

# **Informe final de la Misión de Revisión de Medio Término Aire Limpio**

## **Análisis de la Situación del Proyecto para una Salida Responsable**

Misión en Bolivia: 16 - 26 de febrero de 2016

### **EQUIPO EVALUADOR**

**Jorge Oviedo:** Consultor Externo, Experto Temático.

**Saskia Bauner:** Experta en Gestión Sensible al Conflicto y Género.

**PARTICIPANTES EN LA EVALUACIÓN:** También participaron en la evaluación, acompañando al equipo:

**Rodrigo Villavicencio:** Oficial Nacional de Programa de la Cooperación Suiza, encargado del seguimiento del Proyecto.

**Freddy Koch:** Director del Proyecto Aire Limpio, Swisscontact.

**Sara Pauli:** Codirectora del Proyecto Aire Limpio, Swisscontact.

3 de marzo de 2016

**Informe final de la Misión de Revisión de Medio Término Aire Limpio  
(Análisis de la Situación del Proyecto para una Salida Responsable)**

<b>1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. OBJETIVO DEL MANDATO</b>	<b>3</b>
2.1 Objetivos Específicos	3
<b>3. DIAGNÓSTICO</b>	<b>3</b>
3.1.- Monitoreo de la Calidad del Aire	4
Recomendaciones Monitoreo de la Calidad de Aire	4
3.2.- Revisión Técnica Vehicular (RTV)	5
Recomendaciones Revisión Técnica Vehicular	6
3.3.- Movilidad Urbana	7
Recomendaciones Movilidad Urbana	8
3.4.- Género	8
Recomendaciones género	8
<b>4. RECOMENDACIONES GENERALES AL PROYECTO</b>	<b>9</b>
<b>5. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO EVALUADOR</b>	<b>9</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>10</b>
ANEXO 1.- METODOLOGÍA DE TRABAJO PROPUESTA POR COSUDE	10
ANEXO 2.- DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES REALIZADAS.	10
ANEXO 3.- DOCUMENTOS REVISADOS POR EL EQUIPO DE EVALUACIÓN	11
ANEXO 4.- ANÁLISIS DE ACTORES E INTERRELACIONES.	11
ANEXO 5.- FUNCIONARIOS PÚBLICOS ENTREVISTADOS	13
ANEXO 6.- MATRIZ DE DIAGNÓSTICO POR COMPONENTES, CIUDADES Y FACTORES DE INCIDENCIA	14

# **Informe final de la Misión de Revisión de Medio Término Aire Limpio (Análisis de la Situación del Proyecto para una Salida Responsable)**

---

## **1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

El proyecto AIRE LIMPIO Bolivia fue ejecutado inicialmente en tres fases por la Fundación Swisscontact por mandato de la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE), entre julio 2003 y diciembre 2013. El proyecto viene trabajando en los siguientes aspectos claves para mejorar la calidad de aire en Bolivia:

- a) Monitoreo de la Calidad del Aire,
- b) Revisión Técnica Vehicular,
- c) Mejoramiento del Sistema de Transporte Público

En base a los resultados logrados, fundamentalmente en la consolidación de la Red Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire y las mejoras en la movilidad urbana que se dieron en el Sur y en la metrópoli paceña, se planteó una Fase de cierre del proyecto (2014 – 2017) para lograr la consolidación, institucionalización y escalamiento de la gestión de la calidad del aire en 12 ciudades de Bolivia. La visión es lograr una gestión propia y permanente en las tres líneas de intervención (Monitoreo de la Calidad del Aire, Revisión Técnica Vehicular y Movilidad Urbana) en los diferentes niveles de gobierno, según sus competencias, garantizando así la sostenibilidad de todas las intervenciones.

La presente Evaluación de Medio Término deberá identificar los retos para realizar una salida responsable y garantizar la sostenibilidad de las acciones.

## **2. OBJETIVO DEL MANDATO**

Analizar el estado de situación de los tres componentes principales, más allá de los elementos técnicos, centrándose en los factores de gestión pública y manejo de conflictos.

### **2.1 Objetivos Específicos**

1. Analizar el estado de situación de la gestión pública de la Revisión Técnica Vehicular, de los Planes Municipales de Transporte y de la Red de Medición de la Calidad del Aire (posiciones, intereses, necesidades de los actores).
2. Determinar los retos más grandes y las acciones necesarias para garantizar la sostenibilidad de los componentes trabajados en el proyecto.

## **3. DIAGNÓSTICO**

El proyecto ha logrado instaurar las bases para la Medición de la Calidad del Aire, Revisión Técnica Vehicular y la Movilidad Urbana en el país, en el marco de un amplio trabajo desplegado en cada uno de los componentes y en un significativo número de ciudades; generó institucionalidad y posicionó estos temas en la agenda pública pues antes de la existencia del proyecto, estos temas no se los había tratado en las instituciones de gobierno.

En la actualidad, los gobiernos municipales en los que ha trabajado el proyecto están en proceso de institucionalizar estos tres ámbitos de la gestión de la calidad del aire, con diferentes estados de situación, en algunos casos con todavía muy poca capacidad de gestión. El proyecto ha facilitado intercambios de conocimientos y experiencias, por ejemplo un encuentro anual en la Red MoniCA y de los técnicos de los CRTV, sin embargo estos no están institucionalizados todavía y carecen de liderazgo de los municipios y autoridades nacionales. A nivel del estado central se ha creado el Programa Nacional de la Calidad del Aire en el Ministerio de Medio Ambiente y Agua (MMAYA), que genera un informe nacional sobre la calidad del recurso, en base a los informes de las redes de monitoreo de cada municipio en los que ha trabajado el proyecto.

El proyecto propició una importante transferencia de conocimiento a través de variadas acciones de capacitación y de la generación de material informativo y técnico. Coadyuvó a generar una significativa infraestructura en los municipios en los que actuó.

El proyecto está haciendo un análisis y trabajo técnico de la situación legal, brindando asistencia técnica a las autoridades para completar la normativa en el marco de las leyes vigentes y de evitar así posibles conflictos y buscar cohesión de los diferentes niveles del Estado y actores, no obstante, es necesario un mayor involucramiento de los diferentes actores sociales con sus intereses particulares, sin cuyo respaldo no está garantizada la sostenibilidad de los proyectos. Existen todavía brechas legales, políticas e institucionales que ponen en peligro la sostenibilidad de estas acciones.

Existe un grupo de 11 ciudades en las que el proyecto ha desarrollado múltiples acciones en los tres componentes, con efectos disímiles, entre otras cosas debido al tiempo en el que se ejecutaron en cada una de ellas, de acuerdo a las distintas fases de ejecución del proyecto. También han influido factores de interés político de los diversos actores, así como vacíos y contradicciones de naturaleza jurídica, externas al proyecto.

Este diagnóstico hace el análisis de cada uno de los componentes ejecutados por el Proyecto.

### **3.1.- Monitoreo de la Calidad del Aire**

Desde el punto de vista técnico hay el suficiente conocimiento como para avanzar en el proceso de monitoreo de la calidad del aire. Los municipios siguen haciendo inversiones y se han responsabilizado de su manejo. Hay manifestaciones municipales por ampliar sus puntos de medición en La Paz, Sucre y Tarija, lo que refleja interés y apropiación del tema.

Actualmente está paralizada la reforma a la Ley General de Medio Ambiente No 1333, lo que incide sobre la sostenibilidad de las redes de monitoreo de la calidad del aire (Red MoniCA) por parte de los municipios, pues la Ley vigente no establece una autoridad nacional con capacidad de control, vigilancia y sanción. Los municipios no se sienten realmente obligados a generar políticas para el manejo del recurso atmosférico. Los municipios que mantienen funcionando su Red lo han hecho por interés propio y respondiendo a los requerimientos de la Contraloría General del Estado.

Es necesario reformar y actualizar la Norma Boliviana de Calidad del Aire y las normas de emisiones de fuentes fijas y móviles, como base para las reformas de la Ley, de manera que guarden coherencia entre ellas y con las normas de calidad de combustibles vigentes, y sean verdaderos instrumentos de gestión integral de la calidad del aire y de la generación de políticas públicas para su protección.

La reducción de los ingresos municipales representa un riesgo para el funcionamiento y la ampliación de las redes de monitoreo. Por otro lado, las auditorías técnicas de la Contraloría General del Estado le han dado un peso muy fuerte a la continuidad de las redes y la priorización de sus necesidades por parte de los municipios.

#### **Recomendaciones Monitoreo de la Calidad de Aire**

- a) El proyecto debe brindar el apoyo técnico y de lobbying político a fin de que avance la reforma a la Ley General de Medio Ambiente, y asegurar que en ella se contemple la figura del control y sanciones a los municipios que no ejecutan el monitoreo de la calidad del aire de manera regular y confiable.
- b) Es indispensable que el proyecto haga el lobbying necesario para que sea el Laboratorio de Referencia de Calidad del Aire dependiente del Instituto de Investigación y Desarrollo de Procesos Químicos (IIDEPROQ) de la Universidad de San Andrés, el que realice el procesamiento de los datos de calidad del aire entregados por los diferentes municipios, a fin de que elabore el Informe Nacional de Calidad del Aire que luego será publicado por el Ministerio. Esto proporcionará mayor seriedad y confiabilidad al Informe.
- c) Es necesario que el proyecto apoye la revisión y actualización de la Norma Boliviana de Calidad del Aire, a fin de armonizarla con normas y procedimientos internacionales y con estándares de la OMS, sea que se adopten sus límites o sus pasos intermedios para cada contaminante, según las posibilidades y capacidades nacionales para su cumplimiento. De igual forma, con las normas de emisiones de fuentes móviles y fijas y con las normas de calidad de combustibles, de manera que tengan correspondencia con las de concentración de contaminantes en el aire. De esta forma, Bolivia contará con normas técnicas oficiales,

actualizadas y armonizadas entre sí, que servirán de base y referencia para la gestión del recurso atmosférico.

- d) En lo referente al fortalecimiento de capacidades locales, se recomienda priorizar líneas de acción destinadas a especializar profesionales en la gestión integral de la calidad del aire.
- e) Se recomienda utilizar los buenos ejemplos de las redes consolidadas, por ejemplo La Paz, El Alto y Cochabamba, para lograr sostenibilidad en las nuevas redes.
- f) Se recomienda continuar con los encuentros anuales de Redes de monitoreo de la calidad del aire (Redes MoniCA) para intercambio de experiencias y tecnología para fortalecer la institucionalidad, funcionalidad y sostenibilidad de las mismas.
- g) Se recomienda realizar gestiones políticas con los alcaldes para que el personal técnico de las redes sea personal permanente (con ítem).
- h) A fin de asegurar los recursos financieros para las redes de monitoreo, se plantea incluir sus costos de operación en los flujos de caja de la Revisión Técnica Vehicular (RTV).
- i) Aprovechar las auditorías técnicas de la Contraloría para asegurar el funcionamiento de las redes.

### **3.2.- Revisión Técnica Vehicular (RTV)**

La implementación de la RTV en Bolivia ha sufrido demoras para ser implementada como un mecanismo obligatorio, debido a la falta de reglamentación de la Ley General de Transporte No 165 en este aspecto. Para avanzar con este proceso, el proyecto ha elaborado un anteproyecto de ley específico para la RTV, el mismo que fue socializado con los gobiernos locales (ETAs). Sin embargo, aún no ha sido enviado a la Asamblea Plurinacional; se encuentra en una fase final de revisión en el Vice Ministerio de Transportes, con una fecha límite de presentación fijada por la Contraloría.

Algunos municipios como los de La Paz, Tarija y Sucre están avanzando en la generación de una Ley propia, en el marco de la Constitución Política del Estado (CPE) y la Ley Marco de Descentralización y Autonomías (LMDA), pero cabe la posibilidad de conflictos entre el gobierno central y los gobiernos subnacionales. En ninguno de los municipios ni en el gobierno central ha sido establecido el ente y la estructura encargada del proceso de gestión de la RTV.

En consecuencia, ni a nivel nacional ni a nivel local existe una base legal sólida para que arranque el proceso de manera obligatoria, a pesar de que varios municipios han invertido recursos en los centros de revisión, que funcionan a costo municipal para revisiones sólo voluntarias y gratuitas.

En suma, hay interés municipal, hay apropiación de sus responsabilidades, hay inversiones en personal e infraestructura, pero el soporte legal está fallando, lo que conspira contra la sostenibilidad de la RTV.

El soporte legal no sólo permitiría la obligatoriedad de que los municipios la hagan; también es el soporte municipal para hacerla obligatoria para los tenedores de vehículos.

En todos estos ámbitos y dificultades legales ha venido trabajando el Proyecto, generando estudios y propuestas, pero la solución final depende de la voluntad política de los principales actores: Alcaldes; Asambleístas, Poder Ejecutivo.

Si las decisiones y ejecuciones de carácter legal a nivel nacional son las adecuadas, la RTV se consolidará sola, pues las autoridades nacionales tendrán capacidades de control y sanción en caso de que los municipios no asuman sus responsabilidades.

En cuanto a infraestructura para RTV: es importante en unos casos (La Paz), y suficiente en otros (Sucre) para arrancar el proceso obligatorio; todas con inversiones municipales.

Existen importantes diferencias en el grado de desarrollo de este componente en las distintas ciudades en las que ha trabajado el Proyecto. Pero, en todas hace falta tomar definiciones en cuanto a las estructuras institucionales más apropiadas, inversiones inmediatas para completar la infraestructura para cubrir todo el parque automotor, sea bajo inversión municipal, o bajo alianzas público – privadas (APP). También hace falta estructurar el ente municipal encargado y definir sus estrategias.

La administración pública de los Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) es compleja y depende del Plan Operativo Anual (POA) del Gobierno Municipal (GM). Es difícil, aunque no imposible, asegurar la capacidad técnica del personal bajo este esquema.

La reducción de ingresos públicos por la baja de precios en los hidrocarburos ha puesto en riesgo la implementación de los nuevos CRTV.

La Policía considera erróneamente la superioridad legislativa del Código de Tránsito sobre la Ley General de Transportes y sus mandatos, lo que implica su oposición a la RTV administrada y ejecutada desde los municipios.

Está manifiesto el descontento de los transportistas y la Policía Boliviana con la implementación de la RTV. Esta última, debido a intereses financieros derivados de la recaudación por esta actividad, lo que en el futuro podría conllevar uno de los primeros conflictos en su implementación, en caso de que no sea adecuadamente resuelta en la Ley Reglamentaria de Revisión Técnica Vehicular, actualmente en revisión en el Vice Ministerio de Transportes.

Es necesario definir un espacio de tiempo hasta establecer una norma técnica para emisiones de hidrocarburos en vehículos transformados para uso de gas natural vehicular (GNV), pues la mayoría de ellos en la actualidad no cumplen la norma vigente, lo que impactaría en la sostenibilidad de la RTV por el alto rechazo vehicular que se generaría.

### **Recomendaciones Revisión Técnica Vehicular**

- a) En base a los avances del Proyecto y las inversiones realizadas en equipamiento para la RTV, se recomienda dar plazo hasta junio de 2016 para el inicio de las obras de implementación de los nuevos CRTV en las ciudades en las que se ha comprometido el cofinanciamiento. Pasado este plazo, se recomienda el traslado de estas líneas de RTV a los municipios que estén más adelantados, priorizando cuatro municipios en base a su compromiso político y financiero en sus gestiones de implementación de los sistemas obligatorios, como aporte de inversión: Tarija, Sucre, Cochabamba y La Paz. De esta manera, esta implementación y la sistematización de la misma, será la base para que las nuevas ciudades sigan su ejemplo.
- b) Los campos en los que estos municipios priorizados requieren apoyos puntuales son: definición de estrategia de inversión (pública o privada), generación de interés privado por inversiones y elaboración de bases para la licitación, en función de la decisión que se adopte; estructuración de instancia municipal responsable de la RTV, estrategias ante previsible reacciones de usuarios; manejo y negociación de conflictos; estrategias administrativas y gerenciales para un inicio no traumático del proceso obligatorio.
- c) El trabajo del proyecto en el ámbito jurídico y de lobbying político a nivel del gobierno central y de los gobiernos locales es indispensable a fin de lograr la vigencia de los instrumentos legales mencionados, como requisito para lograr la sostenibilidad de este componente.  
Este es el principal reto para la sostenibilidad de la RTV en esta última fase del proyecto.
- d) Se debe facilitar la participación del Viceministerio de Seguridad Ciudadana en la aprobación del Anteproyecto de Ley de RTV y la forma de la compensación a la Policía Boliviana en mandato al Art. 309 sección VI Disposiciones Adicionales, inciso tercero. También se recomienda vincular la mayor cantidad de municipios en la discusión (mesa de alcaldes).
- e) Es necesario trabajar en acuerdos para revisar la norma de emisiones para vehículos transformados para uso de GNV, por los elevados porcentajes de vehículos con emisiones altas de hidrocarburos.
- f) Insistir en la estrategia comunicacional de que los municipios pongan énfasis en la seguridad vial y en la reducción de accidentes de tránsito por causas mecánicas a través de la RTV, antes que en causas ambientales.
- g) Modificar la estrategia de inducir al propietario de un vehículo a realizar la RTV como una forma de rendir cuentas por disponer de una fuente de contaminación del aire, por la de brindarle un servicio que cuida de su seguridad y su vida, así como la de su familia y de terceros.
- h) Insistir en que se trata de un servicio técnico, informatizado, automatizado, no corruptible ni modificable, que garantiza un diagnóstico completo de las condiciones actuales del vehículo. De esta manera, se contrapone un servicio técnico serio, ante una obligatoriedad que ha sido criticada y cuestionada desde siempre por la población usuaria.
- i) Se recomienda que para el establecimiento de una tarifa adecuada se realice un estudio financiero que permitiría a los municipios financiar los costos de funcionamiento y manejo de la Red de monitoreo, los

costos operativos del o los centros de revisión vehicular, recursos adicionales para la Policía por control en vía pública, y eventualmente incluso para otras necesidades municipales.

- j) En caso de que la decisión fuera la de realizar la inversión a través de una APP, la distribución del valor de la tarifa, además de los recursos para el inversionista, deberá establecer porcentajes para la Red, la Policía por control en vía pública y para otras necesidades municipales. En este caso, ya no será de responsabilidad municipal enfrentar los costos ni de construcción ni de operación del o los centros de revisión.
- k) Se debe tener un tiempo perentorio para la fase piloto (gratuita y sin sanciones), a fin de que la población no sienta que es un servicio permanente de este tipo. Debe buscarse que en lo posible los municipios líderes en el proceso inicien con el sistema obligatorio a partir de enero de 2017 (La Paz, Tarija, Sucre y Cochabamba).
- l) En el marco de un Encuentro Nacional sobre RTV se recomienda crear una plataforma de intercambio de experiencias y discusión sobre el tema.

### **3.3.- Movilidad Urbana**

Este componente del proyecto tiene un tiempo mucho menor de ejecución a la fecha, y requiere de diferentes acciones de mediano y largo plazo. No tiene dificultades legales de la importancia que tienen los otros dos componentes.

Es sin embargo el componente que mayor incidencia política y de intereses cruzados tiene, pues son muchos los actores con poder: transportistas, municipio, Policía, y son muchas las perspectivas y visiones en lo económico y lo político.

Los municipios contraparte del proyecto cuentan con su PROMUT (Programa Municipal de Transporte) o están en su desarrollo, y serán concluidos hasta fines de 2106. Este es el primer y fundamental paso para mejorar el transporte y la movilidad en sus jurisdicciones, y requisito según lo establece la ley para que los municipios puedan acceder a financiamiento del Estado para acciones en este ámbito, lo que contribuye a su sostenibilidad.

Hay desarrollos disímiles en los diversos municipios, debido a diferentes dimensiones de los problemas a solucionar, a los diferentes grados de capacidades técnicas y económicas, y también a razones e intereses políticos de los diversos actores. Sin embargo, parten de una situación común: tienen un instrumento básico de planificación del transporte en su jurisdicción.

En este componente los municipios tienen un campo mucho mayor de acción, con el respaldo de lo que establece la CPE, que califica a ésta como una competencia exclusiva en su jurisdicción, y con el respaldo de la Ley General de Transporte. Desde el punto de vista legal no existen dificultades que pongan riesgos a las acciones del proyecto.

A cambio, las medidas técnicas muchas veces están supeditadas a las decisiones políticas y están mediatizadas por las negociaciones con diversos actores. Ese ha sido el caso de las ciudades en las que se han tomado decisiones en este ámbito en los últimos días: La Paz para el transporte público, y Sucre para la construcción del teleférico.

De otro lado, no existe una instancia educativa a nivel superior que tenga una oferta sobre movilidad urbana sostenible, por lo cual es dificultoso para los municipios encontrar profesionales con conocimientos en el ramo, en el mercado laboral.

Las acciones y proyectos que los municipios sean capaces de desarrollar en este componente con el apoyo del proyecto tienen una enorme incidencia sobre la calidad del aire y sobre la calidad del transporte público y el trato al usuario, que generalmente pertenece a los sectores más vulnerables.

Es además el componente del proyecto que más facilidades y opciones tiene para incluir visiones, objetivos y medidas concretas de género.

En esta medida, es un área muy importante de trabajo con los municipios, que contribuye a la lucha contra la exclusión y la pobreza.

### **Recomendaciones Movilidad Urbana**

- a) Concluir la sistematización de las experiencias exitosas en la implementación del sistema de transporte Puma Katari y las gestiones de mejora del transporte público en La Paz.
- b) Se debe iniciar un intercambio de conocimientos sobre el manejo de conflictos en transporte realizado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP).
- c) Brindar un paquete de asistencia técnica especializada (comunicación, participación ciudadana, negociación, manejo de conflictos, etc.) en la implementación de sistemas de transporte urbano.
- d) Se debe priorizar el apoyo a la implementación de proyectos ya planificados de movilidad en municipios donde exista fuerte compromiso político en el tema.
- e) Hasta el final del proyecto, se debe lograr al menos 10 ejemplos de proyectos de movilidad urbana bien implementados para que sean ejemplo en otras ciudades.
- f) En el caso de Sucre, debe analizarse conjuntamente con la CAF las acciones a tomar ante la construcción del teleférico.
- g) El Proyecto debe seguir con el impulso de los dos cursos de especialización en movilidad urbana bajo la responsabilidad de la Universidad Mayor San Simón y la Fundación IDEA.
- h) Continuar con los encuentros entre municipios en este tema, tratando de institucionalizar una plataforma con el liderazgo de los más avanzados.

### **3.4.- Género**

Existe un gran potencial de enfoque de género en las acciones que apoya el proyecto, primordialmente en movilidad urbana sostenible.

A la fecha se ha visto incidencia en resultados concretos, como la existencia de 2 técnicas de RTV en el GAMLP y 2 choferes del Bus Puma Katari en el mismo municipio.

#### **Recomendaciones género**

- a) Se recomienda que el Proyecto incluya el enfoque de género en la realización de nuevos estudios y proyectos, fundamentalmente en los proyectos de movilidad urbana sostenible.
- b) El proyecto debe hacer lobbying con sus contrapartes de manera que esta transversalidad sea incluida en sus acciones
- c) Debe generarse ejemplos generales de potenciales intervenciones de género en el proyecto:

Acciones afirmativas (discriminación positiva)

- a) Crear una cuota mínima para mujeres para trabajos concretos, vinculados con una formación técnica/capacitación específica (para evitar diferencias en conocimientos)
  - Mínimo 30% técnicos mujeres en la RTV
  - Mínimo 30% de choferes y anfitriones mujeres en los sistemas de transporte municipal
  - Cursos de formación técnica previos, dirigidos a mujeres para aplicaciones a procesos de contratación de técnicos y choferes
- b) Crear posibilidad de pasantes en la RTV

#### Recomendaciones de género para Movilidad urbana

- a) Estudios de Origen Destino diferenciados por género para:
  - Definición de rutas de transporte público
  - Definición de rutas de ciclovías
  - Definición de frecuencias y horarios de servicio de Transporte público
- b) Temas de seguridad:
  - Ajustar los horarios de los buses también en función de las necesidades específicas de las mujeres
  - Asientos para mujeres con niños, embarazadas, adultos mayores, personas con discapacidades
  - Diseño de rampas para sillas de ruedas y carritos de bebés
  - Política de parqueos diferenciados por género.
- c) Sensibilización a la gente: derechos del peatón/ciclista con enfoque de género (ej: la mujer que cruza la calle con el carrito/ sus niños)
- d) Ciclovías :

- Cursos especiales para mujeres para aprender a manejar bicicleta
- Asientos para niños en bicicletas públicas
- Canastilla para las bicicletas
- Adecuación de las bicicletas para manejo con faldas, protectores de cadenas, catalinas y luces

En el caso especial de Tarija, debido a la existencia de una Secretaría de la Mujer y la Familia, se plantean las siguientes acciones:

- Incluir enfoque de género en las políticas de movilidad urbana del Gobierno Autónomo Municipal de Tarija (GAMT).
- Asegurar/involucrar la participación de la Secretaría en el desarrollo de la movilidad urbana
- Capacitar a la Secretaría (técnicos) en el tema de género y movilidad urbana
- En coordinación con las Secretarías de Movilidad Urbana y de la Mujer y la Familia, realizar una consultoría en el tema de movilidad urbana y género para investigar y confirmar potenciales acciones a ser incluidas (incluir capacitaciones en el proceso)
- Promover actividades de sensibilización referentes al enfoque de género (estrategia de comunicación)

#### 4. RECOMENDACIONES GENERALES AL PROYECTO

- a) Continuar la sistematización de las experiencias, incluyendo los elementos sociales inmersos.
- b) En el proceso de asistencia técnica continuar generando capacidades locales especializadas
- c) Priorización geográfica en función al compromiso político y financiero.
- d) En el marco de lograr sostenibilidad de las acciones, el proyecto debería concentrar sus esfuerzos en consolidar el marco legal en los tres ámbitos.
- e) El proyecto debería facilitar capacitaciones en Gestión de Conflictos, en Revisión Técnica Vehicular y Movilidad Urbana por la sensibilidad al conflicto en ambos aspectos, por los cambios en las estructuras de poder que esto conlleva.
- f) El proyecto deberá participar activamente en el proceso de capacitación de puntos focales en Gestión de Proyectos Sensibles a Conflictos/Contexto.
- g) El proyecto debe tomar en cuenta con mayor énfasis el tema de Género.
- h) Incorporar el análisis del conflicto e impacto social en los estudios que financia y promociona el proyecto.

#### 5. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO EVALUADOR

**Jorge Oviedo:** Consultor Externo, Experto Temático.

**Saskia Bauner:** Experta en Gestión Sensible al Conflicto y Género.

**PARTICIPANTES EN LA EVALUACIÓN:** También participaron en la evaluación, acompañando al equipo:

**Rodrigo Villavicencio:** Oficial Nacional de Programa de la Cooperación Suiza, encargado del seguimiento del Proyecto.

**Freddy Koch:** Director del Proyecto Aire Limpio, Swisscontact.

**Sara Pauli:** Codirectora del Proyecto Aire Limpio, Swisscontact.

## **ANEXOS**

### **ANEXO 1.- METODOLOGÍA DE TRABAJO PROPUESTA POR COSUDE**

Se deberá hacer un diagnóstico del estado de situación de la gestión pública y de conflictos de las tres componentes, determinando el nivel de avance con miras a garantizar la sostenibilidad pos-proyecto.

En función a los hallazgos y retos hacer propuestas de medidas proactivas necesarias para garantizar la sostenibilidad de las acciones a mediano y largo plazo.

#### **Para el punto 1:**

Se realizarán entrevistas con actores claves y equipos técnicos, como también tomadores de decisiones.

Se llevarán a cabo visitas de campo en tres municipios: La Paz, Tarija y Sucre.

Se hará un análisis de la información y se redactará un diagnóstico de no más de 4 páginas.

#### **Para el punto 2:**

Se elaborara luego de analizar la información existente:

Un documento de recomendaciones estratégicas y operativas para un cierre responsable y sostenible de no más de una página por componente.

#### **Preguntas orientadoras:**

¿En qué medida se está gestionando la normativa necesaria, para que se garantice la sostenibilidad?

¿Cuáles impactos-efectos y/o resultados tienen posibilidades de institucionalizarse y/o ser sostenibles en el mediano plazo? ¿por qué? ¿Cuáles no podrán institucionalizarse y/o sostenerse? ¿por qué?

¿Cuáles son los potenciales conflictos entre actores participantes, intereses y necesidades? ¿Cómo se está abordando la solución de los mismos?

¿En qué medida se observa apropiación por parte de las organizaciones socias y colaboradoras? ¿Se está fomentando activamente la apropiación? ¿El apoyo continúa siendo subsidiario?

¿Existe una estrategia promisorio hacia la sostenibilidad del impacto? Para el apoyo externo, ¿se ha definido una estrategia realista de salida y se está implementando?

¿Cómo ha contribuido el Proyecto a la equidad y participación bajo un enfoque de género?

### **ANEXO 2.- DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES REALIZADAS.**

A fin de establecer el diagnóstico del estado de situación de cada uno de los componentes ejecutados por el proyecto Aire Limpio en las tres ciudades visitadas: La Paz, Sucre y Tarija, así como la situación que al respecto existe en el resto de ciudades capitales en las que ha trabajado el proyecto, se realizaron las siguientes actividades:

- 1.- Revisión y análisis de la información generada y entregada por el Proyecto Aire Limpio ejecutado por Swisscontact, referida a las cuatro etapas de su desarrollo y gestión.
- 2.- Revisión y análisis de los antecedentes, preguntas orientadoras planteadas en los Términos de Referencia, visitas técnicas a infraestructuras de la Red MONICA, Centros de Revisión Técnica Vehicular y obras de facilitación de la movilidad en las ciudades de La Paz, Sucre y Tarija, así como la información obtenida en las entrevistas a funcionarios y tomadores de decisión.
- 3.- Análisis de actores en cada uno de los componentes, identificación de principales conflictos e intereses y posibilidades de potenciar efectos positivos.
- 4.- Análisis de oportunidades para fomentar visiones y acciones positivas con respecto a temas de género en los componentes del Proyecto.
- 5.- Trabajo de gabinete del equipo y participantes de COSUDE y Swisscontact en la evaluación.

En el diagnóstico por ciudades se presenta una matriz que analiza los diversos factores que tienen incidencia en cada uno de los componentes trabajados por el proyecto. Adicionalmente, se desarrollan las principales recomendaciones y comentarios que se derivan del diagnóstico, para cada ciudad y componente. (Anexo 5).

### ANEXO 3.- DOCUMENTOS REVISADOS POR EL EQUIPO DE EVALUACIÓN

Proyecto Aire Limpio 2014-2017

Informe Semestral enero-junio 2014

Informe Semestral julio-diciembre 2014

Informe Semestral julio-diciembre 2015

Scaling up octubre 2011

Plan Operativo de Fase, componente 2, FORDECAPI, 2010-2012

Informe de consultoría legal 2011

Informe de consultoría legal 2013

### ANEXO 4.- ANÁLISIS DE ACTORES E INTERRELACIONES.

#### 4.1.- Redes MoniCA



#### Actor principal:

- Programa Nacional de Calidad del Aire

#### Actores relacionados:

- Municipios
- Contraloría
- Población
- Laboratorio de IIDEPROQ

#### Actores secundarios:

- Universidades
- IBNORCA

- c) IBMETRO
- d) Consultores
- e) Proveedores
- f) Medios

**Relaciones entre actores:** Todos los actores son aliados. No se identifican conflictos entre ellos.

#### 4.2.- RTV



**Actor principal:** Municipio

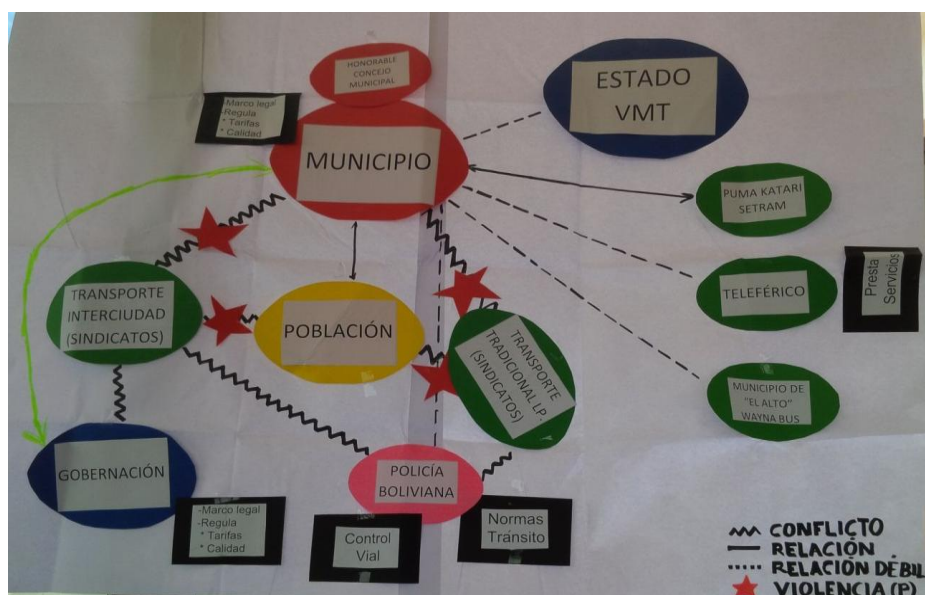
**Actores relacionados:**

- a) Estado: Ministerio de Transporte
- b) RUAT
- c) Propietarios de vehículos
- d) Asamblea Plurinacional
- e) Transportistas
- f) Policía
- g) Proveedores
- h) Población
- i) Medios.

**Relaciones entre actores: Se prevén posibles conflictos entre:**

- a) Municipios y transportistas
- b) Municipios y Policía
- c) Municipios y Estado (cobro de multas)

#### 4.3.- MOVILIDAD



**Actor principal:** Municipio

**Actores relacionados:**

- Estado
- Población
- Otros Sistemas de transporte colectivo: Teleférico
- Policía
- Gobernaciones
- Transportistas

**Relaciones entre actores:** Se prevén posibles conflictos entre:

- Municipios y transportistas tradicionales
- Municipios y Gobernaciones
- Municipios y Policía
- Municipios y población

#### ANEXO 5.- FUNCIONARIOS PÚBLICOS ENTREVISTADOS

- Responsable del Programa Nacional de Calidad del Aire, Ministerio de Medio Ambiente y Agua
- Director General de La Paz BUS, GAML, Lic. Edward Sánchez Arias
- Oficial Asesor, GAML, Lic. Gustavo Bejarano
- Oficial Asesor, GAML, Lic. Álvaro Blonden
- Director del Programa Bus Puma Katari, Lic. Ramiro Burgos
- Secretario de Planificación, GAM de Sucre, Arq. Hugo Becerra
- Secretario de Planificación del Desarrollo, GAM Sucre, Lic. Álvaro Cuéllar
- Equipo de trabajo del CRTV y de la Red MoniCA, GAM de Sucre
- Alcalde Municipal de Tarija, Lic. Rodrigo Paz
- Equipo de trabajo de la Secretaría de Movilidad del GAM de Tarija
- Equipo de trabajo del CRTV y de la Red MoniCA, GAM de Tarija
- Representantes de la Secretaría de la Mujer y la Familia, GAM de Tarija
- Funcionarios de la Contraloría General del Estado
- Asesora Jurídica del Vice Ministerio de Transportes
- Director del Instituto de Investigación y Desarrollo de Procesos Químicos, Universidad Mayor de San Andrés, Ing. Waldo Vargas Ballester.
- Director del Laboratorio de Calidad del Aire, Universidad Mayor de San Andrés, Ing. Marcelo Gorritty.

**ANEXO 6.- MATRIZ DE DIAGNÓSTICO POR COMPONENTES, CIUDADES Y FACTORES DE INCIDENCIA**

FACTORES / ESTADO ACTUAL	COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES
<b>CIUDAD: LA PAZ</b>	
<b>COMPONENTE 1. Red MÓNICA</b>	
<b>Técnico:</b> La Red funciona de manera autónoma, bajo responsabilidad y financiamiento municipal en respuesta a la Ley municipal de medio ambiente local. Municipio tiene interés de ampliarla con otros puntos de monitoreo.	Se debe profundizar el trabajo en aseguramiento y control de calidad de los datos para monitoreo pasivo y automático, lo que a su vez garantiza que la Red entregue regularmente los datos. Se debe facilitar asistencia técnica para el proceso de ampliación de la Red en coordinación con el IIDEPROQ.
<b>Político:</b> Hay voluntad y decisión política de continuar con su manejo. Convicción sobre su utilidad y ejercicio de sus competencias atribuidas por Ley.	Aprovechar de esa voluntad y apoyar en el diseño de la ampliación de la Red. Aprovechar las auditorías técnicas de la Contraloría para asegurar el funcionamiento de las redes.
<b>Legal:</b> La Ley de Medio Ambiente, próxima a ser revisada, establece la responsabilidad municipal de generar políticas e instrumentos para garantizar aire limpio a la población. El Municipio tiene la suficiente base legal para actuar.	Es indispensable que el Proyecto apoye la revisión de la Ley para que se establezcan mecanismos de control y sanción desde la Autoridad Nacional, a los municipios que no cumplan con lo establecido.
<b>Otros:</b> La reducción de ingresos municipales es un riesgo para la sostenibilidad de la Red.	Es necesario que la RTV inicie lo antes posible de manera obligatoria, a fin de que los ingresos que genera puedan también financiar el manejo de la Red.
<b>Sostenibilidad:</b> La Red funciona de manera consolidada e independiente desde hace más de 3 años debido a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existencia de una Ley Municipal que la respalda</li> <li>• Auditorías técnicas de la Contraloría</li> <li>• Equipo técnico consolidado</li> <li>• Item permanente en la estructura municipal</li> </ul>	Utilizar este ejemplo para otros municipios y solicitar al municipio que asesore a otros municipios en el tema.
<b>COMPONENTE 2. Revisión técnica vehicular</b>	
<b>Técnico:</b> El CRCV es moderno, bien equipado y tiene personal con experiencia, pero cubre sólo el 15% de la demanda. No está definida la estructura ni el ente municipal encargado de la gestión del proceso de RTV	Es necesario que la RTV inicie lo antes posible de manera obligatoria. Para ello se debe seguir con el apoyo técnico y administrativo a fin de definir el ente municipal responsable y el esquema de funcionamiento: municipal, o APP.
<b>Político:</b> Hay decisión política para llevar adelante la RTV obligatoria. Hay dificultades por procesos de negociación con transportistas y necesidades económicas para ampliar cobertura.	Es necesario dar apoyo para dimensionar las necesidades de nuevos centros y nuevas líneas de revisión, que serán elementos de base para una licitación o para inversión municipal. Recomendar al GM campañas de sensibilización sobre la implementación de la RTV con énfasis en seguridad vial.
<b>Legal:</b> La Ley de Transporte no establece claramente las responsabilidades municipales en el tema, por lo que existen conflictos de aplicación de esta parte de la Ley. El Municipio está en proceso de elaboración de una Ley Municipal propia en el marco de la CPE y la LMAD.	El Proyecto debe apoyar técnicamente y con acciones de lobbying para que el municipio ponga en vigencia la Ley Municipal de RTV.
<b>Otros:</b> Posibilidad de que los nuevos centros se implementen a través de una alianza público-privada (APP), con una licitación internacional.	Apoyo para definir estrategia, estructurar instancia municipal responsable de la RTV, generar interés privado para inversiones, elaborar bases para la licitación, prever reacciones de usuarios y definir estrategias comunicacionales, administrativas y gerenciales para un inicio no traumático; manejo de conflictos.
<b>Sostenibilidad y Gestión sensible a conflictos:</b> <b>Económico</b> La reducción de ingresos públicos por la baja de precios en los hidrocarburos ha puesto en riesgo la implementación de los nuevos CRTV. <b>Legal</b> La falta de la Ley Nacional de RTV ha ralentizado la implementación de la RTV Policía Boliviana La Policía considera la superioridad legislativa del Código de Tránsito sobre la Ley General de Transportes y sus mandatos.	Se debe priorizar el apoyo en la implementación de los CRTV piloto en los municipios donde exista el compromiso político y financiero para concluir su implementación en lo que resta de la Fase del proyecto. Se debe tener tiempo perentorio a la fase piloto (gratuita) para que la población no sienta que es un servicio de este tipo y tratar de que los municipios de La Paz, Tarija y Sucre inicien con el sistema obligatorio a partir de enero 2017. Se debe explorar y continuar con los estudios para la implementación vía APP. Se debe facilitar la participación del Viceministerio de Seguridad Ciudadana en la aprobación del Anteproyecto de Ley de RTV y la forma de la compensación a la Policía Boliviana en mandato al Art.

	309 sección VI Disposiciones Adicionales inciso TERCERO. Intentar vincular la mayor cantidad de municipios en la discusión (mesa de alcaldes).
<b>COMPONENTE 3. Movilidad</b>	
<b>Técnico:</b> El diseño de un sistema integrado de transporte es ya una capacidad del Municipio. Hay capacidades creadas y contactos con redes y sistemas integrados de transporte. El Municipio ha desarrollado su PMUS y ha implementado exitosamente el sistema del bus Puma Katari, y va hacia el diseño y construcción de un BRT.	El proyecto debe dar asistencia técnica puntual y especializada al Puma Katari y dedicar mayor énfasis al desarrollo de la política de movilidad urbana, principalmente no motorizada.
<b>Político:</b> Hay voluntad y decisión política para mejorar de manera importante la movilidad en la ciudad; hay convicción y conciencia sobre su necesidad. Se ha concluido primera etapa de negociación con transportistas, que incluye incremento de tarifas y mejoras para el usuario.	Es necesario continuar con el apoyo técnico y de provisión de contactos. Se sugiere dar seguimiento a la veeduría ciudadana e institucional para verificar mejoras prometidas en atención al usuario del transporte público (Observatorio La Paz Cómo Vamos).
<b>Legal:</b> Existe la suficiente base legal para la toma de decisiones municipales en este componente. (Ley Municipal de Transporte)	Apoyo del Proyecto en instrumentos que operativicen las leyes y normas ya existentes.
<b>Otros:</b> Enfrentar los temas de movilidad y mejora del transporte público es una prioridad y una necesidad de este municipio y sus autoridades.	Hay la oportunidad de consolidar las acciones de mejora de la movilidad urbana en La Paz.
<b>Sostenibilidad y Gestión sensible a conflictos:</b> Los proyectos de movilidad urbana en La Paz son sostenibles en el tiempo y tienen un manejo adecuado de gestión sensible a conflictos. Los proyectos de transporte de El Alto no son sostenibles y con manejo poco adecuado a la gestión sensible a conflicto.	Concluir la sistematización de las experiencias exitosas en la implementación del sistema de transporte Puma Katari y las gestiones de mejora del transporte público. Se debe iniciar un intercambio de conocimiento referente a la Gestión de conflictos en transporte. Se debe priorizar el apoyo a la implementación de proyectos ya planificados de movilidad en municipios donde exista fuerte compromiso político en el tema. Hasta el final del proyecto, se debe lograr al menos 5 ejemplos de proyectos de movilidad urbana bien implementados para que sean ejemplo en otras ciudades.
<b>CIUDAD: SUCRE</b>	
<b>COMPONENTE 1. Red MÓNICA</b>	
<b>Técnico:</b> La Red funciona de manera autónoma, bajo responsabilidad y financiamiento municipal. Municipio tiene interés de ampliarla con otros puntos de monitoreo. Municipio ha construido un laboratorio/oficina en el CRTV.	El Proyecto debe continuar con el trabajo en el aseguramiento y control de calidad de los datos para monitoreo pasivo y automático, lo que a su vez garantiza que la Red entregue regularmente los datos.
<b>Político:</b> La Red funciona ya sólo bajo la responsabilidad municipal. El actual Alcalde ha decidido pasar la Red y el CRTV a una Jefatura que dependerá directamente de él.	Se debe realizar gestiones con el Alcalde para garantizar que los operadores de la Red MoniCA sean de planta. El apoyo del Proyecto debe circunscribirse a lo relacionado con la modificación de las Normas Técnicas y de la Ley de Medio Ambiente.
<b>Otros:</b> Existen detalles técnicos de la operación de las redes que pone en riesgo la continuidad	Si bien es un trabajo directamente atribuible al GM, el proyecto debe hacer un seguimiento al correcto funcionamiento.
<b>Sostenibilidad y Gestión sensible a conflictos:</b>  <b>Legal:</b> La Ley de Medio Ambiente, próxima a ser revisada, establece la responsabilidad municipal de generar políticas e instrumentos para garantizar aire limpio a la población. El Municipio tiene la suficiente base legal para actuar. La reducción de ingresos municipales es un riesgo para la sostenibilidad de la Red.	Se debe continuar con las gestiones para la delegación de la responsabilidad técnica al IIDEPROQ por parte del MMayA. Es indispensable que el Proyecto apoye la revisión de la Ley para que se establezcan mecanismos de control y sanción desde la Autoridad Nacional, a los municipios que no cumplan con lo establecido. Es necesario que la RTV inicie lo antes posible de manera obligatoria, a fin de que los ingresos que genera puedan también financiar el manejo de la Red.
<b>COMPONENTE 2. Revisión técnica vehicular</b>	
<b>Técnico:</b> El CRCV es moderno, bien equipado y tiene personal con relativa experiencia, con el que se podría iniciar el proceso obligatorio. No está definida la estructura del ente municipal encargado de la gestión del proceso.	Es necesario que la RTV inicie lo antes posible de manera obligatoria y hay buenas condiciones para ello. Debe darse apoyo técnico, administrativo y gerencial para definir la estructura, rol y estrategias del ente municipal responsable.

<b>Político:</b> Hay decisión política para llevar adelante la RTV obligatoria y convicción sobre su utilidad.	Aprovechar esta decisión para trabajar en temas de fortalecimiento de la autoridad municipal que se encargará del proceso, que es lo que hace falta para que arranque la convocatoria.
<b>Legal:</b> La Ley de Transporte establece responsabilidades municipales, pero hay conflictos de aplicación de esta parte de la Ley. El Municipio está en proceso de elaboración de una Ley Municipal de RTV propia, que sigue en el departamento jurídico desde hace varios meses.	El Proyecto debe apoyar técnicamente y con acciones de lobbying para que el municipio ponga en vigencia la Ley Municipal de RTV, que es la base para que arranque el proceso, de manera independiente del apoyo también al ministerio para la Ley Nacional.
<b>Otros:</b> No hay claridad sobre todo lo que implica el manejo administrativo y gerencial de la RTV desde la autoridad.	Apoyo para estructurar instancia municipal responsable de la RTV, prever reacciones de usuarios y definir estrategias comunicacionales, administrativas y gerenciales para un inicio no traumático; manejo de conflictos
<b>Sostenibilidad y Gestión sensible a conflictos:</b> La administración pública de los CRTV es compleja y depende del POA del GM. Es difícil asegurar la capacidad técnica del personal bajo este esquema.	Analizar los diferentes esquemas de administración de los CRTV para garantizar la calidad del servicio. Analizar las sinergias de atraer a un inversionista especializado conjuntamente con otros municipios.
<b>COMPONENTE 3. Movilidad</b>	
<b>Técnico:</b> El Alcalde tomó la decisión técnica y política de construir el teleférico, lo cual limita la participación del proyecto y establece un nuevo escenario. La aplicación del PROMUT está actualmente paralizada.	El proyecto debe analizar con la CAF este nuevo escenario y definir si es factible trabajar en la estructuración de las rutas de los buses alimentadores de las estaciones del teleférico. Si no lo es, debe retirar su apoyo en este componente.
<b>Político:</b> El Alcalde tomó la decisión técnica y política de construir el teleférico, lo cual limita la participación del proyecto y establece un nuevo escenario. La aplicación del PROMUT está actualmente paralizada.	El proyecto debe analizar con la CAF este nuevo escenario y definir si es factible trabajar en la estructuración de las rutas de los buses alimentadores de las estaciones del teleférico. Si no lo es, debe retirar su apoyo en este componente.
<b>Legal:</b> Existe la suficiente base legal para la toma de decisiones municipales en este componente.	En Sucre el problema es de decisión política. Es importante analizar el nuevo escenario para tomar decisiones, conjuntamente con el otro actor, la CAF.
<b>Otros:</b> El estudio de demanda financiado por la CAF no contempla el teleférico.	Es importante analizar el nuevo escenario para tomar decisiones, conjuntamente con el otro actor, la CAF.
<b>Sostenibilidad y Gestión sensible a conflictos:</b> La sostenibilidad en los avances en transporte urbano sostenible en el GM depende de la voluntad política que demuestre el alcalde en los próximos 6 meses.	Fortalecer e informar a las nuevas contrapartes técnicas del Proyecto en el GM para avanzar con los diseños ya elaborados. Gestionar reuniones técnicas y de toma de decisiones con el municipio para implementar medidas concretas.
<b>CIUDAD: TARIJA</b>	
<b>COMPONENTE 1. Red MÓNICA</b>	
<b>Técnico:</b> Tiene 11 puntos de monitoreo. Hay interés municipal en ampliarla, a su costo. Se ha construido un laboratorio en el CRTV. Ha publicado 2 informes de calidad del aire, a costo municipal.	El Proyecto debe continuar el trabajo en aseguramiento y control de calidad de los datos para monitoreo pasivo y automático, lo que a su vez garantiza que la Red entregue regularmente los datos.
<b>Político:</b> Hay voluntad y decisión política de continuar con su manejo. Convicción sobre su utilidad. Existe el interés por parte del Alcalde de publicar los datos de la Red MoniCA en la prensa local	Apoyar en el diseño y ampliación de la Red, en función de esta decisión política de fortalecer la Red. Apoyar la facilitación de la información diaria.
<b>Legal:</b> La Ley de Medio Ambiente, próxima a ser revisada, establece la responsabilidad municipal de generar políticas e instrumentos para garantizar aire limpio a la población. El Municipio tiene la suficiente base legal para actuar.	Es indispensable que el Proyecto apoye la revisión de la Ley para que se establezcan mecanismos de control y sanción desde la Autoridad Nacional, a los municipios que no cumplan con lo establecido.
<b>Otros:</b> La reducción de ingresos municipales es un riesgo para la sostenibilidad de la Red.	Es necesario que la RTV inicie lo antes posible de manera obligatoria, a fin de que los ingresos que genera puedan también financiar el manejo de la Red.
<b>COMPONENTE 2. Revisión técnica vehicular</b>	
<b>Técnico:</b> El CRCV es moderno, bien equipado y tiene personal con experiencia, con el que se podría iniciar el proceso obligatorio. No está definida la estructura del ente municipal encargado de la gestión del proceso.	Es necesario que la RTV inicie lo antes posible de manera obligatoria y hay buenas condiciones para ello. Debe darse apoyo técnico, administrativo y gerencial para definir la estructura, rol y estrategias del ente municipal responsable.
<b>Político:</b> El Alcalde manifestó su decisión política de arrancar	Es necesario revisar la norma de emisiones de hidrocarburos y

el proceso con transporte público, pero evitando altos porcentajes de rechazo vehicular.	definir un mecanismo para no sancionar al inicio a los vehículos por emisiones. Puede iniciarse el proceso con calificación de aspectos de seguridad de los vehículos.
<b>Legal:</b> A pesar de existir una Ley local en trámite en el municipio, el Alcalde está a la espera de la vigencia de la Ley nacional	El Proyecto debe apoyar técnicamente y con acciones de lobbying para que el municipio ponga en vigencia la Ley Municipal de RTV, que es la base para que arranque el proceso, de manera independiente del apoyo también al ministerio para la Ley Nacional.
<b>Otros:</b> No hay claridad sobre todo lo que implica el manejo administrativo y gerencial de la RTV desde la autoridad.	Apoyo para estructurar instancia municipal responsable de la RTV, prever reacciones de usuarios y definir estrategias comunicacionales, administrativas y gerenciales para un inicio no traumático; manejo de conflictos
<b>COMPONENTE 3. Movilidad</b>	
<b>Técnico:</b> El PROMUT es el documento orientador para todos los proyectos de mejora de la movilidad del municipio. Requieren apoyo para acciones de comunicación de sus decisiones de mejora de la movilidad. Está en análisis el informe del proyecto de transporte masivo financiado por la CAF. El Alcalde tiene una estrategia de facilitar la implementación de proyectos de movilidad vía proyectos de cohesión social-	El proyecto debe continuar con el apoyo técnico al equipo de la Secretaría de Movilidad, que está motivado y requiere apoyo externo. De igual manera, a la Secretaría de la Mujer y la Familia, que solicitó apoyo para definir acciones de género vinculadas al transporte público y a la movilidad. Asesorar en este proceso para lograr una implementación armónica y sin hacer daño.
<b>Político:</b> Hay decisión política para mejoras en el transporte público y en la movilidad sustentable.	Apoyar las acciones ya planificadas en la Secretaría.
<b>Legal:</b> Existe la suficiente base legal para la toma de decisiones municipales en este componente.	Apoyar la generación de instrumentos que operativicen la normativa legal existente
<b>Otros:</b> Enfrentar los temas de movilidad y mejora del transporte público es una prioridad y una necesidad de este municipio y sus autoridades.	Hay la oportunidad de consolidar las acciones que se han venido desarrollando, sin generar nuevas líneas de trabajo.
<b>Sostenibilidad y Gestión sensible a conflictos:.</b> Existen las condiciones óptimas para la implementación de medidas concretas de movilidad urbana sostenible. También existe un Convenio de financiamiento de la CAF a través del Proyecto “ciudades con futuro”.	Buscar la consolidación de al menos 5 proyectos demostrativos de movilidad urbana sostenible. Brindar un paquete de asistencia técnica especializada (comunicación, participación ciudadana, negociación, manejo de conflictos, etc.) en la implementación de sistemas de transporte urbano, conjuntamente con la CAF.
<b>Enfoque de género</b>	
Existe un gran potencial de enfoque de género en las acciones que apoya el Proyecto. A la fecha se ha visto incidencias en 2 técnicas de RTV en el GAMLP y 2 choferes del Bus Puma Katari.	

## **Términos de Referencia Revisión de Medio Término Aire Limpio (Análisis de la Situación del Proyecto para una Salida Responsable)**

### **1. Antecedentes**

El proyecto AIRE LIMPIO Bolivia fue ejecutado inicialmente en tres fases por la Fundación Swisscontact por mandato de la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE), entre julio 2003 y diciembre 2013. El proyecto viene trabajando los siguientes aspectos claves para mejorar la calidad de El Aire en Bolivia:

- a) Monitoreo de la Calidad del Aire, como herramienta fundamental de gestión para verificar la calidad del aire ambiente, medir la eficiencia de las medidas adoptadas y a ser adoptadas, así se podrá contar luego de la implementación con una red nacional de calidad del aire en todas las ciudades capitales del Estado más el municipio de El Alto;
- b) Revisión Técnica Vehicular, como sistema de control periódico del estado técnico y ambiental del vehículo, generando en la población una cultura de rendición de cuentas sobre la responsabilidad que representa ser propietario de un vehículo motorizado;
- c) Mejoramiento del Sistema de Transporte Público, como base fundamental del mejoramiento de la movilidad urbana, con características básicas de respeto a personas con capacidades especiales, adultos mayores, mujeres embarazadas y principalmente como sistema de transporte que beneficia a los más pobres;

En base a los resultados logrados, fundamentalmente en la consolidación de la Red Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire y las mejoras en la movilidad urbana que se dieron en el Sur y en la metrópoli paceña, se planteó una Fase de cierre del proyecto (2014-2017) que prevé lograr la consolidación, institucionalización y escalamiento de la gestión de la calidad del aire en 12 ciudades de Bolivia. La visión es lograr una gestión propia y permanente en las tres líneas de intervención (Monitoreo de Calidad de Aire, Revisión Técnica Vehicular y Movilidad Urbana) en los diferentes niveles de gobierno, según sus competencias, garantizando así la sostenibilidad de las todas las intervenciones.

Los objetivos para esta fase de cierre son:

1. Reducción de la contaminación del aire y de la emisión de gases de efecto invernadero a través de la implementación de la revisión técnica vehicular y la mejora de la movilidad urbana.
2. Consolidación de la medición de la calidad de aire a nivel nacional. Los datos generados serán utilizados para planificar medidas y proyectos de gestión de calidad de aire, movilidad y transporte.

La presente Evaluación de Medio Término deberá identificar los retos para realizar una salida responsable y garantizar la sostenibilidad de las acciones.

### **2. Objetivo**

Analizar el estado de situación de los tres componentes principales, más allá de los elementos técnicos, centrándose en los factores de gestión pública y manejo de conflictos.

### **a. Objetivos específicos**

1. Analizar el estado de situación de la gestión pública de la Revisión Técnica vehicular, de los Planes Municipales de Transporte y de la Red de Medición de la Calidad del Aire (posiciones, intereses, necesidades de los actores).
2. Determinar los retos más grandes y las acciones necesarias para garantizar la sostenibilidad de los componentes trabajados por el proyecto.

### **3. Metodología**

1. Se deberá hacer un diagnóstico del estado de situación de la gestión pública y de conflictos de las tres componentes, determinando el nivel de avance con miras a garantizar la sostenibilidad pos-proyecto.
2. En función a los hallazgos y retos hacer propuestas de medidas proactivas necesarias para garantizar la sostenibilidad de las acciones a mediano y largo plazo.

Para el punto 1:

- Se realizarán entrevistas con actores claves y equipos técnicos, como también tomadores de decisiones.
- Se llevarán a cabo visitas de campo en tres municipios: La Paz, Tarija y Chuquisaca.
- Se hará un análisis de la información y se redactará un diagnóstico de no más de 4 páginas.

Para el punto 2:

Se elaborara luego de analizar la información existente:

- Un documento de recomendaciones estratégicas y operativas para un cierre responsable y sostenible de no más de una página por componente.

Preguntas orientadoras:

1. ¿En qué medida se está gestionando la normativa necesaria, para que se garantice la sostenibilidad?
2. ¿Cuáles impactos-efectos y/o resultados tienen posibilidades de institucionalizarse y/o ser sostenibles en el mediano plazo? ¿por qué? ¿Cuáles no podrán institucionalizarse y/o sostenerse? ¿por qué?
3. ¿Cuáles son los potenciales conflictos entre actores participantes, intereses y necesidades? ¿Cómo se está abordando la solución de los mismos?
4. ¿En qué medida se observa apropiación por parte de las organizaciones socias y colaboradoras? ¿Se está fomentando activamente la apropiación? ¿El apoyo continúa siendo subsidiario?
5. ¿Existe una estrategia promisorio hacia la sostenibilidad del impacto? Para el apoyo externo, ¿se ha definido una estrategia realista de salida y se está implementando?
6. ¿Cómo ha contribuido el Proyecto a la equidad y participación bajo un enfoque de género?

#### **4. Fechas previstas, duración y responsabilidades**

La Evaluación se realizará del 15 de febrero al 3 de marzo del 2016 durante 15 días. El trabajo se dividirá de la siguiente manera:

- Realizar un Skype aclaratorio con todo el equipo y el consultor externo, sobre los alcances de la Revisión.
- Lectura de información secundaria (2 días).
- Trabajo de campo (3 días en La Paz, 2 días en Tarija y 2 días en Sucre).
- Elaboración del primer borrador (2 días).
- Presentación del borrador y retroalimentación (½ día).
- Elaboración de informe final (2 y ½ días).

COSUDE será responsable de la contratación del consultor externo (Dr. Jorge Oviedo) y de la dirección de la Revisión.

El consultor externo será el responsable la compilación y redacción del informe final.

La experta en Gestión Sensible al Conflicto (Saskia Bauner) proveerá insumos al consultor externo.

El equipo de proyecto de Swisscontact participará de las discusiones conceptuales y de la elaboración de recomendaciones para una salida reponsable.

Swisscontact organizará las visitas de campo en coordinación y acuerdo con COSUDE, proveerá el apoyo logístico y resolverá las eventualidades que emerjan antes, durante y después de la misión.

Swisscontact proveerá toda la información del Proyecto a la misión de evaluación.

#### **5. Equipo Revisor**

El equipo Evaluador estará conformado por:

Un especialista en temas de gestión de procesos de Revisión Técnica Vehicular y Transporte Urbano (Dr. Jorge Oviedo), sobre todo en la facilitación de procesos de concertación para la normativa. Con conocimientos generales sobre la normativa boliviana al respecto. Esta persona será jefe del equipo y tendrá a su cargo la responsabilidad de elaborar el informe final.

Una especialista en gestión sensible a conflictos (Saskia Bauner). Con conocimientos del ciclo de proyectos de COSUDE. Esta persona estará a cargo de evaluar y proveer insumos para la parte de diagnóstico, como también para elaboración de las recomendaciones proactivas.