

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 (GAMLPA)

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.

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.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_18267

