

DECLARACIÓN DE BOGOTÁ OBJETIVOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Los representantes de organismos nacionales de transporte y medio ambiente de Argentina, Brasil, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay y Uruguay, reunidos en Bogotá, Colombia, entre el 23 y 24 de junio de 2011, con motivo del primer Foro Regional de Transporte Sostenible (FTS) acuerdan adoptar la siguiente Declaración¹, previas las siguientes

Consideraciones

1. Que el Foro Regional de Transporte Sostenible (FTS), reunido en Bogotá, Colombia, es el primero de una serie de foros periódicos para reunir a los principales representantes gubernamentales de los países latinoamericanos de los sectores de transporte y medio ambiente, así como a representantes de organizaciones internacionales, organismos bilaterales y multilaterales, organizaciones no gubernamentales (ONG), y de instituciones de investigación, y expertos en transporte sostenible, con el objetivo de compartir y revisar las mejores prácticas, los retos y tendencias sectoriales, y los avances en la promoción del transporte sostenible en la región.
2. Que América Latina está en un proceso de desarrollo económico y social acelerado que resultará en una demanda creciente de servicios e infraestructura de transporte para garantizar la satisfacción de los requerimientos de movilidad de carga y personas, y accesibilidad a los sistemas de transporte.
3. Que se puede entender transporte sostenible como *“la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social y mejora de calidad de vida y competitividad. Estos servicios e infraestructura de transporte ofrecen acceso seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todos, al tiempo que mitigan los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones”*.
4. Que es posible avanzar en la promoción del transporte sostenible mediante la adopción de medidas enmarcadas en el paradigma “Evitar-Cambiar-Mejorar”: Evitar los viajes innecesarios en vehículos motorizados. Cambiar la tendencia de la motorización individual hacia 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.
5. Que la región de América Latina y el Caribe ha avanzado en prácticas que aplican estos principios y cuenta con ejemplos replicables a nivel mundial en cada uno de los componentes de este paradigma.
6. Que a pesar de buenas prácticas regionales, existen aún retos inmensos para alcanzar

¹ La delegación de la República Bolivariana de Venezuela solicitó la oportunidad de efectuar una consulta a su Gobierno para poder adherir a esta Declaración

sostenibilidad en el sector transporte en la región. En especial la región atraviesa una etapa de rápido crecimiento económico que genera presiones sobre la movilidad, el medio ambiente y el desarrollo humano, cuya principal manifestación es el incremento en el uso de automóviles y motocicletas para la accesibilidad de personas y camiones para la movilidad de carga. Este incremento, aunado a limitaciones institucionales y financieras, genera repercusiones negativas para el desarrollo económico y social y el medio ambiente.

7. Que la dinámica tradicional de proveer infraestructura de acuerdo con las necesidades de la demanda para vehículos automotores no es sostenible; y que las consecuencias de mantener las tendencias actuales son onerosas tanto en aspectos energéticos y económicos, como ambientales y sociales. Que por tanto se requiere un cambio en la dinámica existente, orientando la acción a la sostenibilidad integral de los sistemas de transporte de carga y pasajeros, en el nivel internacional, nacional, sub-nacional y urbano.
8. Que la infraestructura y los servicios de transporte impactan en la generación de ruido, contaminación del aire y su consecuente efecto en la salud, así como incremento en los niveles de emisiones de gases de efecto de invernadero GEI, y al mismo tiempo son vulnerables al inevitable cambio climático. Esto requiere por lo tanto, acciones urgentes para mitigar los impactos descritos anteriormente y adaptar la infraestructura existente y futura a los nuevos patrones climáticos, y a los riesgos inherentes de inundación, deslizamiento y operación en condiciones adversas.
9. Que la promoción del transporte sostenible es fundamental tal como lo respaldan diversas iniciativas mundiales y regionales que sirven de base para esta declaración y a su vez se nutren de su contenido, a saber ²:
 - a. Agenda 21 de Desarrollo Sostenible y deliberaciones de Rio+20
 - b. Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020
 - c. Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA.
 - d. Proyecto Mesoamérica (antes Puebla-Panamá)
 - e. Reunión de Ministros Sudamericanos Responsables de Transportes Seguridad Vial
 - f. Conferencia de Transporte Sostenible, Calidad del Aire y Cambio Climático para América Latina y el Caribe

Acuerdan:

1. Hacer propio el Foro Regional de Transporte Sostenible FTS y acoger con satisfacción la contribución de los países participantes y los expertos.
2. Adoptar la siguiente definición de trabajo para transporte sostenible: *“la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social y mejora de calidad de vida y competitividad. Estos servicios e infraestructura*

² El Anexo presenta detalles de cada una de estas iniciativas.

de transporte ofrecen acceso seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todos, al tiempo que mitigan los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones”.

3. Convocar periódicamente el FTS con participación de las autoridades del más alto nivel nacional, sub-nacional y local de los sectores de transporte, medio ambiente, salud, finanzas y planificación y de expertos sectoriales, con el objetivo primordial de compartir opiniones, ideas e información sobre mejores prácticas e instrumentos eficaces de política relacionados con el transporte, el medio ambiente y la salud.
4. Solicitar al Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional UNCRD y el Banco Interamericano de Desarrollo BID que continúen convocando y dando apoyo al FTS, facilitando la participación de todos los observadores interesados, tales como organizaciones internacionales, organizaciones bilaterales, organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil, instituciones académicas, fundaciones, y empresas privadas, entre otros.
5. Solicitar al UNCRD y al BID su cooperación con otras organizaciones similares, así como la integración de iniciativas relacionadas con el Foro, a nivel nacional e internacional. Lo anterior para identificar y explorar posibles fuentes de asistencia y colaboración para las actividades de generación y promoción de capacidad, desarrollo de proyectos piloto y de demostración, así como para la aplicación de las políticas, estrategias y planes de acción elaborados por los participantes del FTS.
6. Solicitar al UNCRD y al BID apoyo para promover un sistema de cooperación entre países que facilite el intercambio de experiencias y de información, incluyendo un sistema de indicadores adecuados que permitan el seguimiento y la mejora continua en coordinación con otras iniciativas de la región.
7. Reconocer la importancia de trabajar tanto en transporte de cargas a nivel interurbano como urbano y en transporte de pasajeros para lograr la sostenibilidad del sector.
8. Desarrollar voluntariamente estrategias en pro de los objetivos de desarrollo y transporte sostenibles, a saber:

8.1. Estrategias para Evitar desplazamientos motorizados innecesarios y reducir las distancias de viaje

Objetivo 1: Aumentar la eficiencia del transporte y la distribución de bienes a través de sistemas inteligentes de logística urbana e interurbana e infraestructura logística especializada.

Objetivo 2: Buscar la reducción de viajes individuales motorizados a nivel urbano mediante la integración de los conceptos de uso de suelo y accesibilidad y usando instrumentos de planeación estratégica del desarrollo urbano y ordenamiento territorial.

Objetivo 3: Aumentar la interacción virtual entre personas mediante el uso de tecnologías de información y telecomunicación.

8.2. Estrategias para *Cambiar* la tendencia de la motorización individual hacia modos más seguros, eficientes y amables con el medio ambiente

Objetivo 4: Promover el incremento del uso de los modos marítimo, fluvial, lacustre y ferroviario para el transporte de mercancías y personas, mediante inversiones estratégicas en estos modos, así como la promoción de la gestión logística intermodal.

Objetivo 5: Fomentar y preservar el uso y la seguridad del transporte peatonal y en bicicleta, como parte integral de sistemas eficientes de transporte sostenible.

Objetivo 6: Promover el uso de modos más sostenibles de transporte de pasajeros interurbanos, tales como los buses y los ferrocarriles, incluyendo la implantación de servicios de alta calidad que, de acuerdo con las condiciones de la demanda, ofrezcan alternativas a los vehículos particulares y el transporte aéreo.

Objetivo 7: Promover la ampliación y mejora a los servicios de transporte público urbano a partir de la atención de las necesidades de los usuarios de manera que sean asequibles, seguros, confiables y de alta calidad.

Objetivo 8: Promover medidas para desestimular la participación de los vehículos motorizados privados en el total de viajes, a través de Gestión de la Demanda de Transporte.

Objetivo 9. Fomentar el cambio de comportamiento de la población hacia las alternativas de movilidad sostenible mediante la información y la educación.

8.3. Estrategias para *Mejorar* la tecnología y la gestión de los servicios de transporte

Objetivo 10: Promover el incremento del uso de vehículos y de combustibles más limpios, así como mayor eficiencia energética y medidas de control de emisiones en todos los medios de transporte.

Objetivo 11: Trabajar para establecer de forma progresiva, adecuada y asequible, (i) mejores estándares de calidad para combustibles incluyendo la reducción del contenido de azufre de los combustibles, (ii) medidas para el ahorro de combustibles, y (iii) medidas para la reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos para todos los tipos de vehículos de transporte terrestre, aéreo y acuático.

Objetivo 12: Trabajar para establecer o mejorar los regímenes de inspección técnica vehicular, y para aplicar en forma progresiva normas de seguridad y normas para reducción de las emisiones atmosféricas.

Objetivo 13: Promover la adopción de Sistemas de Transporte Inteligente, como tarifas electrónicas, centros de control de transporte y de información al usuario en tiempo real, favoreciendo la comunicación transparente de los costos de los servicios y sus fuentes de pago. Buscar la formalización e integración de servicios de transporte público para asegurar accesibilidad, calidad y seguridad.

Objetivo 14: Promover la adopción de esquemas permanentes de gestión y fiscalización del tránsito, para garantizar prioritariamente la calidad y la seguridad del transporte.

8.4. Estrategias transversales

Objetivo 15: Incluir la consideración del transporte sostenible dentro de las estrategias del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. En este contexto, promover la adopción de una política de “visión cero tolerancia” para reducir el número de heridos y muertos por siniestros de tránsito. Considerar acciones encaminadas a reducir los problemas de seguridad vial derivados del aumento de la participación de motocicletas en el total de viajes.

Objetivo 16: Promover la vigilancia permanente de los impactos de las emisiones contaminantes y el ruido generados por el transporte, en la salud e incorporar mecanismos de valorar los impactos correspondientes en los análisis económicos.

Objetivo 17: Promover la mitigación de emisiones de GEI que contribuyen al cambio climático, mediante la consideración de acciones de transporte sostenible siguiendo el paradigma de “evitar-cambiar-mejorar”.

Objetivo 18: Trabajar en la adaptación de la infraestructura y servicios de transporte existentes y de los nuevos proyectos para reducir su vulnerabilidad a los efectos adversos asociados al cambio climático.

Objetivo 19: Promover especial consideración a los usuarios vulnerables en la planeación, implantación y operación de infraestructura y sistemas de transporte sostenible, mediante acciones conducentes a mejorar la calidad, seguridad y accesibilidad para todos, en especial para las mujeres, las personas mayores, las personas con movilidad reducida, los niños y la población de bajos ingresos.

Objetivo 20: Promover la adopción de mecanismos innovadores de financiación para la construcción de infraestructura para transporte sostenible y la prestación de los servicios complementarios.

Objetivo 21: Trabajar en los aspectos institucionales, regulatorios y económicos que permitan el desarrollo del transporte sostenible, incluyendo elementos para la gestión, formación de recursos humanos y coordinación inter-institucional.

Objetivo 22: Alentar la distribución generalizada de información sobre el transporte sostenible a todos los niveles de gobierno y al público.

Objetivo 23: Avanzar en el desarrollo y en la dotación de recursos financieros suficientes a instituciones dedicadas a la planificación, desarrollo, implantación y supervisión del transporte sostenible.

Objetivo 24. Promover una mayor transparencia y prácticas de buen gobierno mediante la aplicación de instrumentos adecuados, y propender por la integración de las políticas de transporte, medio ambiente, desarrollo urbano y salud.



Foro de Transporte Sostenible para América Latina

Para dar seguimiento al progreso de su trabajo sintetizado en los objetivos mencionados, los países informarán voluntariamente el progreso de esta agenda de transporte sostenible para el próximo Foro FTS a desarrollarse en Asunción, Paraguay en el año 2013. Igualmente se unirán esfuerzos para participar en el FTS-Ciudades a desarrollarse en Ciudad de México en Octubre de 2012 con participación de representantes de las ciudades de la región. Al mismo tiempo se invita al UNCRD y al BID, con el apoyo de las organizaciones observadoras, a proponer una lista de indicadores que permitan tal seguimiento.

Acordado a los 24 días de Junio de 2011 en Bogotá, Colombia

Anexo

Iniciativas globales y regionales relevantes, las cuales informan y se nutren de esta declaración

1. La Agenda 21 de Desarrollo Sostenible adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Ambiente y Desarrollo realizada en Rio de Janeiro, Brasil del 3 al 14 de Junio de 1992, incluyó el tema de los sistemas de transporte, y que las reuniones subsiguientes de alto nivel de la 19^a Reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS-19), reafirmaron el que la mejora de los sistemas de transporte y la accesibilidad para la promoción del desarrollo sostenible, pueden fomentar el desarrollo económico y social, y pueden ayudar a integrar a los países en desarrollo en la economía mundial, y contribuir así a la erradicación de la pobreza. Estos resultados se tendrán en cuenta en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Ambiente y Desarrollo Rio+20 a realizarse en Rio de Janeiro, Brasil del 4 al 6 de Junio de 2012.
2. 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 de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, el cual incluye acciones consistentes con los principios de transporte sostenible.
3. Los Presidentes Suramericanos, reunidos los días 31 de agosto y 1 de septiembre del año 2000, en la ciudad de Brasilia, acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, conformando la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA. Desde esa fecha avanzan una agenda conjunta, mediante un Plan de Acción que contempla actividades en transporte, energía y comunicaciones. Que el plan de acción incluye acciones estratégicas, institucionales, y políticas, y contempla las dimensiones ambientales y sociales de los proyectos.
4. El Proyecto Mesoamérica, resultado de la cumbre de Tuxtla, y del Plan Puebla-Panamá, acordado el 28 de junio de 2008, representa un espacio político de alto nivel que articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración de diez países (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana), facilitando la gestión y ejecución de proyectos orientados a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región. El proyecto contempla integración de la infraestructura de transporte regional, entre otras iniciativas de desarrollo económico y social.
5. Los participantes en la Primera Reunión de Ministros Sudamericanos Responsables de Transportes Seguridad Vial, convocada por el Ministerio de Transporte del Perú, reunida en Lima el 14 y 15 de Marzo de 2011, reconocieron y adoptaron la proclamación de la Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, y acordaron acciones detener el aumento que registran las cifras de muertos y heridos causados por accidentes de tránsito, las cuales incluyen acciones de transporte sostenible.
6. Los debates de la Conferencia de Transporte Sostenible, Calidad del Aire y Cambio Climático para América Latina y el Caribe, realizados en Rosario, Argentina, del 11 al 14 mayo, 2011, que contaron con el patrocinio del Instituto de Aire Limpio, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, y varios gobiernos y organizaciones no gubernamentales, y que avanzaron a nivel regional los conceptos adoptados en la Declaración de Bangkok 2020, adoptada en el Quinto Foro de Transporte Ambientalmente Sostenible para Asia, y en la Declaración de Bellagio sobre Transporte y Cambio Climático.