

Foro Virtual “Ciudades Resilientes: el transporte en tiempos del Covid-19”

Día: Jueves 28 de mayo de 2020

Hora: 17:00 a 19:00

Plataforma: Zoom

Expositores:

- Martha Lucía Gutiérrez – Red Simus
- Carlos Moreno – Universidad Piloto de Colombia
- Waldo Yanaguaya – Instituto de Transporte de la UMSA
- Ramiro Burgos – Secretario Municipal de Movilidad del GAMLP

La primera sesión del Foro Virtual comenzó a hrs. 17:00 con palabras de bienvenida de Sergio Blanco, coordinador de ONU Hábitat en Bolivia, quien hizo referencia a la pandemia de coronavirus y las actividades que como ONU Hábitat realizan en el país.

Este foro contó con la participación de expertos nacionales e internacionales quienes reflexionaron sobre el problema del transporte en las ciudades y las estrategias que están aplicando para reducir el riesgo de contagio en el transporte público motorizado.

Los expertos hicieron hincapié en las medidas de seguridad que debe adoptar el transportar para ofrecer a sus usuarios un servicio seguro y de calidad en esta época en la que la pandemia del Covid-19 está presente en las ciudades.

La primera expositora fue Martha Gutiérrez Secretaria General de la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana SIMUS quien explicó las características del transporte en Colombia, donde la demanda de pasajeros bajó por las medidas restrictivas aplicadas en ese país, lo que tuvo un impacto financiero en la sostenibilidad del sistema de transporte colombiano.

“Seguir pensando que nuestras estructuras de sostenibilidad de los sistemas se puedan solventar vía tarifa es imposible, por lo que los gobiernos subnacionales se vieron obligados a buscar financiamiento del gobierno central”, afirmó la especialista quien también aseguró que las decisiones que asuman los gobiernos no deben afectar a los avances obtenidos en cuanto a la movilidad sustentable y sus efectos en la calidad de vida.

Entre las estrategias de mitigación implementadas en Colombia mencionó a la sanitización de vehículos y estaciones, la instalación de lavamanos en puntos estratégicos, información masiva a los usuarios a través de líneas de atención y de informadores ubicados en lugares estratégicos, reforzamiento del sistema de pago, reducción en la ocupación de asientos y otros.

RESULTADOS DE LOS IMPACTOS

1. **Sistemas inviables financieramente** que recogen el rezago de crisis que se agudiza con el COVID19, sino hay apoyo directo de subsidio público

2. **Proliferación del transporte informal**

3. **Mayor contaminación por uso de carro privado**

4. **Mayor desigualdad social. Cliente cautivo del TP**

5. **Riesgo de desaparecer el modelo Hombre / Camión.**

La segunda persona en exponer fue Carlos Moreno, director académico de la Maestría en Gestión Urbana de la Universidad Piloto de Colombia. Moreno comenzó su explicación mostrando las características y problemas del transporte en América Latina donde resaltan la congestión, la contaminación, el consumo energético y la cantidad de viajes realizados diariamente.

El experto también contextualizó sobre el transporte masivo colombiano que en esta época sufrió una serie de modificaciones. Según explicó, el 35% de los viajes realizados son a través del transporte público y un mayor porcentaje a través del transporte masivo ya que las personas prefieren movilizarse en este transporte porque cumple con la reglamentación establecida.

Características y retos del transporte urbano en América Latina

- Congestión
- Contaminación
- Consumo energético
- Más vehículos motorizados
- Más viajes
- Mayores distancias



Asimismo, explicó que el gobierno colombiano promocionó el uso de la bicicleta habilitando 80 km de ciclovías temporales que hacen uso del carril para autos particulares. Estas nuevas ciclovías se unirían a los 550 Km de ciclovías actuales. Además, el gobierno colombiano puso a disposición 400 bicicletas para el personal de salud.

Posteriormente, tomó la palabra el investigador del Instituto del Transporte de la Universidad Mayor de San Andrés, Waldo Yanaguaya quien brindó datos sobre la demanda de transporte en Bolivia, mismos que fueron recabados en diversos estudios.

Según Yanaguaya, el 70 % de los viajes en La Paz y El Alto se realizan en transporte público, a diferencia de lo que sucede en Colombia. En Tarija, en cambio, se ve una mayor utilización del auto particular. La mayoría de estos viajes en ambas ciudades son por trabajo, seguido de motivos educativos.

En opinión del investigador se deben asumir ciertas medidas para regular el transporte en la etapa de flexibilización de la cuarentena como las siguientes:

- Reducción de la demanda de viajes.
- Implementación de horarios flexibles de trabajo -que requiere de una planificación municipal y nacional-.
- Incremento de servicios por plataformas virtuales.
- Diseño de una educación presencial-virtual.
- Fortalecimiento del comercio en línea.
- Promoción de la caminata y la bicicleta.



The image shows a presentation slide with a logo on the left and a video inset on the right. The logo is a yellow triangle with a black border, containing the text 'I.T.V.C.' and 'UMSA'. The slide title is 'Transporte público' followed by 'Gestión de la demanda de viajes'. Below the title is a list of seven measures, each preceded by a yellow arrow icon. The video inset shows a man with dark hair and a beard, identified as Waldo Yanaguaya, speaking.

Transporte público
Gestión de la demanda de viajes

- Reducir la demanda de viajes (manteniendo las restricciones).
- Implementar el horario flexible de trabajo (horario continuo y horarios flexibles). De manera proactiva con los gremios de cada industria o servicio y las empresas.
- Incrementar los servicios remotos, apoyándose en plataformas virtuales para funcionar en esta modalidad: teleatención, teletrabajo, teleducación, telemedicina, trámites, compras, pagos, etcétera.
- Gestionar la apertura gradual de los centros educativos. Diseñar un plan para la educación combinada (en línea y presencial)
- Fortalecer el comercio en línea.
- Promover el cambio modal, para incentivar la caminata y el transporte en Bicicleta.

Asimismo, hizo referencia a las medidas de bioseguridad que deben tomarse en cuenta:

- Los pasajeros del transporte público deben eviten tocar puertas y ventanas.

- Suspensión del transporte interdepartamental e interprovincial.
- Brindar facilidades para el transporte a pie y en bicicleta.
- Controles en paradas e implementación de instrumentos de limpieza.

Cerró la jornada, el Secretario Municipal de Movilidad de La Paz, Ramiro Burgos quien explicó el plan de acción para la movilidad y el transporte en la post cuarentena.

Los tres objetivos específicos diseñados por la Secretaría Municipal son:

- Reorganización del sistema de transporte considerando la oferta y la demanda.
- Definición de soluciones para los viajes en el eje principal de la ciudad repensando la infraestructura vial.
- Regularización de las condiciones de los viajes

OBJETIVOS ESPECIFICOS



Según los datos brindados por Burgos, el 74% de los viajes realizados en el municipio de La Paz son en transporte público tradicional por motivos de trabajo (50%). La mayor demanda se centra en zonas generadoras de viaje (San Antonio y Periférica) y las zonas atractoras de viaje (Macrodistrito Centro).

Entre las medidas de bioseguridad concertadas con el transporte público se encuentra la reducción de la capacidad de los motorizados, la reducción de la circulación de vehículos, restricción de circulación por placas y otras.

III.- CONDICIONES DE BIOSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PUBLICO

CLASE: MINIBUS

CLASE: TAXIS, RADIO TAXIS, TRUPI

CLASE: BUS

Se ha **reducido la capacidad** de los vehículos de transporte publico en un **50%** en promedio.

EXIGENCIAS:

- ✓ Separadores físicos.
- ✓ Ventanas operables.
- ✓ Desinfectantes jabonosos.
- ✓ Limpieza en cada parada.
- ✓ Prohibición de colocar adornos.
- ✓ Asientos lavables e impermeables.
- ✓ Barbijeros obligatorios para conductor y usuario.
- ✓ Prohibición de comer dentro del vehículo.

La autoridad también reflexionó sobre los efectos que tendrán las medidas implementadas, mismas que afectarían los ingresos diarios de los transportistas que al mismo tiempo provocaría el recorte de sus rutas para cubrir tramos más rentables, eliminación de rutas “malas” y la reducción de vueltas por día.

POSIBLES EFECTOS DE LAS MEDIDAS

✓ 1.- Recorrido en promedio era de 15 Km.

✓ 2.- Consumían 41 lts de combustible/día.

✓ 3.- Una ida y vuelta les tomaba un tiempo de 4 hrs.

✓ 1.- Recorrido en promedio sea de 8 Km.

✓ 2.- Consumían 27 lts de combustible/día.

✓ 3.- Una ida y vuelta les tomaba un tiempo de 2 hrs.

REORGANIZACIÓN

Al reducir la capacidad de los vehículos se afectará los ingresos diarios del operador, provocando en el corto plazo que recorten las rutas para cubrir los tramos más rentables.

Al reducir la capacidad de los vehículos, las rutas más rentables serán reforzadas con mas vehículos y automáticamente las rutas "malas" dejaran de operar.

Considerando el menor número de horas de trabajo y el tiempo que demora atravesar el centro, el numero de vueltas por día se reduce a la mitad.

El costo de operación se calcula por los kilómetros recorridos razón por la cual los tramos largos demandan mayor Costo de Operación (combustible).

Burgos mencionó que uno de los objetivos centrales del GAMLP es la implementación de una cicloinfraestructura temporal a través de una conexión intermodal para buscar la consolidación del transporte en bicicleta. El proyecto partiría de las dos ciclovías existentes en la ciudad que están ubicadas en Calacoto-San Miguel y Sopocachi-San Jorge.

“La implementación de ciclovías temporales permitirá la conexión de zonas residenciales con zonas atractoras de viajes”, aseguró.

Los asistentes tuvieron la oportunidad de enviar sus preguntas a los expositores; es así que Dan Gutiérrez cuestionó a Ramiro Burgos si creen oportuno implementar un horario escalonado de ingreso a las fuentes de trabajo para minimizar las conglomeraciones en horas pico.

Burgos señaló que “es necesario tener un horario escalonado porque sin duda ayudaría a tener tiempos más prolongados para el acceso al transporte y la llegada al trabajo. El GAMLP está gestionando ante el Ministerio de Gobierno y Trabajo la posibilidad de que estos horarios se oficialicen cumpliendo las 8 horas laborales: desde 7 am para instituciones públicas, 8 para las privadas y 9 para las empresas que brindan servicios en La Paz. Esperemos que esto se concrete”

Ximena a través del chat habilitado mencionó que se propone la inmovilidad como una forma de resiliencia y cómo esta propuesta puede adaptarse a nuestro contexto. Ramiro Burgos contestó que todos los estudios y análisis realizados son muy importantes. “El reto más importante para los funcionarios es poderlos acomodar a la realidad de cada sociedad y ciudad. En este momento estamos concentrados en poder avanzar y cumplir los objetivos que nos hemos trazado y aprovechar esta crisis para dar pasos importantes y así mejorar el sistema de transporte en la ciudad de La Paz”.

Aylin Orellana preguntó cuáles fueron las adaptaciones realizadas en Bogotá para el transporte y el espacio público. Martha Gutiérrez mencionó que estas adaptaciones básicamente estuvieron enfocadas en la habilitación de otros modos de transporte como la bicicleta, la caminata o el scooter. “La Secretaría de Transporte de Bogotá hizo un estudio y análisis sobre la infraestructura que podría adecuar para estos nuevos modos de transporte. Eso permitió que rápidamente se apliquen el 80% de nuevas rutas y espacios para las nuevas ciclovías”.

Para finalizar, Eleazar preguntó cómo se puede incentivar el uso de la bicicleta en calles empinadas a lo que Carlos Moreno mencionó que existen muchas ciudades en Bogotá donde, por su geografía y calles empinadas, es muy difícil la promoción de este modo de transporte. “Hay la multimodalidad, el transporte por cable aéreo, por ejemplo, facilita el estacionamiento gratuito de bicicletas para que quienes lleguen a su estación en este medio puedan estacionarla de manera segura”. Mencionó que en otras ciudades más desarrolladas existe el alquiler de bicicletas o incentivos como la reducción de impuestos para la compra de bicicletas eléctricas.