

LA EXPERIENCIA DE LOS PROGRAMAS MUNICIPALES DE TRANSPORTE – PROMUT EN BOLIVIA

Índice

1. ANTECEDENTES
2. OBJETIVOS
3. PLANES DE MOVILIDAD - PROMUT
4. CASO 1: PROMUT DE TIQUIPAYA
5. CASO 2: LA MOVILIDAD EN TRINIDAD
6. CONCLUSIONES

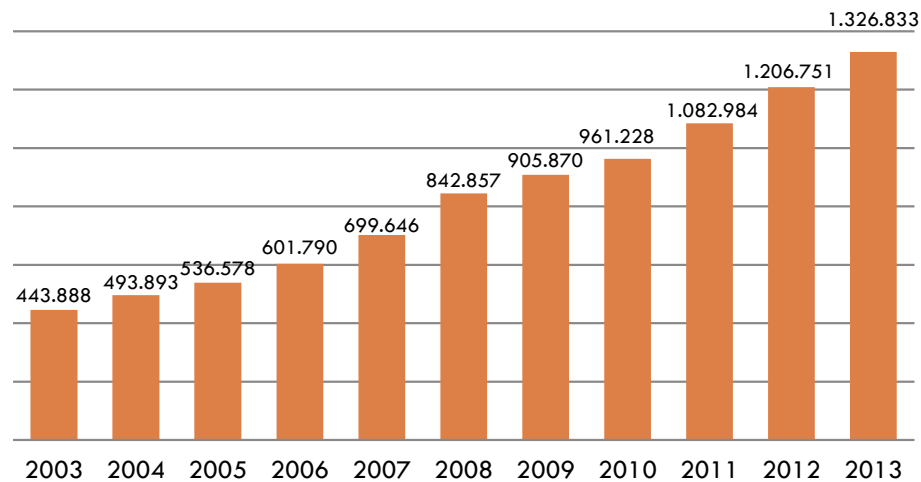


1. Antecedentes

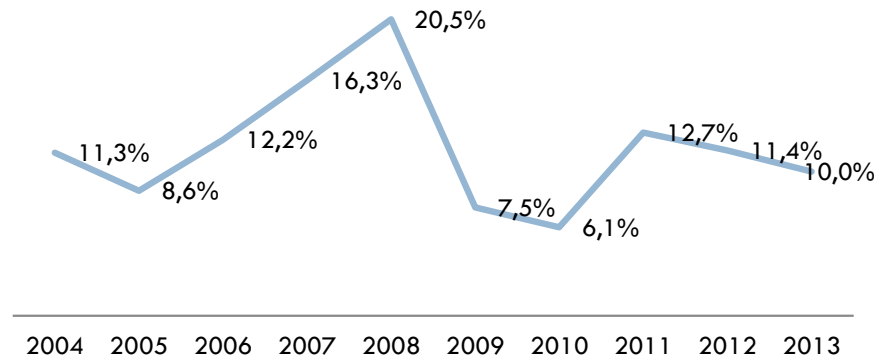
- El transporte urbano presta servicios deficientes
- Alto crecimiento del parque automotor
 - ▣ Tasa promedio anual 11,6% (2003-2013)
 - ▣ Tasa anuales 10% (300% en 10 años)



Parque Automotor

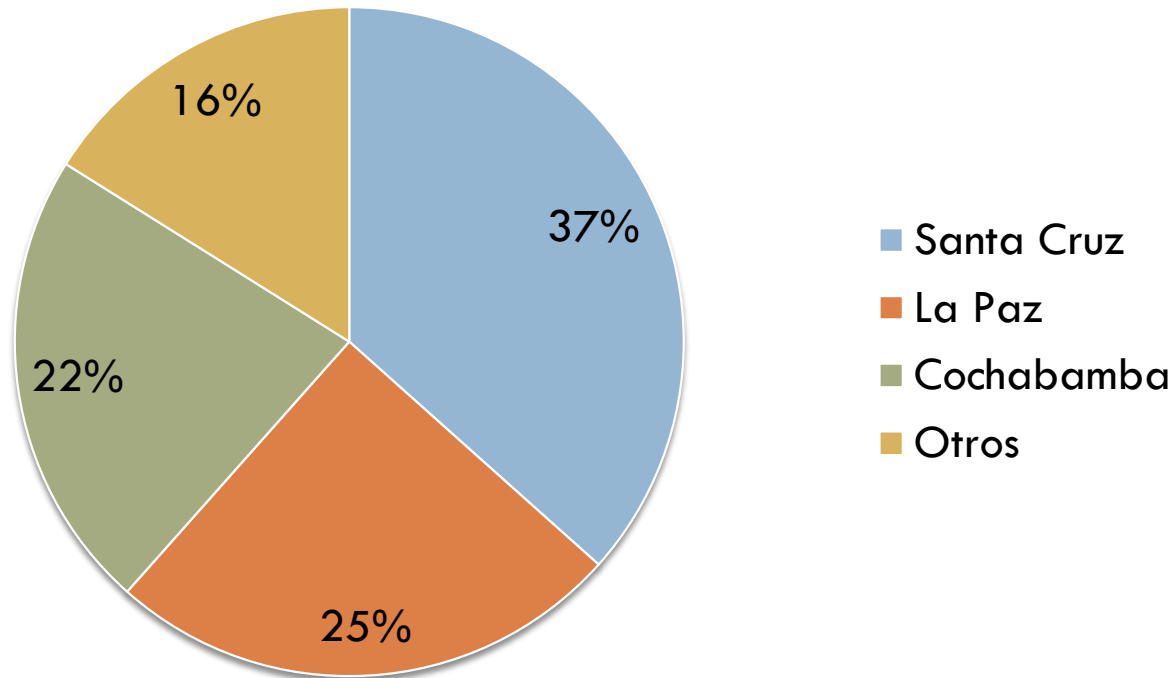


Tasas de crecimiento 2004 - 2013



1. Antecedentes

- Los Departamentos del eje concentran el 75% del parque



1. Antecedentes



• El Alto



• Cochabamba



• La Paz



• Tarija



1. Antecedentes

Promedio de antigüedad del parque vehicular

Los vehículos que circulan en territorio boliviano tienen un promedio de antigüedad de 18 años.



Fuente: Swisscontac / Infografía: Marcelo Mamani / Página Siete



46% del parque automotriz boliviano tiene entre 10 a 19 años de antigüedad

La Paz. Casi la mitad del parque automotor actual en Bolivia, es decir el 46%, tiene una antigüedad de 10 a 19 años (son modelos fabricados entre 1991 y 2000), según los datos del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT).

La base de datos del RUAT indica además que el 24% tiene una antigüedad de 20 a 29 años y corresponden al período 1981-1990. El 20% tiene 9 años y son modelos 2001-2010. El 8% tiene de 30 a 40 años y corresponden al período 1970-1980. Finalmente, el 2% tiene más de 40 años y son modelos de 1956.

La directora ejecutiva del RUAT, Nancy Flores informó que durante los años 2010 y 2011 se inscribieron en los municipios un total de 62.366 coches.

Según el registro del RUAT, los modelos más antiguos están en La Paz y Cochabamba. En la urbe paceña el 32% tiene de 30 a 40 años y en Cochabamba el 23% son de 1999. El 34% en La Paz son modelos 1970-1980 y en Cochabamba el 24%.

Al respecto, el secretario ejecutivo de la Confederación de Choferes de Bolivia, Franklin Durán, indicó que el 98% de los coches del transporte público tienen una antigüedad mayor

1. Antecedentes



1. Antecedentes



2. Objetivos

□ **Objetivos**

- ▣ Presentar las acciones de Swisscontact para la promoción de la movilidad sostenible en Bolivia.
- ▣ Analizar los aspectos metodológicos de los Programas Municipales de Transporte
- ▣ Descripción de las acciones emprendidas por Swisscontact en los últimos años
- ▣ Describir el desarrollo del PROMUT de Tiquipaya y las acciones propuestas para la mejora de la movilidad



3. Planes de Movilidad - PROMUT

- En los últimos años se realizaron reformas legales:
 - Constitución política otorga competencias a Municipios
 - Ley de Transporte N° 165 y leyes municipales
 - Los municipios desarrollan Planes de Movilidad 2013-2016

PLANAST

- Art. 82
- 10 años
- G. Central

PRODET

- Art.83
- 5 años
- Gobernación

PROMUT

- Art. 84
- 5 años
- GAM



3. Planes de Movilidad - PROMUT



3. Planes de Movilidad - PROMUT

Espacio Público

La vida de las personas no puede entenderse sin un espacio vital para la vida íntima y un espacio público donde se desarrolla el ser social a través de la interacción entre iguales.



Rol de los Municipios

Preservar el espacio público y garantizar el derecho de acceso y uso sin discriminación.

Transporte Sostenible

El desarrollo del transporte sostenible, implica un cambio de paradigma que tiene como eje la calidad de vida de las personas.



Rol de los Municipios

Garantizar el derecho al transporte sostenible en condiciones de seguridad, calidad, eficacia y eficiencia



3. Planes de Movilidad - PROMUT airelimpio



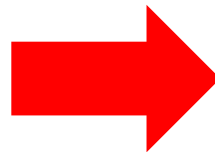
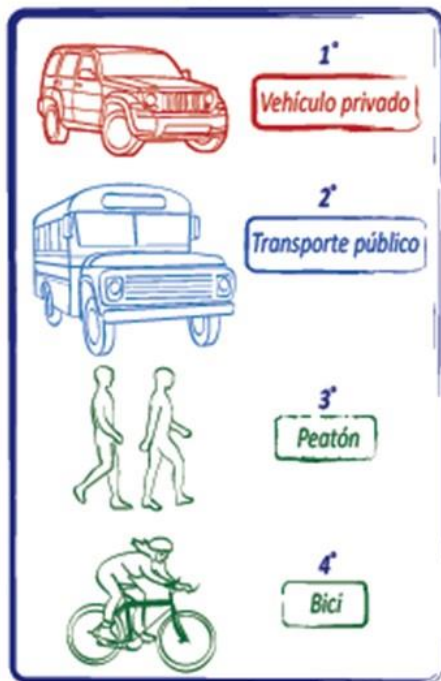
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Cooperación Suiza en Bolivia


swisscontact

3. Planes de Movilidad - PROMUT

Enfoque 80 y 90

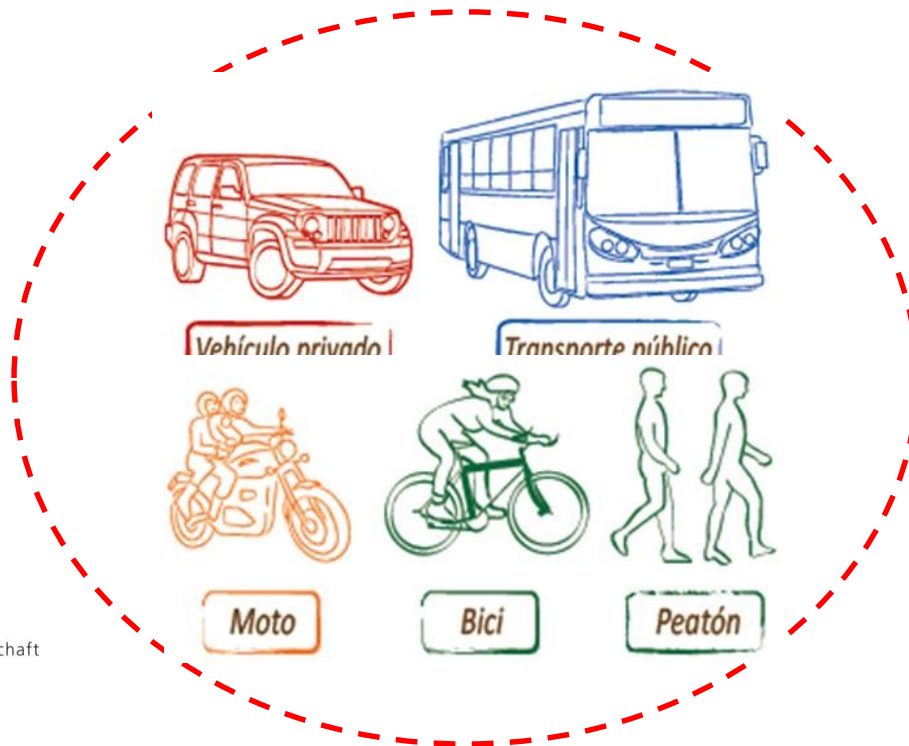


Enfoque siglo XXI



3. Planes de Movilidad - PROMUT

- Multimodalidad y redes de transporte

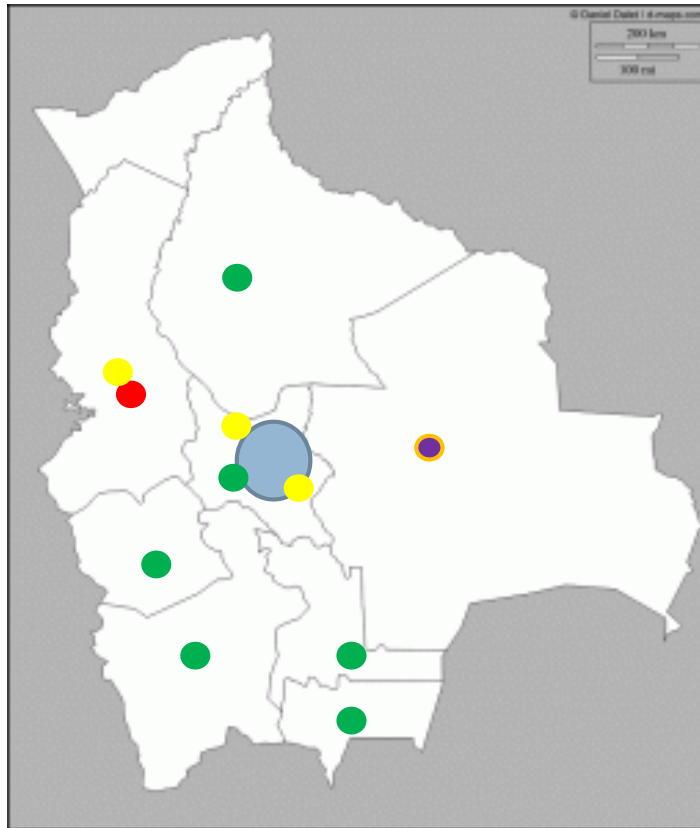


- **Enfoque 80 y 90:**
Competencia entre diversos modos






- **Enfoque siglo XXI:**
Coordinación y complementariedad



3. Planes de Movilidad - PROMUT



PMUS

-  **PROMUT elaborados**
-  **PROMUT en desarrollo**
-  **Plan de Movilidad elaborado**
-  **Plan de Movilidad en desarrollo**
-  **Plan de Movilidad Metropolitano**

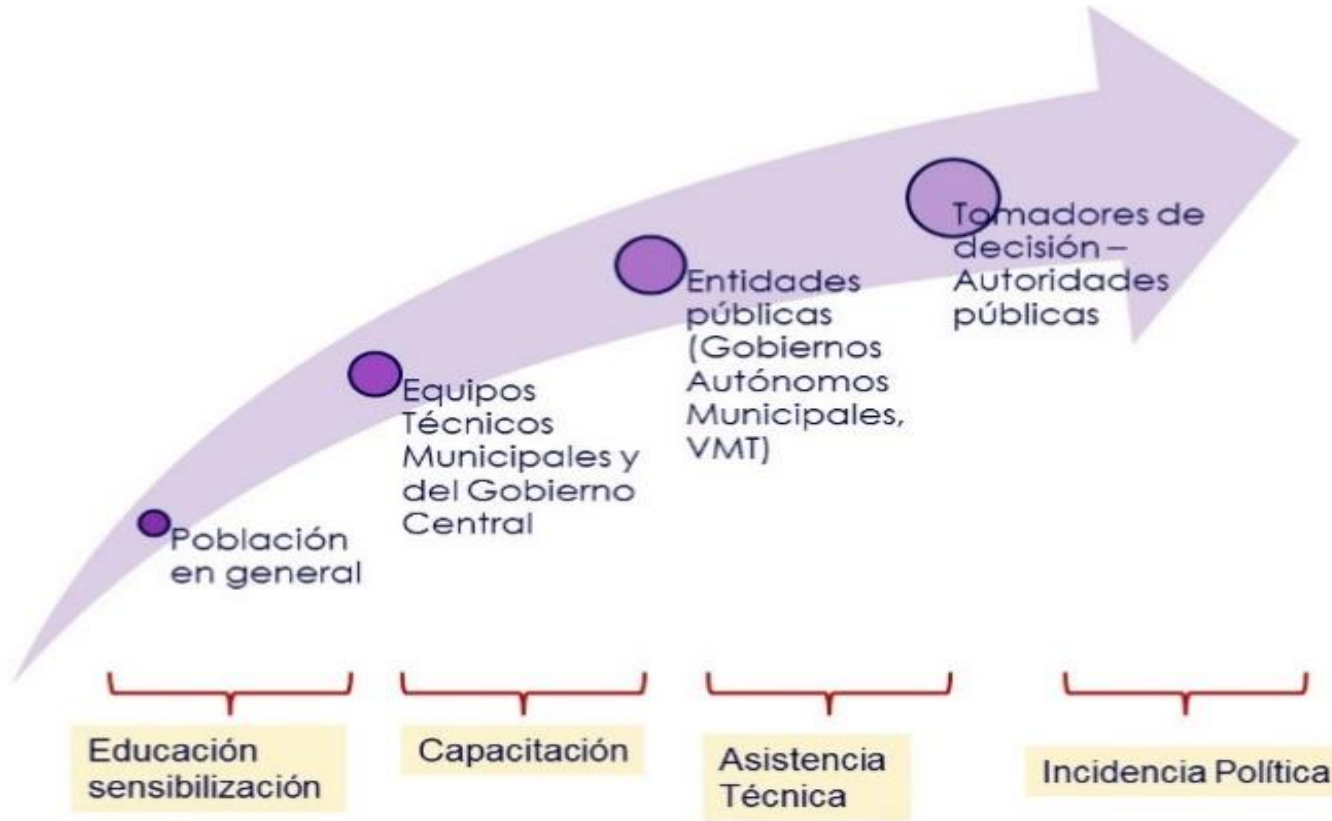


3. Planes de Movilidad - PROMUT

PROGRAMAS MUNICIPALES DE TRANSPORTE		OTROS PROYECTOS
EJECUTADOS	EN EJECUCION O PROGRAMADOS	EN EJECUCION O PROGRAMADOS
<ul style="list-style-type: none">PMUS La PazSucre (financiador)Tarija (financiador)Potosí (financiador)Oruro (financiador)Trinidad (financiador)	<ul style="list-style-type: none">El Alto (backstopping)Cochabamba (backstopping)Quillacollo (financiador)Sacaba (financiador)Tiquipaya (financiador)	<ul style="list-style-type: none">Estudio de Transporte Masivo – CAF; GAM<ul style="list-style-type: none">Sucre, Tarija y PotosíCartera de Proyectos:<ul style="list-style-type: none">40 proyectos11 municipios



3. Planes de Movilidad - PROMUT



4. Casos: Premisas del éxito

□ **Condiciones de partida**

- ▣ Compromiso político de los Municipios
- ▣ Capacitación a funcionarios y apropiación del proyecto Tdr
- ▣ Coordinación interinstitucional

□ **Tiquipaya y Trinidad**

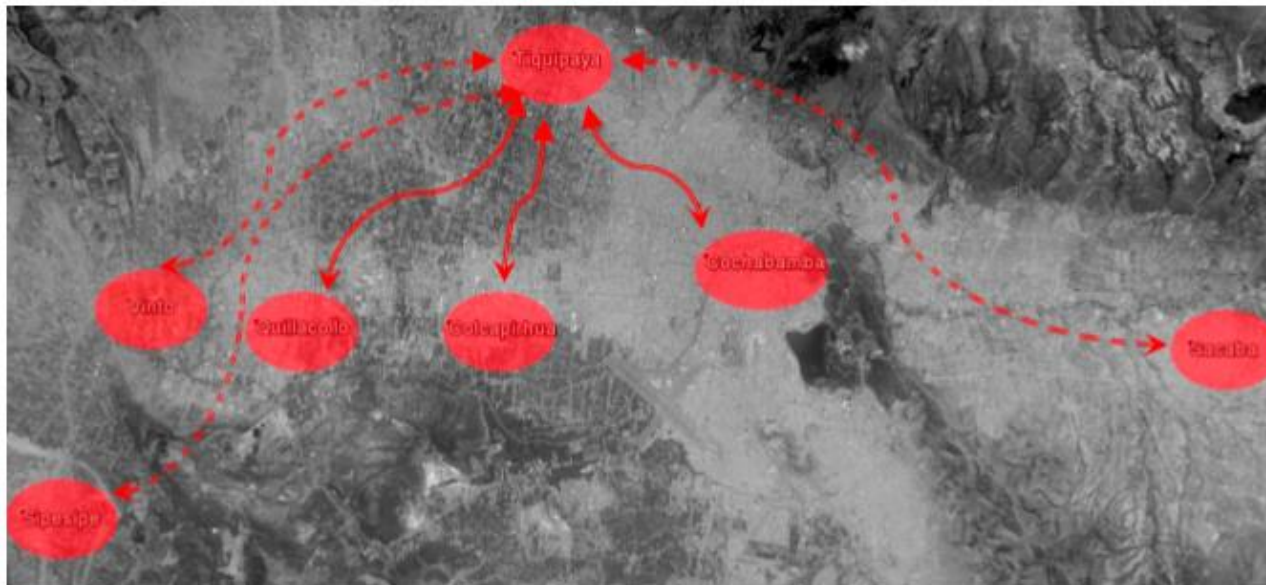
- ▣ Coordinación con el BID para el desarrollo del PMUS y los Tdr del PROMUT
- ▣ Compromiso político pese a los cambios a nivel ejecutivo en la gestión municipal en 2015



4. Caso: Contexto metropolitano

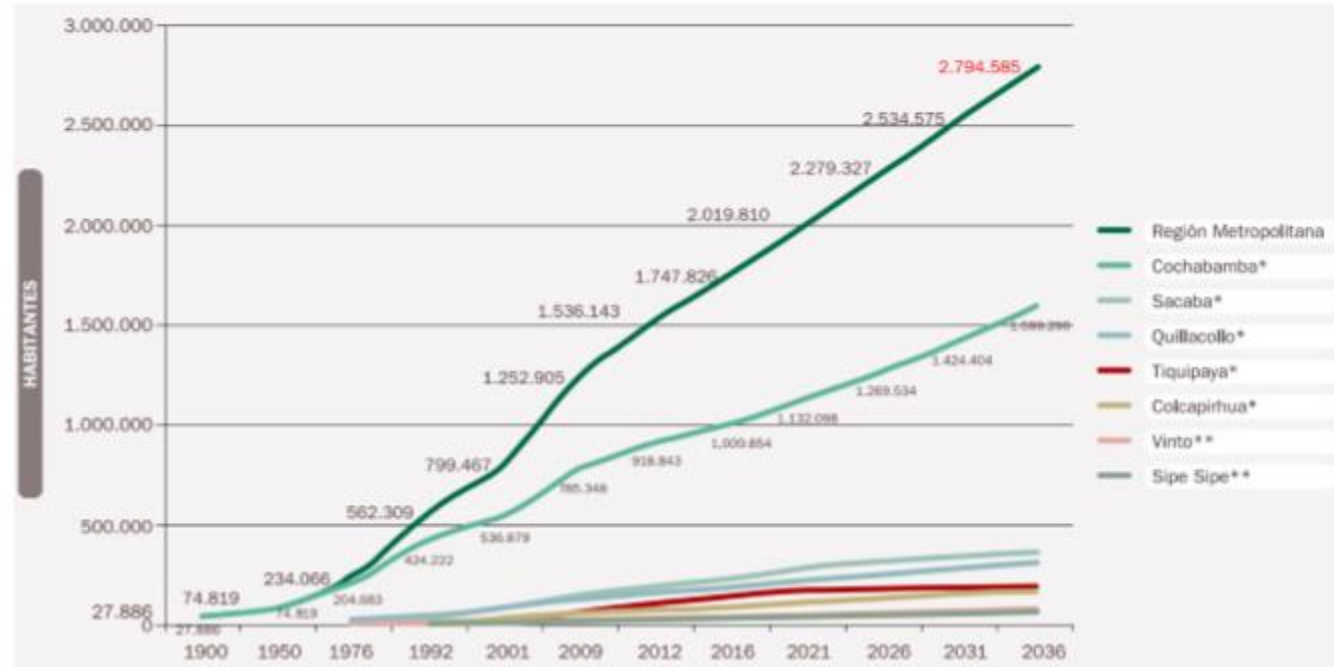
□ El contexto metropolitano Kanata

- ▣ En 2014 se emite la Ley Kanata para la conformación del área metropolitana de Cochabamba
- ▣ Cercado, Tiquipaya, Sacaba, Colcapirhua, Quillacollo, Vinto y Sipe Sipe

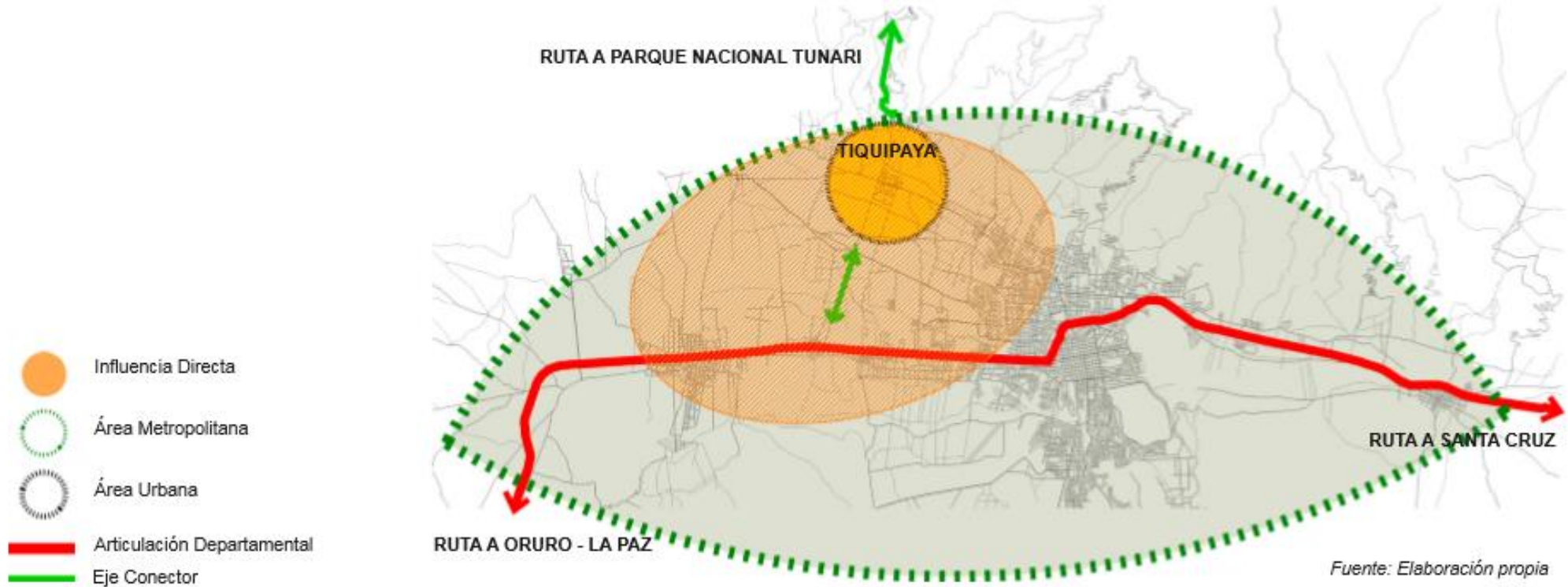


4. Caso: Contexto Metropolitano

- **Los datos**
 - En 2016 se prevé que existen 1,7 MM de hab.
 - Para 2036 radicarán en Kanata 2,8 MM de hab
 - Desafío urbano de gran envergadura



4. Caso: Contexto metropolitano



4. Caso: La movilidad en Tiquipaya

- **Definición del área de trabajo:** Municipio de Tiquipaya
 - ▣ La ciudad de Tiquipaya cuenta con el Programa Municipal de Transporte – PROMUT desde agosto de 2016
 - ▣ En la ciudad existe la intención de implantar políticas de movilidad sostenible



4. Caso: La movilidad en Tiquipaya

□ La ciudad de Tiquipaya: Datos generales

- Población: 60.000 habitantes
- Tasa de crecimiento anual de población es 3,5 % INE
- Densidad: 19,6 hab/ha
- El centro concentra a la mayor cantidad de actividades.
- Ciudad mono-céntrica



4. Caso: La movilidad en Tiquipaya

▣ Reparto Modal

- A pie 4,8%
- Transporte público 59,8%
- Auto privado 27,2%
- Moto privada 3%
- Taxi 2,4%

Modo de transporte	
A pie	4,84%
Motocicleta	2,42%
Mini Bus	8,13%
Truffi	50,77%
Taxi	2,20%
T. Privado (auto conductor)	20,22%
T. Privado (auto acompañante)	7,03%
Motocicleta	3,30%
Bicicleta	1,10%
Otro	0,00%
Total	100,00%

Fuente: Promut Tiquipaya 2016



4. Caso: La movilidad en Tiquipaya

▣ Ocupación Vial

- Microbus 6%
- Minibus 10%
- Auto privado 31%
- Trufi 27%
- Taxi 12%

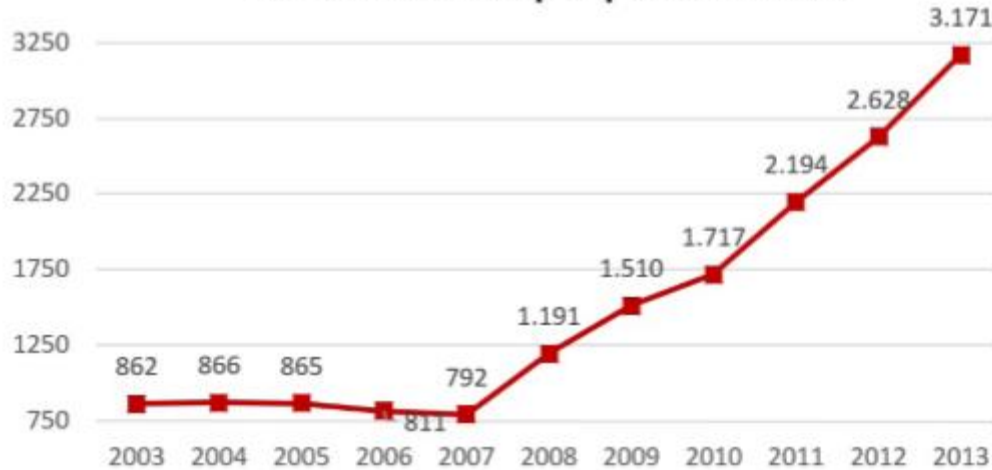


Fuente: Promut Tiquipaya 2016

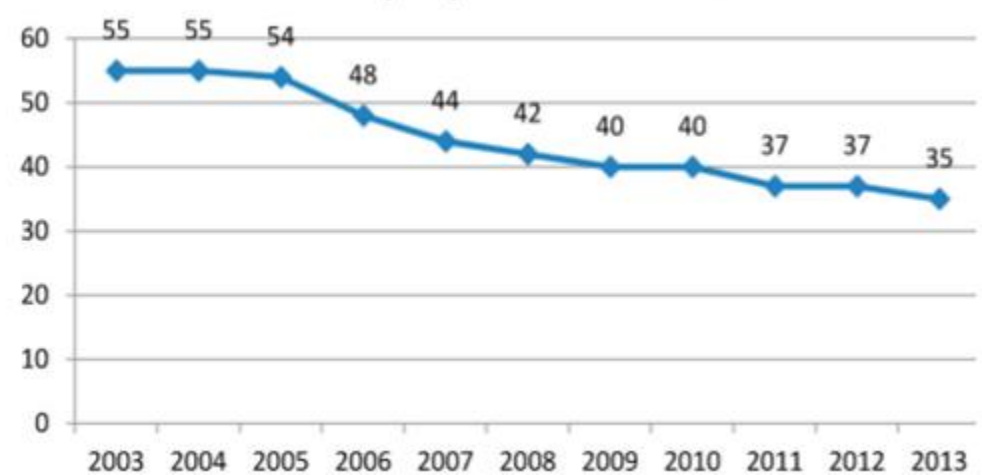


4. Caso: La movilidad en Tiquipaya

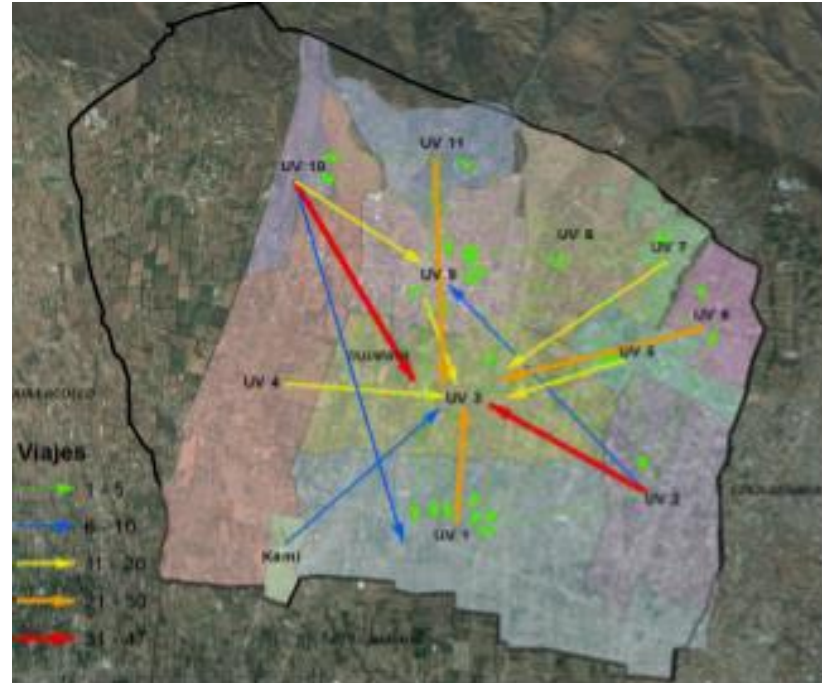
Crecimiento del parque automotor



Crecimiento del parque automotor en microbús



4. Caso: La movilidad en Tiquipaya



fuente: Elaboración propia

LEYENDA

- Educación
- Mercados
- Recreacional
- Institucional - hotelero
- Salud



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Cooperación Suiza en Bolivia



S3Transportation

4. Acciones relevantes

Plan de potenciación del transporte en bicicleta

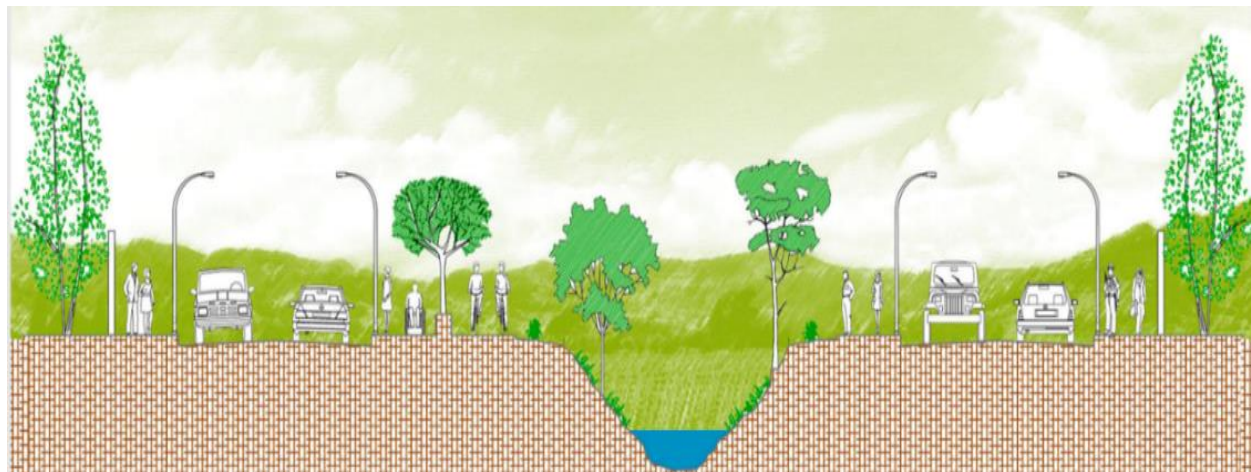
- Promover una alternativa de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente.
- Mejorar la movilidad en el Municipio de Tiquipaya.
- Incentivar los desplazamientos no motorizados.
- Proteger las plazas y zonas verdes del municipio.



4. Acciones relevantes

Desarrollo de vías amables en torrenteras

- Recuperar el patrimonio ambiental y paisajístico
- Crear zonas seguras y amables para el peatón y el ciclista
- Mejorar la conexión de vías
- Crear espacios de recreación
- Promover la integración social



4. Acciones relevantes

Planificación del Sistema de Transporte Público

Primera etapa:

- Análisis de la demanda de transporte por distritos
- Inventario actualizado de la infraestructura vial
- Diagnóstico socioeconómico del transporte.

Segunda etapa:

- Sostenibilidad social.
- Sostenibilidad medioambiental.
- Sostenibilidad económica



5. Caso: La movilidad en Trinidad

- **Definición del área de trabajo:** Municipio de Trinidad
 - ▣ La ciudad de Trinidad cuenta con el Programa Municipal de Transporte – PROMUT (plan de movilidad de mayo 2015)
 - ▣ En la ciudad existe la intención de implantar políticas de movilidad sostenible



5. Caso: La movilidad en Trinidad

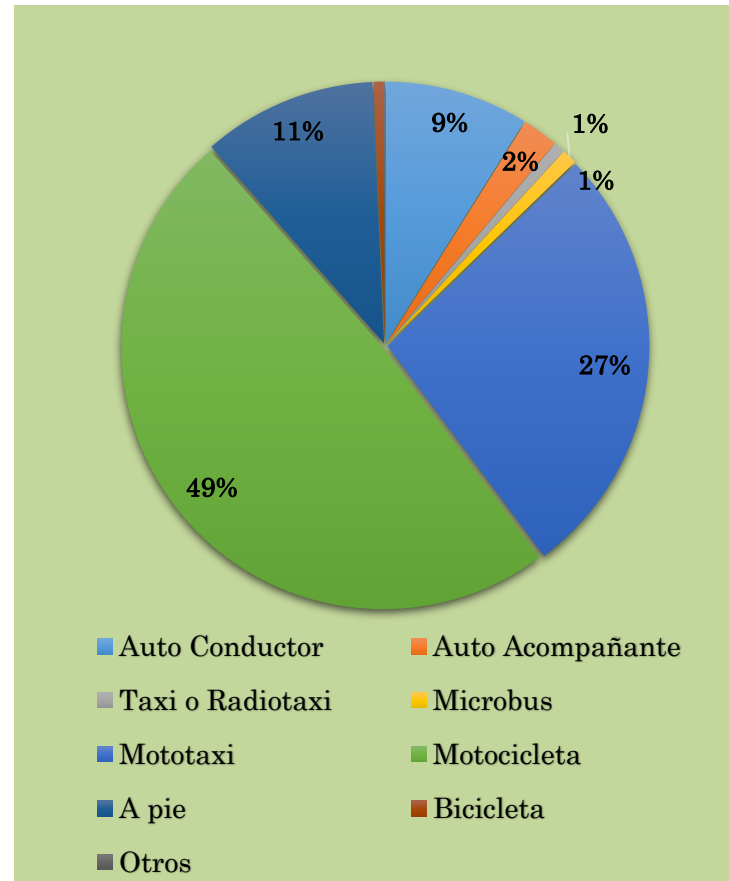
□ La ciudad de Trinidad: Datos generales

- Población: 1 30.000 habitantes
- Tasa de crecimiento anual de población es 4,5 % INE
- El centro concentra a la mayor cantidad de actividades.
- Ciudad mono-céntrica



5. Caso: La movilidad en Trinidad

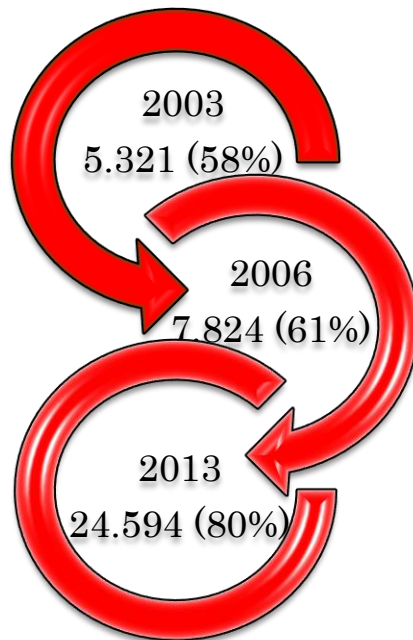
- ▣ Zonas de “atracción”
 - ▣ Centro histórico 30%
 - ▣ Zona mercado 15%
- ▣ Reparto Modal
 - ▣ A pie 11%
 - ▣ Buses 2%
 - ▣ Auto privado 11%
 - ▣ Moto privada 49%
 - ▣ Moto taxi 27%



5. Caso: La movilidad en Trinidad

35

N° Motocicletas en el Municipio



Naturalización de la motocicleta

- 1950 Nace transporte público en motocicleta

Generador de empleo

- Medio de transporte rápido y cómodo
- Alternativa de trabajo para desempleadosnos ingresos

Masificación de la motocicleta

- Masiva importación de motocicletas chinas a bajo costo

Motocicleta como símbolo del transporte trinitario

- 1 o 2 motocicletas por familia

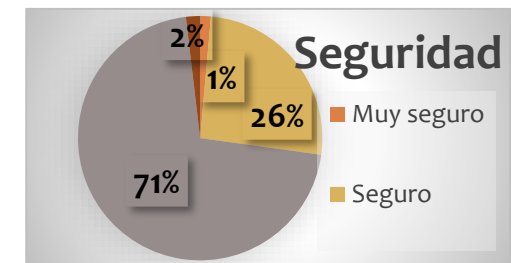
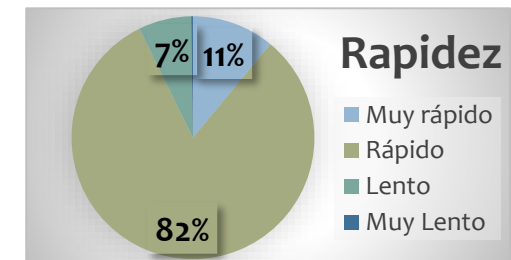
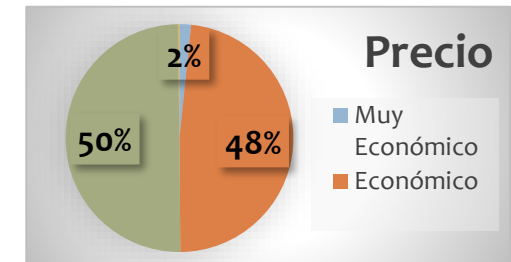


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

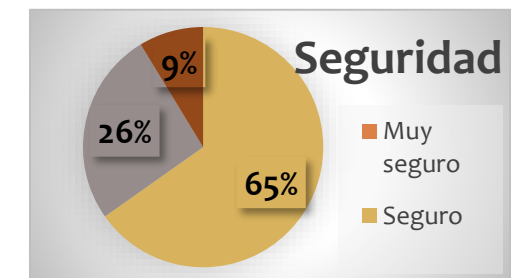
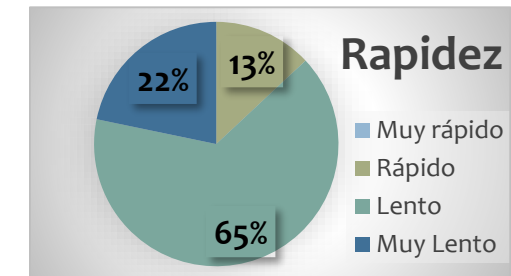
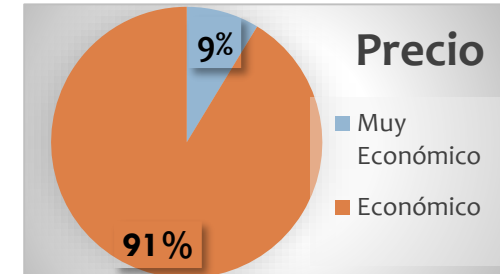
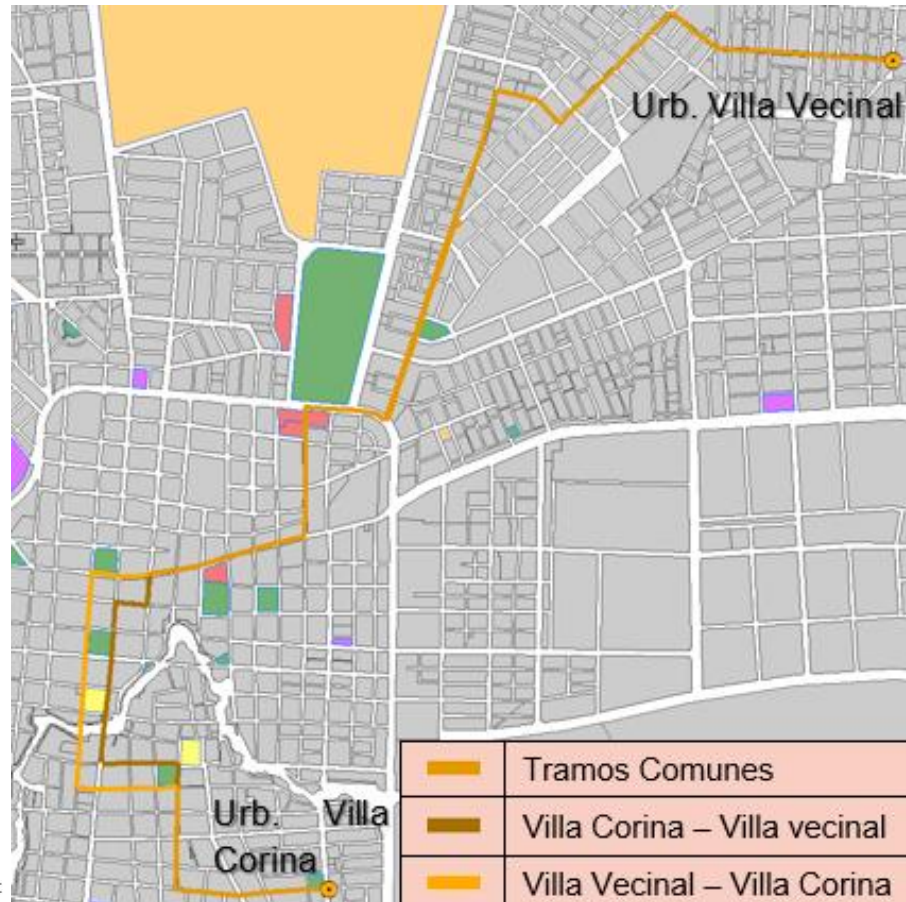
Cooperación Suiza en Bolivia



5. Caso: La movilidad en Trinidad



5. Caso: La movilidad en Trinidad



5. Caso: La movilidad en Trinidad

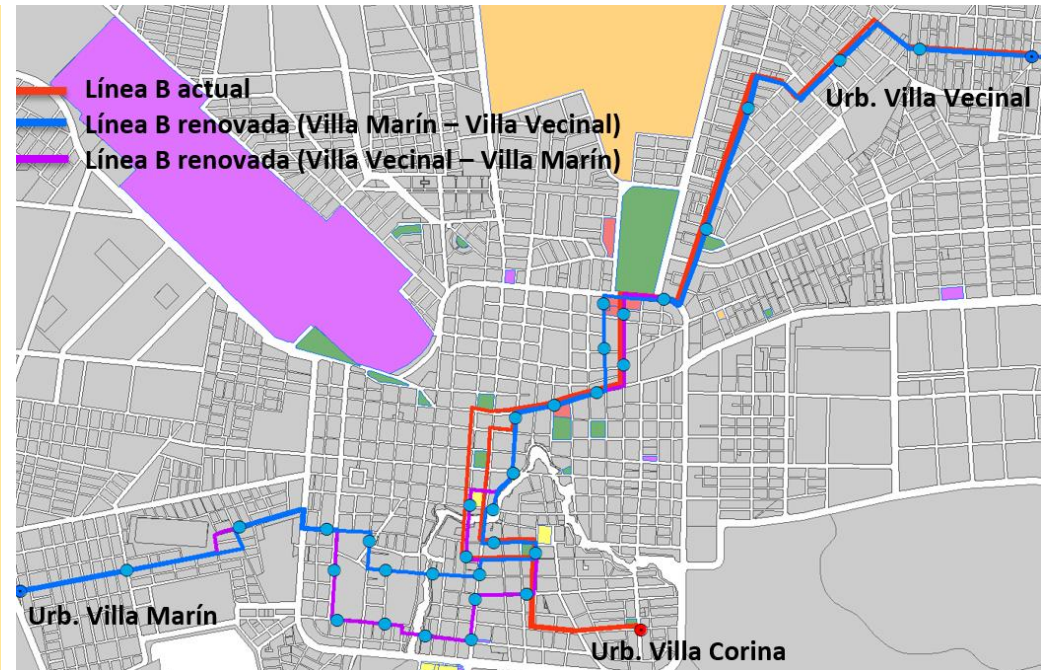
Demanda de Transporte Público



5. Acciones relevantes

Potenciar y regular el transporte colectivo actual

- Incitar al uso del transporte público.
- Favorecer la movilidad de las poblaciones mas desventajadas.
- Dar una imagen moderna de la ciudad.



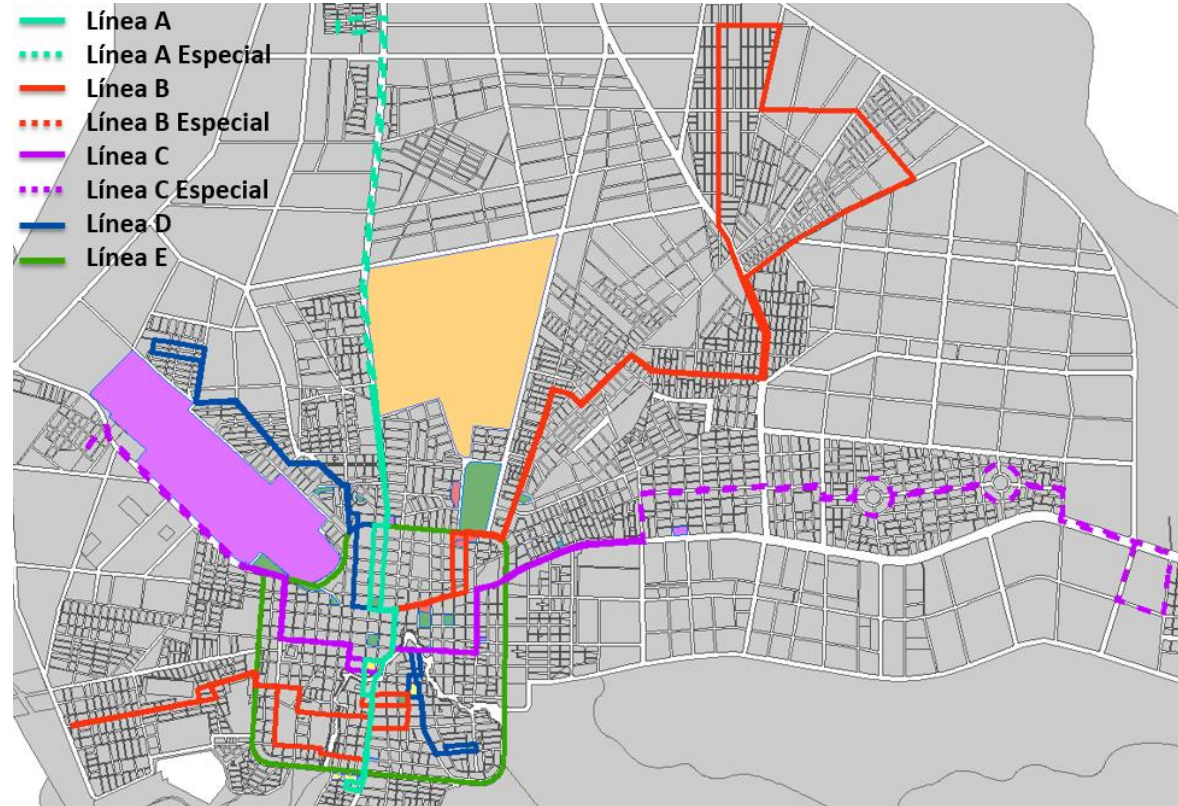
Tramo	Hora	Nº Buses	Frecuencia
Normal	Pico	9	10 min
	Valle	4	20 min
Especial	Pico	1	1 hora
	Valle	1	2 horas



5. Acciones relevantes

Desarrollo de nueva red de transporte colectivo en Bus

- Mejorar la accesibilidad al transporte público en todas las zonas del municipio.
- Dar cobertura de transporte público a zonas deficitarias actualmente.
- Asegurar la cobertura de transporte público a los futuros desarrollos urbanísticos.

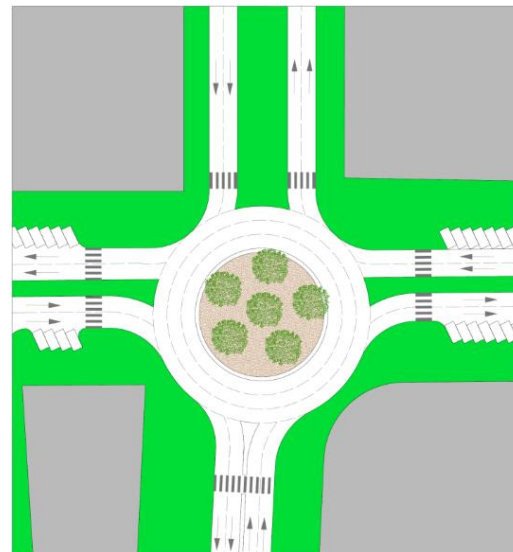
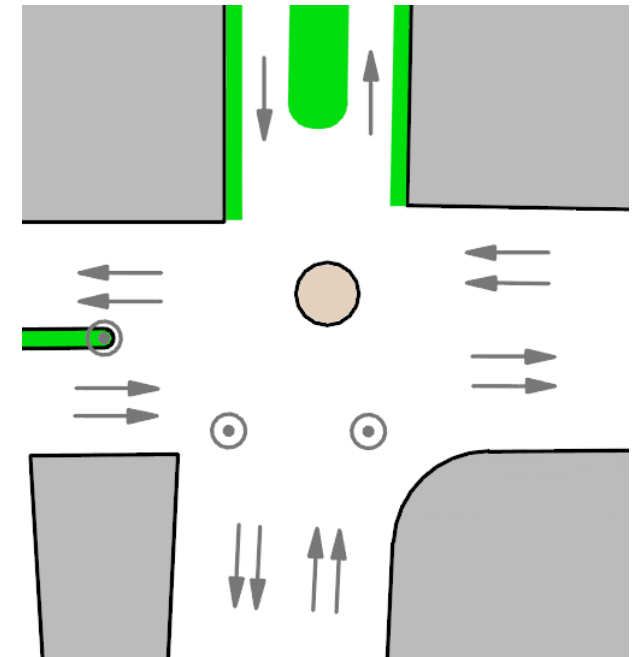


Nº de Buses	32 + 3 de reserva
Km de red	68,8 km

5. Acciones relevantes

Rediseño de intersecciones clave

- Favorecer la movilidad peatonal.
- Reducir el número de accidentes.
- Mejorar la imagen del municipio.
- Aumentar la calidad del espacio público.



5. Acciones relevantes

42

Plan estratégico para las motocicletas en trinidad

- Racionalizar el uso de la motocicleta, adaptándolo a la movilidad sustentable.
- Regular el sistema de mototaxis.
- Establecer la ordenación del parqueo de motocicletas.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Cooperación Suiza en Bolivia

6. Conclusiones

- ▣ El desarrollo de los planes de movilidad es muy importante para devolver la ciudad a la personas. Otra ciudad es posible
- ▣ Es importante que los municipios del país desarrollen capacidades técnicas para la continuidad de las políticas
- ▣ Es fundamental promover la participación social y establecer mecanismos que garanticen la ejecución de las medidas
- ▣ Es necesario establecer mecanismos de colaboración institucional: municipios, entidades de cooperación y otros



6. Conclusiones

- ▣ En Tiquipaya, es necesario implementar el PROMUT a través de un ente ejecutor especial
- ▣ En las ciudades tropicales es importante revalorizar el transporte público y regular el uso de la motocicleta
- ▣ El desarrollo de los PROMUT implica la amplia participación política y técnica de los municipios

