SITRAP. Sistema Integrado de Transporte Público

Conceptos y criterios para la sostenibilidad.

Tres conceptos primordiales deben tomarse en cuenta para la sostenibilidad del transporte público: ***el ser humano, la creación de un sistema y la potenciación del mismo.***

En primer lugar el ***ser humano*** *debe ser el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible, todos tenemos derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza, tal y como lo expresa el primer principio de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.*

Al colocar el ser humano como centro del estudio y desarrollo de las acciones inmediatas encaminadas a la solución gradual del deterioro de este sistema, ***postulamos que la movilidad masiva de pasajeros será efectiva si es sustentada en la creación de un sistema institucional de participación público – privado (en un principio), que pueda potenciar la integración en los siguientes aspectos: integración administrativa, integración tarifaria, integración de modos y servicios, integración urbana, integración de políticas gubernamentales****.*

a. Integración administrativa: *Fusionando en un sólo organismo a los principales actores que intervienen en la movilidad masiva de pasajeros dentro de la ciudad. Esta fórmula considera que todo lo que tiene que ver con la movilidad masiva de pasajeros en una zona geográfica o región determinada, posea una unidad de acción socioeconómica y promueva un desarrollo conjunto y armónico, correspondiente a un solo organismo. Por lo tanto todas las instituciones u organismos que tengan atribuciones relacionadas con el transporte público, deben ceder todas sus competencias a ese organismo. Esto eliminará una serie de estamentos burocráticos y dificultades que surgen al momento de iniciar la coordinación sistemática del servicio estatal.*

b. Integración tarifaria: *Integrando las tarifas de las diferentes modalidades de transporte en un mismo paquete; unificando los precios de los servicios y creando un sistema de billetaje único, fácil de utilizar en cualquier modo de transporte. Esto hace que el uso del transporte público sea más sencillo y más accesible.*

Esta integración permite un control novedoso en las distancias recorridas y en la cantidad de clientes transportados de un lugar a otro de la ciudad, de manera que pueda crearse modalidades de pagos desde el gobierno hasta los operadores privados de las líneas que operen. En la región de ***Barcelona*** *en España se han integrado las tarifas de todos los modos de transporte público, correspondientes a más de 40 operadores diferentes.*

c. Modos y servicios: *Debido a la complejidad de nuestra ciudad y la gran variedad social y económica de los habitantes que se sitúan a lo largo de todo la Provincia de Santo Domingo, no es posible resolver los desplazamientos a cualquier destino en un mismo viaje o tipo de transporte, por lo tanto las modalidades para desplazarse dentro de ciertos espacios urbanos será determinado por la condición del lugar a movilizarse. Debe determinarse e integrarse todas las modalidades y servicios ofertados en la ciudad, de manera que cada uno pueda ubicarse en los diferentes sectores según las necesidades. Tal y como se realiza en la ciudad*

*de **Curitiba** en el estado de Paraná en Brasil, donde existe una red integrada de transporte público, con un sistema de autobuses articulados y biarticulados de gran capacidad.*

d. Urbana: *Promoviendo la densificación residencial y la combinación de actividades alrededor de las líneas de transporte público, practicando de esa forma una adecuada política de usos de suelo. Fomentando actividades de pequeño comercio y empleo alrededor de las estaciones.*
*Podemos ver como en la ciudad de **Pórtland** ubicada en el estado de Oregón (EEUU), se activó a principios de la década de los setenta, un plan integral para desarrollar el Área Metropolitana de esta ciudad.*

e. Políticas gubernamentales: *Procurando la unidad entre los criterios estatales y sindicales; diseñando un compendio de medidas orientadas a satisfacer en primer lugar al individuo <cliente> que utiliza los servicios de transporte público.*
*En **Francia** se han desarrollado desde 1982 los Planes de Desplazamientos Urbanos (PDU, Plans de Déplacements Urbains), aplicados a ciudades con más de 100,000 habitantes; estos planes definen las grandes orientaciones de la política de movilidad en ciudades y en el área circundante, con la finalidad de garantizar un equilibrio a largo plazo entre las necesidades de movilidad y el medio ambiente.*

*Un tercer criterio en la búsqueda de la sostenibilidad del transporte público, es el **potenciar** en todas nuestras ciudades la utilización del transporte colectivo. De nada nos sirve poseer el mejor sistema de transporte masivo de pasajeros del Caribe si no desarrollamos estrategias fuera de la tecnicidad del transporte público, pero perfectamente ligadas al desarrollo del mismo. Proveyendo mayores ventajas a los usuarios de medios de transporte público, por encima de las ventajas que podrían proporcionarle los automóviles:*

a) Estableciendo espacios adecuados para tomar y dejar pasajeros

b) Incrementando la cantidad de estacionamientos públicos y privados en los alrededores de las principales estaciones de transporte de manera que sean utilizados como aparcamientos disuasorios

c) Facilitando el acceso y el uso de ciertos lugares a los medios de transporte público por encima del ofertado al vehículo privado o construyendo carriles-bus de uso exclusivo en las zonas de mayor entaponamiento.

Erick Dorrejo Medina
@erickdorrejo