcional, y en casos de emergencia, autorizar la circulación de vehículos tales como ambulancias, vehículos policiales, militares, tránsito y bomberos.

Las diversas entidades Estatales, sector privado, instituciones educativas y sociedad civil en general, podrán realizar u organizar en el "Día Nacional del Peatón y del Ciclista en Defensa de la Madre Tierra", actividades educativas de concientización, artísticas, culturales y deportivas, las que podrán ser desarrolladas en vías públicas, así como en pla-



Día del peatón y el ciclista en Cochabamba año 2008, Av. Ramón Rivero.

zas y parques en general.

La Ley tiene carácter obligatorio por lo que el incumplimiento a sus disposiciones dará lugar a sanciones correspondientes dispuestas por el Gobierno Central o el Gobierno de cada entidad territorial autónoma, según corresponda, encargándose de su estricto cumplimiento, el Organismo Operativo de Tránsito.

El Gobierno Central y fundamentalmente cada Gobierno de las entidades territoriales autónomas, deberán ser quienes emitan la respectiva norma reglamentaria, según corresponda, observando sus necesidades y ámbito

territorial, debiéndose al mismo tiempo prohibir el expendio y consumo de bebidas alcohólicas durante el transcurso de este día.

El día sin autos en Bolivia es una iniciativa perseguida desde hace mucho tiempo, por la necesidad de recuperación del espacio público a favor de peatones y ciclistas que deben apoderarse del mismo. La experiencia desarrollada hace ya varios años por la ciudad de Cochabamba, sin duda ha servido como línea de base para desarrollar esta práctica a nivel nacional, otras iniciativas como las desarrolladas en Colombia reflejan un día singular en el que los autos no circulan y la calidad del aire en las ciudades mejora de manera clara, lo cual demuestra que los vehículos, más allá de su participación en la movilidad urbana, se convierte en el principal foco de contaminación atmosférica, cabe recordar que más del 80% de la contaminación del aire en las ciudades bolivianas proviene de los gases de escape del parque automotor.

Esperamos que este día sea de reflexión ciudadana, sobre el uso del espacio público, la coexistencia de todos los medios de transporte y el respeto a los más vulnerables en la vía.



Día del peatón y el ciclista en Cochabamba año 2008, "El Prado".

Fotos: Archivo Aire Limpio

airelimpio

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Agencia Suiza para el Desarrollo
y la Cooperación COSUDE

swisscontact

¿Quieres escribir
un artículo?
Escríbenos a:

wendy.villaruel@swisscontact.bo
jl.mancilla@swisscontact.bo

Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación - COSUDE

Calle 13 N° 455, esq. 14 de Septiembre Obrajes
Telf.: + 591 (2) 275 1001
Fax: + 591 (2) 214 0884
E-mail: lapaz@sdc.net
www.cosude.org.bo
Casilla 4679
La Paz, Bolivia

Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico - Swisscontact

Calle Jacinto Benavente
N° 2176 (Entre Aspiazu y
Guachalla), Sopocachi
Telf.: + 591 (2) 211 2141
Fax: + 591 (2) 243 4698
Casilla 5033
La Paz, Bolivia

Av. Oquendo esq. Paccieri
Edif. Centromed 3er piso
Telf.: + 591 (4) 452 4537
Fax: + 591 (4) 411 7318

Casilla 1840
Cochabamba, Bolivia

Av. Cristo Redentor, entre 2do y 3er Anillo
Edificio Torres Gemelas
Torre Sur Depto. 804
Telf.: + 591 (3) 344 7570
Fax: + 591 (3) 344 7593
Casilla 6415
Santa Cruz, Bolivia