PROPUESTA PARA EL CONSENSO
DEL TRANSPORTE DEL GSD

1. Apoyo a la propuesta del INTRANT

Esta Mesa de Transporte da su apoyo a la propuesta de Reforma del Transporte presentada por el INTRANT.

Entendemos que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del INTRANT, que es la base de la mencionada propuesta, es un buen plan.

De todas maneras, estamos presentando en esta, nuestra propuesta, algunas acciones que podrían mejorar la Reforma del Transporte propuesta por el INTRANT.

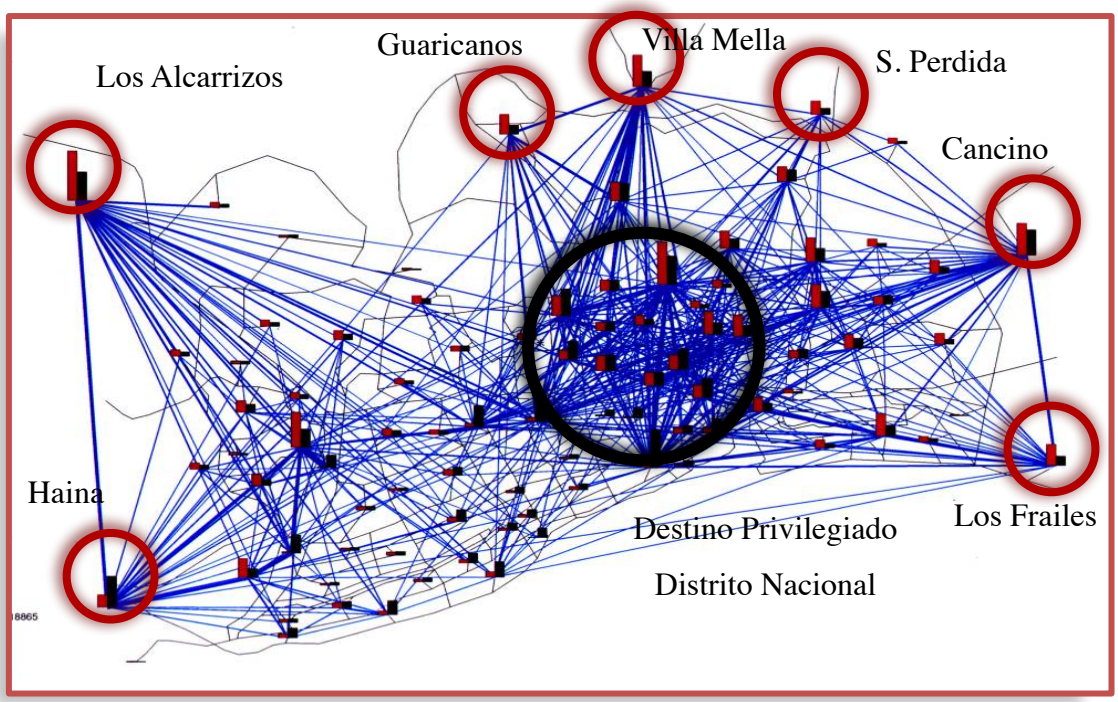
Demanda de Transporte

El Ser Humano se moviliza porque tiene necesidad de satisfacer sus necesidades: de trabajar, de estudiar, de comer, de divertirse, etc… En fin, que si pudiera resolver todas sus necesidades sin trasladarse, no se movilizaría y no tendríamos problema alguno de transporte.

En esa actividad llamada transporte siempre existe un Origen y un Destino.

Tomemos el caso del Gran Santo Domingo, los mismos principios se aplicarían a Santiago y otras ciudades grandes.

Desde el punto de vista del Transporte, el Gran Santo Domingo está formado por un Distrito Nacional como centro urbano y “Destino” privilegiado. A su alrededor un conjunto de “Ciudades Dormitorio”; que se llaman así porque sus habitantes tienen la necesidad de salir de sus límites, de sus “Orígenes”, para satisfacer sus necesidades durante el día, que son satisfechas básicamente en ese “Destino” privilegiado del DN y en la noche regresan a sus ciudades a dormir.



Gráfica de Origen-Destino del Transporte en Santo Domingo

Digamos que cada una de la líneas azules de la gráfica representa un viaje. Como se puede apreciar, los habitantes de las poblaciones que bordean el Área Central (Distrito Nacional), satisfacen sus necesidades trasladándose preferentemente al Distrito Nacional y, dentro de ese DN, privilegiando a la C1 del Distrito Nacional.

Esa gráfica Origen-Destino nos presenta la realidad de la Demanda de Transporte actual de Santo Domingo. El INTRANT tiene los datos precisos de los volúmenes de viajes que se presentan en la gráfica, un total de 3,097,106 viajes diarios en el Gran Santo Domingo (GSD)

2. Ciudades Satisfechas para mejorar la Demanda de Transporte

Nuestra demanda de transporte puede y debe ser mejorada. ***Debemos reducir el número de viajes y la longitud de su trayectoria.***

La demanda de transporte se mejora si logramos eliminar la condición de "Ciudad Dormitorio" de las ciudades que bordean el Distrito Nacional. Si las necesidades de los ciudadanos se pueden satisfacer dentro de su vecindario, hemos logrado reducir la demanda de transporte. ***Convertir las "Ciudades Dormitorio" en "Ciudades Satisfechas"***

Una de las herramientas con que cuenta El Estado para lograr ese objetivo se llama "Uso de Suelos" y la manejan los ayuntamientos. Cada ayuntamiento tiene, en el área bajo su control, la autoridad para definir cuál es el uso que se le debe dar a cada terreno.

Como se puede ver, el Transporte del GSD es un tema que involucra a todos los ayuntamientos de las ciudades que forman el GSD.

El "Uso de Suelos" define para qué se puede utilizar determinado terreno: Un edificio de apartamentos, una casa familiar, un local comercial, un edificio de parqueos, un área verde…, en fin, cualquier uso que se le quiera dar a un terreno, debe estar amparado por un permiso del ayuntamiento que controla esa zona.

Además del "Uso de Suelos" también hay medidas que ayudan mejorar la demanda de transporte y que están bajo la autoridad de otras dependencias del Estado y de otras instituciones. Desde el la visión del transporte, el ciudadano debe tener en su entorno, cubiertas sus necesidades básicas: trabajo, salud, educación, trámites oficiales, diversión, etc.

Hasta donde tengo información nunca se ha realizado un ***Estudio de Uso de Suelos***, teniendo como objetivo mejorar la demanda de transporte, reducir el número de viajes. De todos modos, sabemos que el INTRANT, como institución del Estado responsable del Transporte tiene información básica para este Estudio.

Nuestra propuesta con relación a la Demanda de Transporte es que esta Mesa de Transporte del CES asuma, promueva y logre un Estudio de Uso de Suelos del GSD, con el objetivo de reducir el número de viajes. En ese Estudio deberá participar el INTRANT y los técnicos externos que esta Mesa de Transporte del CES considere necesarios. Luego de tener ese Estudio, esta Mesa de Transporte del CES deberá asumir, promover y lograr hacer realidad ese Estudio: Convertir las "Ciudades Dormitorio" en Ciudades Satisfechas", reduciendo de ese modo el número de viajes de sus habitantes y la longitud de su trayectoria. Para eso deberá trabajar con todas las instituciones y sectores que están vinculados a las transformaciones propuestas por el Estudio.

Nota: Actualmente hay una realidad de uso de suelos. El Estudio propuesto debe partir de esa realidad y mejorarla en la medida de lo posible. Habrá modificaciones que impliquen sacrificios, pero el Estudio no puede partir de crear una nueva ciudad desde lo inexistente.

Oferta de Transporte.

Actualmente contamos con dos excelentes rutas de Metro.

La Línea 1, que inicia en la Estación Mamá Tingó, en la intersección de la Av. Hermanas Mirabal (Av. Máximo Gómez) esquina Av. Konrad Adeanauer (Av. Charles De Gaulle), en Villa Mella; y termina en la Estación Centro de los Héroes en La Feria. Esta ruta tiene 14 Kilómetros de longitud, dirección Norte- Sur, cuenta con 16 paradas y el Metro lo recorre en 25 minutos incluyendo el tiempo en las paradas.

La Línea 2 que actualmente se inicia en la Estación María Montez, en el Km 9 de la Autopista Duarte y termina en la estación Concepción Bona, en la Carretera Mella esquina Av. San Vicente de Paul en Los Mina. Esta ruta tiene 34 Kilómetros de longitud, dirección Este- Oeste, cuenta con 14 paradas y el Metro lo recorre en 26 minutos incluyendo el tiempo en las paradas.

Es importante resaltar la excelencia de las Líneas de Metro existentes. Una de las principales variables a la hora de calificar un viaje, es la duración del mismo. En hora pico, trasladarse en vehículo privado desde La Feria hasta Villa Mella, o desde el Km 9 de la Duarte hasta Los Minas, no tarda menos de una hora y en hora pico podría llegar a una hora y media el viaje. Con la Líneas de Metro ese recorrido se hace en menos de media hora. ¡Eso es excelencia en transporte!

La Línea 2 también tiene un tramo en Teleférico, que parte desde la margen occidental del Puente de la 17 y llega hasta la Av, Charles De Gaulle esquina Carretera La Victoria (Héctor J. Díaz) en Sabana Perdida.

Aparte de esas dos Líneas de Metro, el GSD cuenta con rutas de autobuses y minibuses, rutas de motocicletas (Motoconcho) y rutas de carros públicos, los llamados Conchos. También cuenta con servicios de Taxi y Uber. La OMSA, que es del Estado, participa en 11 corredores donde también participan los transportistas.

El 42% de esos tres millones de viajes diarios, se realizan en transporte privado, en carros privados, esos son 1,300,000 viajes diarios; y un poco más de la mitad de ese 42% (el 22% de los tres millones), se realiza en carros con el conductor como único pasajero. Eso quiere decir que hay 680,000 viajes diarios en vehículos con una persona solamente. Si esos conductores pudieran hacer sus viajes en un buen Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) serían 13,000 viajes en autobús y si utilizaran el Metro sería muchos menos.

El transporte público actual solamente resuelve el 36% de los viajes diarios, 1,100,000 viajes diarios en transporte público; de los cuales 278,000 se hacen en Metro (9 % del total de viajes), 400,000 en autobús (13% del total de viajes) y 430,000 en el Concho (14% del total de viajes).

Nuestra oferta de Transporte Público es deficiente y debe ser mejorada.

Como mejora el PMUS la oferta de Transporte

El objetivo de una buena oferta de transporte público es que el pasajero pueda trasladarse en transporte público desde un punto A hasta un punto B en el Gran Santo Domingo y que la duración del viaje sea menor que si utilizara otro tipo de transporte. Hay otras muchas condiciones que se toman en cuenta al evaluar un transporte público, pero la duración del viaje es la que decide.

El INTRANT tiene en desarrollo actualmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para el Gran Santo Domingo (GSD) que cuenta con los elementos que son necesarios para una buena oferta de transporte. Ese plan apenas ha empezado a implementarse y tardará años en completarse, pero básicamente es un buen plan.

Una Red Metropolitana de Líneas de Metro, un total de seis líneas, cuatro líneas mas de Metro que las dos líneas que actualmente operan.

Líneas de Rutas Alimentadoras en autobuses de gran capacidad que hacen la conexión de las áreas de las distintas poblaciones con las redes de Metro.

El PMUS contempla además privilegiar vías para el uso de esas Rutas Alimentadoras, medida que reduce enormemente los tiempos de viaje.

Existe el Corredor de la Nuñez de Cáceres, que es un buen ejemplo de lo que se puede hacer con El Transporte. El Corredor está servido por una Empresa de Transportistas Privados, El Estado colecta el costo de los pasajes y tiene contrato con la Empresa Transportista que establece el pago por la cantidad de pasajeros transportados. Esa cantidad de pasajeros es establecida y confirmada por un Sistema Electrónico que al momento de que el pasajero paga electrónicamente, lo contabiliza. Ese es el ejemplo de como debe establecerse el Sistema Integrado de Transporte Público. La única observación que le tenemos al Corredor Nuñez de Cáceres es que el pago debería ser por Kilómetro servido, no por cantidad de pasajeros, pero entiendo que el pago por cantidad de pasajeros, pudiera ser un paso previo y necesario, antes de establecer el pago por Kilómetro servido.

Actualmente el gran problema que enfrenta la oferta de transporte es que las rutas alimentadoras, es decir, todo transporte público que no sea el Metro, está en manos de transportistas que están fuera del control de toda autoridad. Y están fuera del control porque cobran directamente del pasajero que se monta. Quien les paga es el pasajero y el pasajero no es autoridad, no puede exigirles nada.

Si el objetivo es hacer efectivo un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, tiene que existir una autoridad que regule el funcionamiento de ese Sistema.

La solución tiene varios pasos, el más importante para el control, es que el transportista reciba su paga de una autoridad que ha recolectado la venta de los pasajes como ocurre con el Metro y con el Corredor de la Núñez de Cáceres. A continuación enumeraremos los pasos que habría que dar para lograr ese control sobre los transportistas.

3. Pago Por Kilómetro (PPK)

I. El INTRANT diseña la Ruta: Ese diseño define todos los parámetros de la Ruta: recorrido, frecuencia, horarios, tipo de autobús (eliminación del Concho), uniforme del chofer, localización de las paradas, vías privilegiadas, horas pico y horas valle, carriles exclusivos, código de cortesía, en fin, define la Ruta como tiene que ser en la excelencia.

II. El INTRANT llama a concurso a las empresas transportistas para que presenten la oferta, expresada en costo del kilómetro recorrido bajo las exigencias de la Ruta ya definida. Bajo ese esquema para el transportista no tiene importancia si se montan o no se montan pasajeros, eso es problema del INTRANT. El transportista se limita a cumplir con la Ruta y a recibir su pago por Kilómetro servido.

III. El INTRANT celebra contrato con la empresa de transporte ganadora del concurso y le da la Concesión de la Ruta. El contrato contiene todas las exigencias del diseño de Ruta y tiene tipificadas las faltas al contrato con los costos en dinero de esas faltas.

El INTRANT pone en movimiento ese PPK con todas y cada una de las Rutas Alimentadoras necesarias para tener funcionando en la excelencia ese Plan de Movilidad Urbana Sostenible. A partir de ese momento tendremos transportistas cumpliendo gustosamente con ese PMUS y ciudadanos felices de contar con un servicio público que les garantiza viajes confortables con el menor tiempo posible.

El transportista cumplirá gustoso porque estará recibiendo su paga conforme a su oferta sin riesgo de que se monten o no se monten los pasajeros y se preocupará por dar un servicio de excelencia, como establece el contrato, porque de lo contrario su falta tendrá un costo en dinero para él.

Otra logro de este PPK es que a partir de ese momento tendremos un Sistema Integrado de Transporte Público, todos bajo la misma norma, la misma tarifa. A los ojos del público parecerá, como en otros países, que el Sistema de Transporte es servido por la misma Empresa y no es así. Serán muchas empresas, pero todas bajo la misma normativa y recibiendo el pago del mismo patrón.

Para que ese PPK sea posible se necesita mucho liderazgo y mucho apoyo de la sociedad. Ese es el gran reto para esta Mesa. Tenemos que convertirnos en los promotores de esta iniciativa para lograr el apoyo militante de la sociedad.

4. <u>Voy Contigo</u>

Otra iniciativa que podría mejorar la oferta de transporte es el desarrollo de la aplicación (App) “Voy contigo”, que permita enlazar a pasajeros que desean transporte con conductores de vehículos privados que se sientan dispuestos a dar el transporte gratuito, a “dar la bola”. Lo mismo que UBER, pero gratuito. Ese transporte no tiene que ser de puerta a puerta. El mayor problema es el tema de la seguridad, pero ese problema se resuelve si la App es manejada por una autoridad, digamos el INTRANT, que puede conocer la identidad del pasajero y del conductor, como el caso de UBER.

Poner en marcha una aplicación como “Voy contigo” nos acercaría como sociedad. Utilizarla sería como estar diciendo: **No estamos tan lejos, voy contigo!!!**

5. <u>DIGESETT bajo la autoridad del INTRANT</u>

La DIGESETT debe estar bajo la autoridad del INTRANT. El transporte es algo más que “Pito y seña”. Actualmente no se respeta ninguna señal de tránsito, por el contrario, la actual policía de la DIGESETT interviene las esquinas y obliga a los conductores a violar los semáforos. Una norma no escrita del transporte dice que si existe una señal de tránsito que no se respeta, es mejor retirarla; con la actual DEGESETT es mejor retirar todas las señales y todos los semáforos. La Policía de Tránsito debe ser un cuerpo policial especializado y bajo el control total del INTRANT.

Exigir respeto irrestricto a las señales de tránsito: Uso de carriles, semáforos, No Estacione, Solo Izquierda, Solo Derecha, Solo Derecho, No Pasajeros, en fin, respeto total a las señales de tránsito.

6. **<u>Que esta Mesa de Transporte asuma el liderazgo.</u>**

El Transporte es una realidad que está relacionada con todas las actividades de una sociedad.

Mejorar el transporte no es resultado de la decisión de ninguna institución en particular. Por el contrario, mejorar el trasporte es el resultado de la puesta en marcha y el éxito de un plan, que involucra las decisiones de muchas Instituciones, empresas, organizaciones y sobre todo, el decidido apoyo de los ciudadanos.

Esta Mesa de Transporte del CES debe asumir el compromiso de generar el apoyo social necesario para lograr mejorar nuestro transporte. Esta Mesa tiene que asumir ese compromiso y es la más llamada a hacerlo porque tiene la representación de todos los sectores.

En el tema transporte se necesita mucho liderazgo y esta mesa tiene la oportunidad de asumirlo.

RESUMEN DE LAS PROPUSTAS

Apoyar y promover el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, del INTRANT.

Convertir las “Ciudades dormitorio” en “Ciudades satisfechas” para reducir la cantidad de viajes y hacer más corta su trayectoria. Que el ciudadano encuentre en su entorno la solución a sus necesidades.

Apoyar y promover el Plan de los Tres Pasos, PPK propuesto y explicado anteriormente en esta presentación. Plan que logra el control Estatal de las rutas alimentadoras, actualmente bajo el control de los transportistas y permite el establecimiento de un Sistema Integrado de Transporte Público.

Apoyar y promover la App “Voy contigo”, propuesta y explicada anteriormente en esta presentación.

Apoyar y promover que la DEGESETT sea controlada por el INTRANT. Respeto irrestricto a las señales de tránsito.

Que esta Mesa asuma el compromiso de apoyar y promover en la sociedad estas propuestas y otras que podrán venir. En el tema transporte se necesita mucho liderazgo y esta mesa tiene la oportunidad de asumirlo.

Por Alianza País

por el Centro Juan XXIII

_____

Ing. Mario Bergés