

El mejoramiento del sistema de transporte urbano de La Paz

El objetivo general de este proyecto, es el diseño de un sistema de transporte público masivo que utilizará buses de alta capacidad. Como objetivos específicos busca lograr, entre otros, la reorganización del sector de transporte público en la ciudad de La Paz y El Alto desde el punto de vista operacional y organizacional, mejorar la calidad del servicio y minimizar el impacto social en la implementación del proyecto.

Por: Gabriela Flores Calvo

En un anterior artículo se llamó la atención sobre las condiciones actuales del transporte automotor urbano en la ciudad de La Paz, donde el transporte público se puede calificar de caótico, con “reglas propias” que no satisfacen las necesidades del usuario, ni de organización de una ciudad ya de por sí complicada por su accidentada topografía.

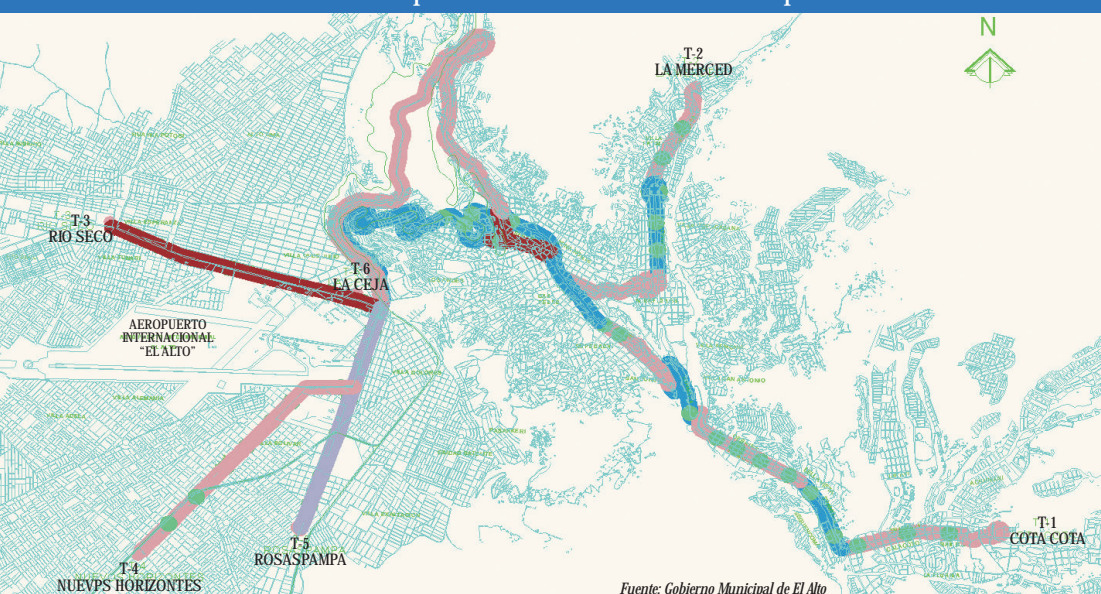
Varios proyectos en cartera

Estas necesidades han generado el planteamiento de varios proyectos de mejoramiento del sistema de transporte urbano, entre ellos un teleférico entre La Paz y El Alto, un sistema de tren urbano en La Paz, la rehabilitación del ferrocarril entre La Paz y El Alto y un Sistema Integrado de Transporte Masivo. El primer proyecto funcionaría bajo el sistema de concesión de obras públicas de transporte, licitación internacional con un nivel de inversión aproximada de 30 millones de dólares para movilizar 40.000 pasajeros al día.

El segundo proyecto liderado por la empresa italiana Astaldi contempla una inversión de 90 millones de



Graf. 1 Diseño Conceptual del Sistema de Transporte Masivo



dólares para desarrollar una línea de 9,81 km. de extensión que uniría el centro de La Paz con el sur de la ciudad aprovechando el cauce del Río Choqueyapu, movilizand 80.000 pasajeros al día.

El tercer proyecto es la Conexión Ferroviaria para Transporte de Pasajeros entre La Paz y El Alto realizado por Renfe e Ineco de España. El estudio analizó un circuito urbano ya existente y nuevas conexiones. El tramo prioritario se iniciaría en la Estación Central de La Paz y terminaría su recorrido en el Edificio Polifuncional de El Alto. Inversión que considera un aproximado de 57,5 millones de dólares.

Finalmente el proyecto que parece ser más viable es el que está elaborado, por iniciativa del Gobierno Municipal de la ciudad de La Paz a través de las empresas Tonichi de Japón y Systra de Francia.

Sistema Integrado de Transporte Masivo

El consorcio Tonichi-Systra ganador de la convocatoria "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz" organizada por el Banco Interamericano de Desarrollo, con recursos provenientes del fondo fiduciario japonés que administra el BID. La modernización es ejecutada por el Gobierno Municipal de la ciudad de La Paz.

Tonichi-Systra inició el trabajo con el análisis de la información existente, el diagnóstico, la preparación y calibración de los modelos de simulación, elaboración de alternativas de acción, llegando finalmente a una propuesta con las siguientes características.

El objetivo general del proyecto es el diseño de un sistema de transporte público masivo que utilizará buses de alta capacidad. Como objetivos específicos este proyecto busca lograr, entre otros, la reorganización del sector de transporte público en la ciudad de La Paz y El Alto desde el punto de vista operacional y organizacional, mejorar la calidad del servicio y minimizar el impacto social en la implementación del proyecto.

El alcance de dicho proyecto abarca el diseño de una reestructuración de rutas, una nueva estructura institucional y legal del transporte, la elaboración de estudios financieros que permitirían que los transportistas (sindicatos, cooperativas) puedan convertirse en operadores del nuevo sistema y la especificación de los elementos de negociación que permitirán viabilizar las negociaciones que se requieran para la implementación del sistema.

La propuesta del sistema ha sido elaborada tomando en cuenta aspectos socioeconómicos sobre la base del censo realizado el año 2001 (793.000 habitantes en la ciudad de La Paz y 650.000 en la ciudad de El Alto). Se consideró información sobre el empleo en la ciudad de La Paz, ingresos laborales y no laborales, usos de suelo para determinar el tipo de edificaciones existentes, las principales actividades en las cuales se basa la actividad económica de la ciudad, establecimientos financieros, industria, manufactura, administración pública y transporte.

De igual manera se tomaron en cuenta los aspectos ambientales, especialmente características del parque automotor y sus emisiones contaminantes. Se analizaron los cambios organizacionales y sociales que serán claras consecuencias de la implementación del nuevo sistema en las organizaciones de operadores, en una gran mayoría sindicatos, cooperativas y transporte libre, además de la dinámica económica de estos operadores y las características socioeconómicas de los mismos. Finalmente se analizó la demanda del transporte.

Con estas consideraciones el proyecto plantea lo siguiente:

i) Competencias a Nivel Nacional y Municipal - Institucionalidad Actual

Como no existe una entidad que se dedique exclusivamente a la planificación y gestión del transporte público urbano y dado que algunas áreas en las municipalidades se encuentran relegadas a niveles inferiores, el estudio recomienda la jerarquización de los departamentos encargados del

transporte público urbano. Aconseja la conformación de un Comité Interinstitucional que agrupe a instituciones como la Superintendencia de Transportes, Gobiernos Municipales, Organismo Operativo de Tránsito que funcione como el mecanismo que le dará continuidad a la propuesta.

ii) Diseño Conceptual del Sistema de Transporte Masivo

La estructura es la de corredores cerrados tronco-alimentados. Es decir, el sistema se implementará en un corredor de 20 km. con carriles exclusivos segregados, rutas troncales

que operarán dentro de estos canales exclusivos, rutas alimentadoras que parten desde los sitios más alejados y llegan a las terminales de integración, rutas auxiliares (operando fuera de los corredores principales pero saliendo de los terminales de integración) y la utilización de los denominados buses articulados. Para tener una idea de este funcionamiento véase el Gráfico No. 1. En las extremidades de los corredores construirán terminales de integración que permitirán el intercambio de pasajeros.

iii) Sistema de Cobro

Se contará además con un sistema centralizado de recaudo a través de tarjetas inteligentes, evitando así la guerra del centavo ya que los choferes no recibirán dinero sino un ticket como medio de pago. De esta manera se permitirán varias modalidades para el trasbordo entre rutas sin el pago de cobros adicionales dentro de un determinado periodo de tiempo, para el control de pasajeros en el sistema de ingreso, posibilitando la adopción de tarifas flexibles que consideren a pasajeros especiales como estudiantes o ciudadanos de la tercera edad.

iv) Gestión del sistema

Para la gestión del sistema se propone la formación de un Ente Gestor cuya atribución será la de planear los servicios, definir los horarios, calcular las tarifas, monitorear el cumplimiento de los operadores, hacer el seguimiento del equilibrio financiero, aplicar multas en caso necesario. En resumen, monitorear el nivel de servicio del sistema de transporte dentro de la estructura que se muestra en el Gráfico No. 2.

La operación privada deberá conformarse por la creación de empresas operadoras con una estructura y mentalidad empresarial, con buses disponibles para la operación del servicio, implementar rutinas de servicios como lavado, abastecimiento de combustible, mantenimiento, programas para el personal operativo, talleres de reparación, patios de parqueo, etc.

Hacia un nuevo concepto del transporte Urbano

El impacto que logrará un proyecto como este es multifacético. Tendrá un gran efecto social en la forma en que se tratarán a los usuarios, logrará un cambio de actitud en los conductores en relación a los pasajeros. Los actuales propietarios de unidades de transporte podrán llegar a ser accionistas de las empresas que se formen y los choferes actuales se convertirán en empleados respetables. Un impacto importante es la parte comercial que al modificarse completamente con la introducción de terminales se crearán centros que darán cabida a artesanos y otras actividades que fomenten el turismo. A la larga la reforma del transporte urbano en La Paz, generará una importante cantidad de empleos indirectos y directos con la construcción de la infraestructura y otras facilidades ■

Graf. 2 Estructura de la Participación Privada en los Componentes del Sistema

