

# Congreso Internacional de Movilidad Urbana

RESUMEN EJECUTIVO DE LA SESIÓN NACIONAL



Del 01 al 04 de octubre de 2018  
La Paz, Bolivia



# Congreso Internacional de Movilidad Urbana



*Sesión plenaria del Congreso Internacional de Movilidad Urbana*

### a. RESUMEN EJECUTIVO

El presente resumen tiene como componentes los temas más relevantes, las conclusiones y las recomendaciones que fueron expresadas por los ponentes y actores nacionales que participaron del Congreso Internacional de Movilidad Urbana, desarrollado en la ciudad de La Paz, del 01 al 04 de octubre de 2018.

### b. TRABAJO EN GRUPOS

#### 1. Retos y oportunidades en movilidad urbana en el marco de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades (PNDIC).

##### Grupo 1.

**Planificación urbana para una mejor movilidad. Planes de movilidad sostenible, programas municipales de transporte y su articulación con los planes urbanísticos.**

La gestión para el crecimiento urbano e intervenciones sobre el tejido urbano se pueden mejorar. Las medidas que se deberían asumir para tener un crecimiento urbano planificado son:

- Iniciativas en temas catastrales.
- Normar, proponer leyes más rigurosas y de cumplimiento estricto.
- Medidas de incentivo tributario para aquellos que estén regularizados, y desincentivo para aquellos que infringen la ley (Asentamientos informales).
- Recuperar la autoridad y el respeto en algunas instituciones.
- Tratar de lograr una ciudad compacta, densa.

Las limitaciones dentro de los municipios para desarrollar un buen crecimiento urbano son:

- Falta de autoridad de los Municipios.
- Conflictos con los sindicatos de transporte, Juntas Vecinales y Organizaciones Territoriales de Base (OTB).
- Asentamientos humanos irregulares
- Política excesiva.
- Falta de capacidad de lograr accesibilidad.
- Jurisprudencia en algunos municipios para intervenir en áreas determinadas.



*Mesa de trabajo de movilidad urbana*

## Congreso Internacional de Movilidad Urbana

Las medidas a tomar para poder intervenir adecuadamente con movilidad urbana en los espacios públicos son:

- Generar vías peatonales amplias para incrementar las actividades peatonales y de recreación.
- Ampliar aceras para priorizar al peatón.
- Bahías de carga y descarga en tema de transporte público.
- Ciclovías para generar más uso del transporte no motorizado (Bicicletas).
- Recuperar espacios públicos invadidos por ciudadanos.
- Planes para realizar un sistema integral de transporte.

Las limitaciones para poder desarrollar las medidas antes nombradas son:

- Invasión de espacios públicos por comerciantes
- Disconformidad de algunos ciudadanos al no aceptar nuevos proyectos de movilidad urbana.

En este marco, se sugieren las medidas antes descritas para la implementación de cambios en movilidad urbana en los municipios.

Se destaca el aporte de cada integrante, ya que las experiencias de cada región resultaron fructíferas e interesantes.

### **Grupo 2.**

**Retos y lecciones aprendidas para la implementación de sistemas de transporte multimodal integrados e inclusivos en el marco de la política urbana**

#### **El Alto:**

La mayor integración intermodal que se logró es con Mi Teleférico en las estaciones de la Línea Roja con el Wayna Bus.

La infraestructura de carga y descarga de pasajeros funciona muy bien y contribuye a la seguridad de los usuarios.

En las otras estaciones, la intermodalidad se produce fuera de la estación lo cual no contribuye como en el caso de la Línea Roja de Mi Teleférico, sin embargo, también es muy frecuente.

#### **La Paz:**

La mejor integración intermodal la tienen entre el Puma Katari y la bicicleta.

El proyecto de tener todos los buses con racks porta bicicletas brinda certidumbre a los usuarios y la cifra de bicicletas transportadas no deja de incrementarse.

Con respecto a Mi Teleférico, los puntos de mayor embarque y desembarque de pasajeros desde y hacia la empresa Mi Teleférico se producen en las estaciones Monumento a Busch, Plaza Villarroel y Curva de Holguín.

#### **Retos a futuro:**

- Mejorar la planificación de la integración de manera que no sea improvisada.
- Aclarar el tema competencial sobre todo referida a la gestión de tránsito para seguir avanzando en la gestión de la demanda.
- Se propone también un diálogo más cercano con los choferes y no con los sindicatos y dirigentes para avanzar en la modernización del sistema de transporte tradicional.
- Mayor diálogo entre gestores de los sistemas de transporte urbano ayudaría a consolidar la integración física, pero también tarifaria.

## Congreso Internacional de Movilidad Urbana

### **Grupo 3.**

#### **Movilidad urbana no motorizada y espacio público.**

##### **Retos:**

##### **Trinidad:**

- Se ve a la motocicleta como una aspiración personal.
- Hay muchas motocicletas y eso ha ocasionado muchos accidentes.
- No hay un control en la cantidad de motocicletas y no se usa casco.
- Hay mucha accidentabilidad.
- Existe una apropiación en el espacio de las aceras.

##### **Tarija:**

Hay una dependencia del vehículo, idiosincrasia de usar los vehículos para incluso viajes cortos.

- Se ensancharon las aceras en el centro de la ciudad pensando en el peatón, pero los comerciantes informales se apropiaron del mismo, haciendo un mal uso de este espacio.

##### **Cochabamba:**

- Lidiar con la sociedad, la gente no usa las bicicletas.
- Hay ciclovías que se ensucian y se deterioran.
- Existen viviendas que no han respetado la línea y nivel y afectan las ciclovías, un ejemplo es la Avenida Oquendo.
- Solventar la falta de recursos en el municipio.
- No se ha promovido las caminatas.
- Desde el 2012, se han prohibido los estacionamientos, lo que generó quejas de la población
- Área de control.

##### **Oportunidades**

##### **Trinidad:**

- Hay buena capacidad vial, vías anchas, lo cual permite optimizar el uso de las vías designando espacios exclusivos, segregando la bicicleta del vehículo.
- Se podrían implementar estaciones de abastecimiento.
- Se requiere descentralizar actividades.



*Mesa de trabajo de movilidad urbana no motorizada y espacio público.*

### Tarija:

- El clima y la topografía son realmente agradables para el transporte no motorizado, 90% de la ciudad es plana.
- Existe la Ley de la Bicicleta, sin embargo, queda regular la ley para que los ciclistas asuman también obligaciones y no solo derechos.
- Existe un Programa Municipal de Transporte – PROMUT, que, si bien no se encuentra aprobado, sirve de guía para realizar los proyectos.

### Cochabamba:

- Crear bulevares y áreas de paseo.
- Existe la Ley Municipal de la bicicleta 2017. No se puede autorizar la construcción de ningún edificio sin que este tenga ciclo-parqueaderos.
- Se debe crear una interconectividad.

## **2. Recomendaciones para el desarrollo de la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades**

Incluir los siguientes lineamientos:

- Promover la cultura de uso de la bicicleta a través de campañas de comunicación.
- Promover los beneficios para la salud y los beneficios medioambientales del uso de la bicicleta.
- Buscar mecanismos de financiamiento para promover el Transporte No Motorizado (TNM).
- Considerar como buenas prácticas las normas municipales existentes, ejemplo Cochabamba y Tarija.
- La promoción del TNM debe también recogerse en función a los diferentes niveles de Gobierno (nacional, departamental y municipal).
- Si se promoverá la bicicleta pública, se debe partir por fases, primero la infraestructura y después los servicios, velando por la seguridad vial.

## **c. CONVERSATORIOS**

### **Debate moderado 1.**

### **Sistemas integrados de transporte y movilidad urbana**

#### **1. Tema: Cómo hacer efectiva la creación de una entidad supramunicipal que articule diferentes proyectos para tener una sola administración**

#### **Gustavo Bejarano, oficial asesor, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP)**

La experiencia que existe entre los municipios de La Paz y El Alto para contar con un ente inicialmente gestor para crear el “Bus de tráfico rápido” entre ambas ciudades fue desarrollado con la ayuda del BID. El mismo contemplaba las demandas de ambas ciudades, ello permitió evidenciar que no es suficiente tener una autoridad local o municipal, ya que existen rutas de transporte municipales que pasan de un municipio a otro y no pueden ser reguladas por ninguno de los municipios, sino son competencia de la Gobernación. Esto no permite la fiscalización adecuada.

Por ello surgió la necesidad de pensar en la creación de la entidad supramunicipal que incorpore a la Gobernación y al Gobierno Central. Su financiamiento y funcionamiento son los temas pendientes, pero es evidente que la explotación de las rutas genera un negocio, genera ingresos diarios y esta entidad debería administrar esos recursos y distribuirlos hacia otras rutas y otras zonas que no estén en el eje troncal y que, por lo tanto, tienen menos demanda. Estas rutas no centrales gozarían de un tipo de “subvención cruzada”.

Se cuestiona que una empresa como Mi Teleférico dependa únicamente de una empresa del Estado. Municipios y la Gobernación deberían ser parte del Directorio de esta empresa como una entidad supramunicipal.



*Debate moderado: Sistemas integrados de transporte y movilidad urbana*

### 2. Tema: Cuáles son los avances de los acercamientos con los sindicatos

**Sergio Saavedra, Director Municipal de Transporte, Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA)**

El tema de sindicatos es complejo. Se debe integrar, no apartar, a los sindicatos en condiciones que a futuro sean en beneficio de la sociedad. Se requiere para ello una normativa estricta, una institucionalidad que pueda ejercer una regulación eficiente al sector sindicalizado.

El GAMEA ha logrado algunos avances con los algunos sindicatos, donde se ha normado el respeto por los sectores públicos y se han aplicado varias modificaciones para que funcione el Wayna Bus.

Lo que se busca es incorporar en el proceso de implementación del Wayna Bus a los sindicatos.

### 3. Tema: Cuáles son las lecciones aprendidas de los sistemas ya incorporados en La Paz, lecciones aprendidas que sirva para la implementación de Mi Tren

**Ariel Torrico, Gerente Mi Tren**

Mi Tren se centra en ser un transporte de pasajeros, no un transporte de carga. Existe una alianza estratégica con Mi Teleférico que tiene como propósito recabar todos los problemas que han superado en la fase uno, problemas legales, sistemas de comunicación, la compatibilidad y otros detalles técnicos que están siendo considerados para la implementación de Mi Tren.

Mi Tren estará presente en seis municipios, un hecho importante porque Cochabamba es la primera región metropolitana que está regida por ley, presidida por el Gobernador y con el Directorio conformado por los Alcaldes.

Se considera que el tema de los sindicatos de transportistas en toda Bolivia es complejo.

En Cochabamba se ha trabajado de forma directa con el transporte federado y transporte libre. Se firmó una alianza estratégica que el transporte libre porque se les explicó que la intermodalidad es más efectiva para ellos, ya que les evita ingresar a los puntos conflictivos y podrían realizar más viajes en el día y, por lo ende, generar mayor economía.

#### **4. Tema:Cuál sería la recomendación para avanzar en el marco normativo que permita desarrollar el SIT**

##### **Iván Revollo, Gerente de Desarrollo de Proyectos, Mi Teleférico**

Mi Teleférico lleva una coordinación estrecha con el GAMLP y el GAMEA y a través de convenios que han suscrito con los municipios se busca alcanzar que el SIT se haga realidad en todos los componentes.

Mi Teleférico busca trabajar con el transporte sindicalizado; sin embargo, se debe comprender que después de la implementación de Mi Teleférico muchas cosas deben cambiar, temas como la asignación de rutas, el tamaño del transporte sindicalizado, y este trabajo se debe realizar de forma coordinada con los GAM que tienen la autoridad.

El transporte sindicalizado sigue arrastrando de años anteriores la forma de operación cuando la realidad es diferente.

Por ello, se debe trabajar la normativa de forma que ésta responda al objetivo que tienen en común los tres actores, GAMLP, GAMEA y Mi Teleférico y los transportistas.

#### **5. Tema: Cómo lograr una integración operativa (IO)**

##### **Iván Revollo, Gerente de Desarrollo de Proyectos, Mi Teleférico**

Se definieron varias fases para la IO: frecuencia, reglamento operativo que permita tener las reglas claras para que el usuario vea mejora en la calidad del servicio; seguridad, el usuario deberá saber que se mueve con seguridad. Se considera que la coordinación con los GAM será más sencilla porque tienen los mismos criterios. Con el transporte público la coordinación es más difícil, pero existe la voluntad de ir construyendo.

##### **Gustavo Bejarano, Oficial Asesor, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP)**

Siendo rigurosos en método y técnica, la IO junto con la integración física estructural se alimenta una con la otra, sin embargo, para el GAMLP, se ha adolecido de una planificación integral, ya que, si bien se coordina con GAMEA y Mi Teleférico, los sistemas de transporte se concibieron de forma individual.

Por ello, sugieren que para hablar de integración plena se debe planificar, no es óptimo forzar; y para hablar de integración operativa hay una jerarquía en los SIT, calculados por la cantidad de pasajeros por hora que varía entre cada medio de transporte.

Además, un SIT debe vincular con el transporte tradicional. El GAMLP está gestionando un fideicomiso para la renovación del transporte tradicional, a través de la compra de buses, pero por el momento lo hacen de forma individual como alcaldía, con recursos propios, y consideran que debería tener el aporte de otras instituciones.

## Congreso Internacional de Movilidad Urbana

De ello, surge la idea de una supraentidad, pues los transportes tienen diferentes horarios de atención -como La Paz Bus y Mi Teleférico- y para suplir cuando uno no está disponible se debería trabajar de forma integral con los demás sistemas, lo que implicaría ajustar las estructuras organizacionales de cada entidad.

### **Ariel Torrico, Gerente Mi Tren**

Aún no cuenta con IO ni integración física, pero están planteando la generación de espacios físicos para ello. Ya se avanzó en la coordinación con el municipio para que las paradas de Mi Tren puedan albergar al Lajta Bus (proyecto futuro) y alberguen al transporte federado.

En el tema operativo, los municipios han visto la opción de crear sus sistemas de transporte municipal. Mi Tren está participando en la planificación bajo el objetivo de lograr ser el eje troncal.

El sistema de Mi Tren es flexible, puede ser ampliado y considera la integración con los demás sistemas de transporte estatales,

sean municipales o del nivel central como posible, incluso en el nivel de coordinación del tema tarifario.

Para Mi Tren el reto es cómo integrar el sistema de cobro con el transporte sindicalizado, lograr la integración tarifaria con todos los actores.

### **Sergio Saavedra, Director Municipal de Transporte, Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA)**

Considera necesario como primer punto un cierre de convenios equitativos entre todos los sistemas, que no vayan en relación con la magnitud de la inversión que tenga uno u otro, sino que a pesar de ser grandes o pequeños vayan en igualdad de condiciones.

Sugiere que además de la voluntad política, se debería ver la prioridad de cada municipio, de cada región para la integración operativa. Cada sistema ya tiene su propia dinámica y se debe flexibilizar y se debería realizar un plan conjunto.



*Ariel Torrico, gerente Mi Tren, en el Congreso Internacional de Movilidad Urbana*

### 6. Tema: Recomendaciones para alcanzar la Integración Tarifaria

#### **Sergio Saavedra, Director Municipal de Transporte, Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA)**

Los temas que se deben considerar son los sistemas internos que tiene cada sistema de transporte, también se debe alinear el tipo de sistema de recaudo, esto se complejiza porque se requeriría nivelar una sola tarjeta inteligente y generar un solo monto para todo el recorrido que además sea atractivo y beneficioso para los usuarios. La forma de cobro de algunas empresas de transporte difiere con las otras empresas de transporte, por ejemplo, los discapacitados viajan gratuitamente en el Wayna Bus, sin embargo, en el resto tienen tarifa preferencial.

#### **Ariel Torrico, Gerente Mi Tren**

Se considera un tema complejo, sin embargo, entre instituciones del Estado partiría de una voluntad política para definir tarifas de forma integral. Considera como punto más conflictivo la integración con los transportistas federados y libres (sindicalizados). Estos sectores, que, si bien son sindicatos, son personas libres y aunque se denominen públicos están en manos de privados, viven de su renta diaria que va de acuerdo a los pasajeros que transportan en el día, por ello existe desorden.

El reto principal va a ser que los sindicatos internamente creen un sistema que se anexe a Mi Tren.

#### **Gustavo Bejarano, Oficial Asesor, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP)**

Se sugiere tomar previsiones sobre los derechos adquiridos, si la gente está acostumbrada a pagar una tarifa o no pagar, genera el derecho adquirido, habría que renegociar para lograr una integración tarifaria y cubrir los costos operativos.

#### **Iván Revollo, Gerente de Desarrollo de Proyectos, Mi Teleférico**

La integración tarifaria es un objetivo. Las tarifas fueron un tema fundamental para esta empresa, ya que al ser empresa estratégica del Estado se debe hacer un equilibrio entre lo social y la sostenibilidad. Han trabajado en aspectos técnicos, ya que la tarjeta del Pumakatari y del Teleférico tiene la misma tecnología, sin embargo, el tema pendiente es tener un agente coordinador que defina un marco normativo y que establezca el control de costos y reparto de ingresos en base al estudio tarifario.

### **Debate moderado 2.**

#### **Conversatorio: Proyectos de transporte no motorizado**

##### **1. Tema: Inseguridad en la ciclovía**

#### **Hever Rojas, representante del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba**

En el tema de las ciclovías, aún hay muchos aspectos que se deben trabajar, pues se deben cerrar los circuitos. En Cochabamba se tiene ya establecido aspectos como el sistema tarifado de estacionamientos en el centro de la ciudad, por ello se deben trabajar normas y abrogar ordenanzas municipales para no tener problemas legales, lo que permitirá completar el circuito de la ciclovía, que cuente con un carril exclusivo para las bicicletas.

Cochabamba tiene un parque vehicular elevado y todos confluyen al centro de la ciudad, lo cual crea la necesidad de generar tareas en educación vial, mismas que están siendo reforzadas con regulación y guardias municipales, que fueron incorporados desde 2015 con el objetivo de educar y promover el respeto a los ciclistas y a los peatones. Hay vías que no permiten la circulación segura, poniendo en riesgo la vida de los ciclistas.

## Congreso Internacional de Movilidad Urbana

La Ley Municipal 221 creó el Comité Municipal de Promoción de uso de la Bicicleta, mismo que está conformado por representantes del municipio y otras organizaciones sociales, adicionales a los que pertenecen a la Masa Crítica, como la asociación de ciclistas deportivos, los ciclistas turísticos, los canillitas, entre otros, quienes están contemplados en la Ley y con quienes se planificarán las tareas.

Consideran que una parte importante de la población prefiere el transporte de puerta a puerta, por lo cual es difícil que vaya a ceder un espacio para la ciclovía.

### 2. Tema: Inversión pública para proyectos alternativos

#### Víctor Villarreal - Masa crítica.

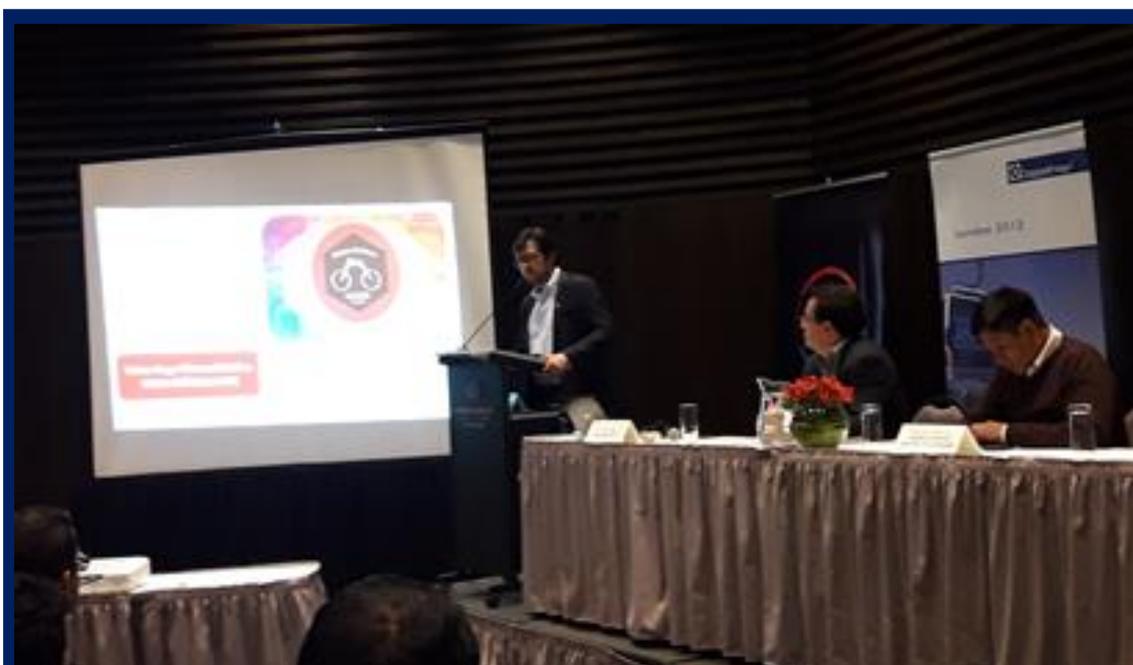
En La Paz, debido a las características del terreno, falta una cultura de transportarse en bicicleta que existe en otros lugares.

Sin embargo, en la ciudad existen un reducido grupo de ciclistas urbanos que usan la bicicleta para transporte más allá de la recreación o deporte.

Se debe generar el concepto de masa crítica, que significa que mientras más personas se sumen, se logrará que la gente asimile de mejor manera el concepto. Se debe incentivar más a los ciclistas para establecer una cultura.

Ya hay una apertura, se refleja en las ciclovías creadas, las medidas del Pumakatari y del Teleférico que permiten el traslado de las bicicletas. Hay varios síntomas que sugieren que la bicicleta es posible en La Paz.

Estas medidas deben ser potenciadas para poder alcanzar a una Ley de la Bicicleta que permita tener políticas y financiamiento para generar infraestructura que de seguridad a los ciclistas.



*Víctor Villarreal, representante de Masa crítica, en el Congreso Internacional de Movilidad Urbana*

### d. CONCLUSIONES

La movilidad urbana es considerada como uno de los instrumentos fundamentales que deben guiar el desarrollo urbano del país.

Se recomienda en primer lugar el reconocimiento de la movilidad como un Derecho Social de forma que se asegure la responsabilidad de los poderes públicos a garantizarlo y por consecuencia de regular y financiar el sector del transporte público.

Se propone igualmente considerar la pertinencia de promulgar una ley de movilidad urbana que permita ampliar los fundamentos y mandatos de la Ley General de Transporte Nro. 165 del 1 de agosto de 2011.

En términos generales, la recomendación central es la de incorporar los conceptos de la movilidad sostenible a los procesos de planificación y gestión urbana a fin de asegurar que los nuevos desarrollos de las ciudades del país generen tejidos urbanos más compactos y densos, con mayores porcentajes de espacio público, mayor mezcla de usos y clases de población y mejor conectividad.

Esta recomendación debe incluirse en la reglamentación de los instrumentos de planificación urbana y pasa evidentemente por una implementación efectiva del control sobre el desarrollo urbano en general.

De la misma forma, los principios de movilidad urbana sostenible deben aplicarse por norma a todas las intervenciones en el viario y espacio público, para que prioricen las inversiones que favorezcan los desplazamientos según el modelo de la pirámide invertida con el peatón en el primer escalafón y el vehículo privado en el último.

En siguiente lugar, y ante la constatación de la escasa aplicación de los instrumentos de planificación indicados en la Ley Nro. 165, y particularmente los Programas Municipales de Transporte (PROMUT), se recomiendan su integración en la segunda generación de los Planes de Territoriales de Desarrollo Integral (PTDI) a fin de asegurar su articulación con el conjunto de estrategias y desarrollo territorial y su incorporación al programa de inversiones de cada municipio.

También se recomienda el cumplimiento de la Ley Nro. 165 en lo que se refiere a la construcción, aprobación e implementación de los PROMUT, tanto del lado de los gobiernos autónomos municipales, como del gobierno nacional con el cumplimiento del requisito previo al cofinanciamiento.

Una parte de los participantes propusieron la creación de un fondo nacional para cofinanciar, junto a los gobiernos autónomos municipales, las acciones previstas en los PROMUT y proporcionar acompañamiento técnico a los Gobiernos Autónomos Municipales en su implementación.

Queda por dilucidar si debe crearse este fondo de manera diferenciada o si las acciones en pro de mejorar la movilidad deben incluirse en los planes generales de desarrollo municipal.

En el ámbito del transporte colectivo, se hizo patente la necesidad de continuar la inversión pública en medios de transporte masivo, así como la búsqueda de mejorar su eficacia y la eficiencia, particularmente a través de la generación de verdaderos sistemas integrados de transporte, incluyendo el prestado por el sector privado.

## Congreso Internacional de Movilidad Urbana

En este sentido, se abogó por la creación de entidades que gestionen los sistemas de transporte en las áreas metropolitanas para terminar con la fragmentación actual. Esta iniciativa deberá coordinarse con los procesos de integración en la gestión de las áreas metropolitanas del país en curso.

Se constataron los esfuerzos que los gobiernos municipales de las ciudades intermedias del país están llevando a cabo para mejorar las condiciones de movilidad en sus zonas urbanas y se recomendó su profundización.

Se recomendó asimismo la clarificación de competencias en materia de tránsito terrestre y de promoción de la seguridad vial.

Por otra parte, se convino la importancia de invertir en la generación de una cultura ciudadana que, entre otras cuestiones relacionadas la vida urbana, promueva la conciencia de los principios de la movilidad sostenible, frente a actitudes más individualistas, y coadyuve la implementación de las acciones por parte del Estado.

Así mismo, se destacó la necesidad de dotar al conjunto de las acciones promovidas de un enfoque de derechos, de forma que se prioricen intervenciones que favorezcan la movilidad de la población menos favorecida y aseguren la posibilidad de desplazarse con libertad, autonomía y seguridad a todos los miembros de la sociedad.



*Javier Delgado, Viceministro de Vivienda y Urbanismo, clausuró el Congreso Internacional de Movilidad Urbana, desarrollada en La Paz, del 01 al 04 de octubre de 2018*

# Congreso Internacional de Movilidad Urbana



Para mayor información, contáctese con el  
**Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU-Habitat**  
**Dirección:** Av. Mariscal Santa Cruz, Edificio Centro de Comunicaciones La Paz, Piso 3  
La Paz, Bolivia  
**Correo electrónico:** bolivia@onuhabitat.org  
**Sitio Web:** <https://es.unhabitat.org/bolivia/>  
**Twitter:** @ONUHabitat  
**Facebook:** @ONUHabitatBolivia