

**DECLARACIÓN de DAKAR
de los actores no-estatales a raíz de
la SEMANA DE LA MOVILIDAD
SUSTENTABLE Y DEL CLIMA
#SMDC2022**

DAKAR, SENEGAL, DEL 3 AL 7 OCTUBRE 2022



En Dakar, durante la Semana de la Movilidad Sustentable y del Clima, que tuvo lugar del 3 al 7 de octubre del 2022, actores de todo el mundo -en particular del continente africano, anfitrión de la próxima COP27- se reunieron para reafirmar su compromiso y el papel decisivo de la acción territorial para desarrollar la movilidad sustentable y mitigar los efectos del cambio climático, así como para adaptarse a sus consecuencias.

La ciencia es inequívoca y el último informe del IPCC muestra que el cambio climático es una amenaza concreta en todos los continentes. Un calentamiento global superior a 1,5°C de hoy al fin del siglo tendrá impactos graves e irreversibles, limitando la capacidad de adaptación y amenazando seriamente el equilibrio tanto de los ecosistemas naturales como de las sociedades humanas. El año 2022 y su estela de catástrofes climáticas es una clara muestra de ello.

Los participantes en la cumbre de Dakar, procedentes de todas las categorías de actores del clima y de la movilidad sustentable, reafirman las fuertes prioridades que desean que estén en el centro de los debates de la COP27, recordando que el cambio climático es una amenaza directa para la paz mundial, en particular por la inseguridad alimentaria y energética que genera.

Recordamos la necesidad de reforzar la atención a los desafíos de **adaptación** y de reequilibrar las negociaciones y los financiamientos en relación con las inversiones en la mitigación.

Reafirmamos la necesidad de reforzar el acceso a **todos los tipos de financiamientos** a nivel de los territorios, la necesidad de innovación en el financiamiento verde, que debe estar más accesibles para los países emergentes. Insistimos en tener en cuenta el papel de las autoridades locales, que suelen ser las en mejores condiciones para aplicar políticas holísticas adaptadas a las realidades locales en estrecha colaboración con los actores económicos y sociales de sus territorios.

Desde esta perspectiva, el desarrollo de capacidades (formación e ingeniería de proyectos) es de mayor importancia.

Subrayamos la importancia de una acción decidida para garantizar el derecho a la movilidad sustentable para todos y todas, en todas partes, que es una condición importante para el acceso a la educación, el empleo y la libertad individual. Para ello, hay que hacer hincapié en todas las innovaciones y en el financiamiento para desarrollar soluciones alternativas al uso individual de los medios de transporte que usan combustibles fósiles. Recordamos la importancia de estas políticas de movilidad colectiva y activa para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Queremos, más que nunca, acelerar **la transición energética** en un contexto geopolítico extremadamente tenso, sobre todo por la fragilidad de los suministros de combustibles fósiles, que está repercutiendo en todas las economías del mundo.

Pedimos que se realicen todos los cambios necesarios con una preocupación permanente por la justicia y la equidad. Recordamos que no todos los Estados tienen la misma responsabilidad en la situación climática actual, ni los mismos medios para enfrentarla. Esto también es cierto a nivel de los individuos e insistimos en la necesidad de tener en cuenta las desigualdades de género, generacionales y territoriales en las políticas públicas correspondientes.

Por último, recordamos que una respuesta global a los desafíos del cambio climático requiere un mundo regulado, la definición de objetivos y estrategias comunes entre los Estados, para la estabilización del clima, la reducción de las emisiones, la adaptación y la respuesta a las pérdidas y daños sufridos por los países más vulnerables. La paz mundial y el respeto por parte de todos de la Carta de las Naciones Unidas es, por tanto, una condición absolutamente necesaria para el éxito de los acuerdos climáticos de París, cuya aplicación debe acelerarse y traducirse en acciones concretas y ambiciosas, especialmente en el continente africano.

LA HOJA DE RUTA DE CODATU SOBRE LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

CONFERENCIA CODATU XVIII

DAKAR, SENEGAL 3 AL 7 OCTUBRE 2022



Tras más de 40 años de trabajo, reflexión, investigación y conferencias que han reunido a una gran variedad de actores de la movilidad urbana en los países emergentes, (responsables de la toma de decisiones, profesionales, investigadores, expertos, donantes, ONGs, etc.);

Después de la "Declaración CODATU de Lomé" en 2002, que proponía principios y acciones para orientar las políticas de movilidad urbana, y de la Declaración CODATU en la Cumbre Mundial de Hábitat III que se pronunciaba sobre "la accesibilidad que necesitamos";

Ante los considerables retos que tienen por delante las ciudades del Sur en relación con las transiciones urbanas, energéticas y digitales, las transformaciones sociales, la resiliencia al cambio climático, la metropolización, la globalización y las pandemias;

Observando que la movilidad urbana se ha convertido en un problema prioritario para las ciudades del Sur, sobre el cual se espera que actúen especialmente las autoridades públicas locales y nacionales, hasta debilitar las propias instituciones, y convencidos de que la movilidad urbana es un componente esencial en la lucha contra el cambio climático y la importante contaminación que se observa en todas las zonas urbanas;

Ante la urgente necesidad de aprovechar la experiencia de las ciudades que llevan tiempo enfrentándose a los problemas de movilidad, para no repetir los errores del

pasado y adoptar políticas públicas eficaces y virtuosas, es necesario aplicar políticas públicas ambiciosas: planificación de la movilidad integrada en el desarrollo urbano, centrada en las personas y sus necesidades, limitando el papel del automóvil; fortalecimiento de las instituciones y del sistema de coordinación entre los actores implicados en la ciudad; investigación y puesta en marcha de un modelo de financiamiento sustentable para el transporte público, que necesita un desarrollo constante; inversiones integradas en una visión multimodal de la movilidad, teniendo en cuenta los modos activos y la problemática de la contaminación urbana; reconocimiento del papel del transporte informal e integración de los operadores profesionalizados en un sistema multimodal; creación de observatorios locales que proporcionen datos básicos sobre la movilidad; consideración de la necesidad de seguridad de las personas y del enfoque de género en el sector profesional del transporte y la lucha contra el acoso sexista y sexual;

Convencidos de que la movilidad urbana, tanto de personas como de mercancías, es un componente esencial de la lucha contra el cambio climático, al mantener el objetivo del Acuerdo de París de limitar el calentamiento global a 1,5 °C entre hoy y el 2100, y limitar la importante contaminación que se produce en todas las zonas urbanas.

La siguiente hoja de ruta ha sido adoptada por CODATU como resultado de la Conferencia celebrada en Dakar del 3 al 7 de octubre del 2022. Válido para la próxima década, el plan de acción propuesto será supervisado por un observatorio creado inmediatamente por CODATU y sus socios. Su objetivo será supervisar la aplicación de todas las recomendaciones sobre el terreno. El observatorio publicará sus resultados y análisis cada año para cada apartado en el que se mencione: observatorio

Apelamos a cada categoría de actores que pueden contribuir a la aplicación de esta hoja de ruta:

- Gobiernos nacionales de países en desarrollo y emergentes
- Gobiernos locales y autoridades locales de ciudades del "Sur", encargados de la movilidad urbana
- Instituciones financieras internacionales
- Gobiernos nacionales y locales de los países del "Norte"

Sin dejar de lado los importantes esfuerzos realizados en los últimos años por muchos gobiernos, las políticas y las prácticas a veces carecen de ambición y son demasiado frágiles para una movilidad urbana sustentable. Ante el fracaso de las políticas de movilidad del Norte, responsables en gran medida del cambio climático, y para evitar escollos y gastos públicos innecesarios, inadecuados o ineficaces, pedimos a todos los responsables involucrados que estén muy atentos cuando:

- **Las infraestructuras viales** se conciben como proyectos puramente viales reservados a los vehículos privados, que producen accidentes, sin tener en cuenta los modos activos ni la utilidad urbana del transporte público, las especificidades del transporte de mercancías y la logística urbana. Sin formar parte de un verdadero plan de desarrollo urbano, también acentúan la tendencia a la expansión urbana, lo que tiene un impacto negativo en el desarrollo sostenible de la ciudad;
- La **planificación urbana** no tiene en cuenta el funcionamiento real del mercado del suelo y la demanda, en particular de los más desfavorecidos;
- **las plusvalías del suelo** se realizan en torno a los proyectos de transporte cuando deberían ser captadas en gran parte por las autoridades públicas para financiar el transporte y no apropiarse exclusivamente de ellas los intereses privados;
- Las **ciudades nuevas** están desconectadas de la organización espacial preexistente. Reflejan una renuncia a la mejora de la ciudad existente y descuidan su accesibilidad multimodal;
- Los **proyectos relacionados con la capacidad del transporte público** se consideran proyectos de inversión desconectados de la realidad de las necesidades de los habitantes. Al ser aislados, no se integran en un verdadero sistema de transporte global y planificado;
- La **descentralización** es incompleta y diluye las responsabilidades en materia de movilidad urbana;
- Las soluciones institucionales de transporte se basan en la **asignación de autobuses** sin un financiamiento sostenible para su funcionamiento;

- la falta de ambición en los intentos de regular el **sector del transporte urbano privado, en particular el transporte informal**, es la fuente de muchos problemas diferentes: mala calidad del servicio, corrupción, fraude, accidentes, falta de servicio en determinadas zonas, contaminación, precios inadecuados. Considerando que el transporte informal tiene un papel real en la organización de un sistema de transporte eficiente a la escala de una metrópolis, para la cual no sólo es la solución más adecuada para los servicios de alimentación en las rutas principales y los servicios en las zonas y barrios periféricos, sino también un componente importante de su economía local;

Los esfuerzos para combatir el cambio climático serán en vano si las ciudades del "Norte" y del "Sur" no se orientan hacia un desarrollo más sostenible, cada una en lo que le concierne. La movilidad urbana es una palanca esencial para cambiar estas trayectorias. Da forma a las megaciudades del futuro tanto como a las ciudades intermedias y las zonas periurbanas. La población de las ciudades africanas aumentará en casi mil millones de personas de aquí al 2050, lo que convierte a la urbanización en África en un reto mayor para el desarrollo sustentable del planeta.

Pedimos entonces un nuevo esfuerzo de solidaridad y cooperación para que el Sur pueda beneficiarse de los conocimientos y la experiencia del Norte, financiar sin demora las infraestructuras indispensables para el desarrollo de los transportes públicos y de los modos activos, y organizar las ciudades del futuro que concilien el desarrollo local con las desafíos energéticos y climáticos. Las ciudades del Norte también podrán beneficiarse de las experiencias adquiridas y experimentos realizados en las del Sur.

Por lo tanto, en una agenda común, pedimos a las comunidades de actores del Norte y del Sur que hagan un amplio esfuerzo hacia:

Para los gobiernos nacionales de los países en desarrollo y emergentes:

1 - El lugar de los **peatones en la ciudad y los modos activos en general**. A menudo representan más de la mitad de los desplazamientos y deberían ocupar legítimamente una parte proporcional del espacio público. Pedimos que no se realicen o rehabiliten más infraestructuras viarias en las zonas urbanas sin pensar en ciclovías, caminos peatonales de calidad y seguros. **observatorio**

2 - La **profesionalización del transporte informal**, un sector en el que se pueden conseguir enormes márgenes de progreso con pocos recursos. En cada ciudad,

pedimos que se establezca una instancia de concertación con el sector informal para mejorar el servicio prestado a los usuarios, las condiciones de trabajo y de explotación del servicio, y poner en marcha iniciativas pilotos de modernización. **observatorio**

3 – El **apoyo a la formación** de todos los actores y a **la investigación** sobre los sistemas de movilidad urbana. Las competencias son primordiales para el diseño y la gestión de proyectos, el seguimiento, la organización y la integración de la oferta de servicios y su explotación: operadores, autoridades organizadoras, empresas de consultoría, etc. Esta base de competencias debe permitir a cada territorio desarrollar sus propias soluciones sostenibles. **observatorio**

4 – La **toma en consideración de la seguridad y los desafíos de género** en los sistemas de transporte (desde la formación de los profesionales en usos y problemáticas específicas de género, en particular la lucha contra el acoso sexista y sexual, hasta la feminización de los puestos de trabajo y de formación). En general, se trata de hacer que los sistemas de movilidad sean inclusivos para todo tipo de público. **observatorio**

5- La **descarbonización de la movilidad urbana** debe ser progresivamente cada vez menos dependiente del petróleo, interviniendo sobre la oferta, pero también sobre la demanda a través de la estructuración urbana. **observatorio**

6 - La creación de **observatorios locales y nacionales** que permitan conocer mejor las necesidades de los habitantes, orientar las políticas y evaluar su eficacia, cofinanciando la creación de estos dispositivos. **observatorio**

7 - La **estructuración y densificación de la ciudad** del futuro sobre fuertes ejes de transporte público, previendo reservas de suelo a lo largo de estos ejes estructurantes y de las centralidades secundarias organizadas en torno a polos multimodales ricos en servicios. Como mínimo, cada ciudad con más de un millón de habitantes debería tener su propio plan de expansión urbana que incluya una planificación de las movilidades, expresión de una política de líneas fuertes y de estructuración alrededor de núcleos secundarios. **observatorio**

8 - El establecimiento de un mecanismo de **financiación permanente para la movilidad** urbana, basado en modelos económicos dinámicos, equilibrados y sostenibles, e inspirado en las numerosas prácticas existentes en los países más urbanizados. Ningún progreso duradero podrá ser logrado en su ausencia. La política virtuosa y poderosa recomendada para conseguirlo es adoptar progresiva y simultáneamente medidas

para limitar y fiscalizar los desplazamientos motorizados individuales, y para facilitar y financiar como contrapartida el transporte público, permitiendo políticas de fijación de precios ambiciosas. **observatorio**

9 - Para gestionar eficazmente un sistema de movilidad, es imprescindible **dotar a las ciudades, a las estructuras descentralizadas o desconcentradas, de las competencias, los recursos humanos y financieros** con un objetivo de rendimiento y de resultados del servicio esperado. Con o sin descentralización, el reparto de responsabilidades debe ser claro para todas las temáticas vinculadas a la movilidad urbana, es decir, como mínimo: el estacionamiento, la gestión del espacio público, los modos activos, el mantenimiento de las vías urbanas, la organización del transporte informal y del transporte público institucional. Las instituciones establecidas deben estar dotadas de los medios y la autoridad necesarios para poder ejercer realmente su misión, a una escala espacial del orden del área de empleo. **observatorio**

10 - En caso de las donaciones de autobuses, es esencial seguir los principios de la **«Carta CODATU - GART para la donación de material rodante reformado»**. **observatorio**

11 - En la fase previa de los proyectos estructurantes o de las políticas previstas, recomendamos en regla general de solicitar **la experiencia internacional y el asesoramiento global** antes de tomar cualquier decisión. CODATU puede crear un comité estratégico (consejo de sabios), neutral e independiente, al que se puede recurrir con este fin.

Para los gobiernos y las autoridades locales de las ciudades del Sur, encargados de la movilidad urbana:

1 - **Las ciudades del mundo deben cooperar** de manera mucho más intensa. Únicamente la puesta en común de experiencias y los intercambios entre técnicos y tomadores de decisiones, a largo plazo, pueden permitir al Sur evitar los errores cometidos por las ciudades del Norte y conseguir trazar su propio camino para hacer frente, simultáneamente, a los retos actuales de la transición urbana y energética. La lucha contra el cambio climático global iniciada por las ciudades del Norte será en vano si las ciudades del Sur no reciben apoyo para afrontar al mismo tiempo sus problemas de movilidad, impactos climáticos y adaptación al cambio climático. La cooperación descentralizada es valiosa, pero hay muchas otras modalidades de intercambio y

colaboración que son posibles y que serán seguidas por el **Club CODATU internacional de las AOM**. En particular, la tutoría/acompañamiento entre autoridades locales puede ser una forma muy eficaz de cooperar. **observatorio**

2 - La constitución de una **gobernanza local eficaz** de la movilidad urbana es fundamental para el éxito de cualquier proyecto. Debe contar con competencias claras, poder ejercerlas eficazmente, disponer de una financiación suficiente y sostenible, y tener la capacidad de planificar la movilidad futura e influir en las decisiones tomadas en materia de planificación de desarrollo urbano y de logística urbana. Esta planificación local puede beneficiarse de la experiencia y las herramientas que ofrece el programa *MobiliseYourCity*. La creación y el desarrollo de entes locales que organicen la movilidad urbana en los perímetros de territorios funcionales, como el área de empleo, debe considerarse como un proceso esencial, progresivo y fundamental. **observatorio**

3 - El establecimiento de las condiciones para **una operación eficaz de las redes de transporte público**, como la adecuación de la red viaria para favorecer los autobuses, la profesionalización de la contratación con los operadores en función de objetivos de rendimiento operativo y, por último, el rigor en los procesos de adquisición de material rodante, son tres condiciones absolutamente necesarias para mejorar la movilidad urbana. **observatorio**

4 - La creación de **observatorios de movilidad urbana** y de sistemas de recolección de datos, que permitan conocer mejor las necesidades de los habitantes y evaluar la eficacia de las políticas e inversiones, es un requisito previo a los demás proyectos. Para poner a disposición de las ciudades del Sur **datos estandarizados y abiertos** sobre movilidad urbana, alentamos a las autoridades competentes a que adopten el «*pledge agreement*» de DigitalTransport4Africa :

<https://www.digitaltransport4africa.org/fr/our-pledge/>

observatorio

5 - La degradación de la **calidad del aire y la contaminación** son verdaderos **problemas de salud pública**. Como mínimo, las ciudades de más de un millón de habitantes deberían contar con un observatorio de la calidad del aire para apoyar una política activa de reducción de la contaminación. **observatorio**

6 - Los **recursos humanos** son un factor determinante en la capacidad de las autoridades locales para organizar eficazmente y mejorar la calidad de los sistemas de

movilidad. Se les debe prestar especial atención en las fases previas de cualquier proyecto, en particular mediante la formación y la transferencia de competencias.

observatorio

7 - Al más **alto nivel de toma de decisiones** y en la fase previa a los proyectos estructurantes o las políticas contempladas, el aporte de conocimientos técnicos y experiencia internacional puede favorecer la emergencia de una visión política esencial. Para ello, se pueden usar los intercambios entre pares, las redes profesionales y el **comité estratégico** (consejo de sabios) de CODATU.

Para las Instituciones Financieras Internacionales (IFI):

1 - No podemos sino respaldar los compromisos de las IFI en materia de **apoyo al transporte público**, componente esencial de los proyectos de movilidad. Los esfuerzos realizados deben inscribirse en un enfoque global (infraestructuras, pero también gobernanza, estudios, planificación, refuerzo de la dirección de obras local, intermodalidad, integración urbana, descarbonización, condiciones de operación, mantenimiento, etc.). **observatorio**

2 - Pedimos que **se examinen con mucha cautela** los proyectos de infraestructuras de movilidad urbana que no formen parte de una visión global de un sistema de transporte multimodal a escala metropolitana y que no tengan en cuenta los «modos activos». **observatorio**

3 - Para cada gran ciudad en la que participe un grupo de entes cooperantes, debería crearse un **dispositivo de coordinación** en forma de plataforma que reúna a la autoridad local y a los entes cooperantes. Cuando existe una planificación de tipo Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Políticas Nacionales de Movilidad Urbana (también conocidos bajo las siglas en inglés, SUMP y NUMP - *MobiliseYourCity*), debe convertirse en el marco de referencia para la puesta en marcha de proyectos con el fin de abrir el acceso a financiamientos estructurados. **observatorio**

4- El **fortalecimiento de capacidades y la formación**, a menudo descuidados, deben ser un componente importante de todos los proyectos estructurantes de transporte urbano. En cada proyecto, un mínimo del 5% del importe debe dedicarse a la asistencia técnica, la formación, el apoyo a las autoridades organizadoras de la movilidad y el dispositivo de seguimiento, tanto ex ante como ex post. **observatorio**

5 - **Ningún proyecto debe ser iniciado** sin garantías sobre la financiación sostenible de las operaciones y la estructura del modelo económico subyacente. **observatorio**

6 - En la fase previa a los proyectos estructurantes o políticas previstos, recomendamos recurrir al comité estratégico (consejo de sabios) de CODATU.

Para los gobiernos de los países del «Norte»:

1 - La asistencia para el desarrollo debe alcanzar el 0,7% del PNB y dar prioridad al desarrollo urbano sostenible. **observatorio**

2 - Los programas nacionales deberían instar a las ciudades y empresas del Norte a compartir su experiencia con las ciudades del Sur, como el programa de transporte urbano del 1% adoptado en Francia. **observatorio**

3 - Los gobiernos locales encargados de la movilidad urbana deben desarrollar la cooperación con las ciudades del Sur, ya que es su responsabilidad compartir su experiencia y contribuir a la emergencia de una alianza de las ciudades del mundo para hacer frente a los desafíos globales. **observatorio**