

COLECTIVIZACIÓN DEL TRANSPORTE MASIVO ⁱ

ANEXO X.11: FICHA DE TECNOLOGÍA COLECTIVIZACIÓN DEL TRANSPORTE MASIVO

El transporte es el segundo sector en emisiones después del sector eléctrico, contribuyendo con 6MtCO₂e o 22% del total de emisiones en 2010. Un sistema de colectivización del transporte masivo eficiente debe proporcionar servicios que sean frecuentes, rápidos, puntuales, seguros, cómodos, limpios y asequibles. El sistema va acompañado de una facilidad de acceso a pie y ciclismo hacia las estaciones de tránsito. Se requiere medidas de urbanismo como complemento.

A.2.Características de la Tecnología

La de colectivización del transporte masivo puede mover grandes cantidades de personas a un menor costo para el individuo y la sociedad. Los sistemas utilizados en el país son los Autobuses, la Línea del Metro (se proponen 6 líneas en total para el 2030) y el sistema BRT (Bus Rapid Transit) se ha propuesto para implementar aunque aún no se ha establecido, este sistema de buses es más rápida, mayor capacidad, requieren carriles dedicados, paradas de todo terreno, rápido embarque y parada, se propone 9 líneas con capacidad para transportar 1.3 millones de pax/día.

A.3. Aplicabilidad y potencial específico del país

Alta aplicabilidad y potencial en el país (metro, BRT, Autobuses)

A.4. Estatus de la tecnología en el país

La colectivización del transporte masivo en la RD ha comenzado con una línea de metro terminada y otra en progreso. Los autobuses alimentadores del metro aun incipientemente están trabajando. Existen líneas de autobuses privados y públicos y una flota vehicular en no muy buen estado. La flota vehicular es bastante vieja e ineficiente que depende al 100% de combustibles fósiles importados, las cuales se estima que duplicarán hacia el 2030. El sistema de transporte público está compuesto por 1 línea de metro terminada, 1 en progreso y sistemas de buses poco fiables y efectivos. También existe un transporte público de pasajeros en vehículos particulares (que caben 5 pasajeros) que es vieja e ineficiente la cual funciona con GLP en su mayoría.

A.5.Beneficios sociales, económicos y ambientales al desarrollo

Es mucho más barato mover un gran número en un solo vehículo que mover a unas pocas personas en cada vehículo, requiere de un gran número de vehículos de transporte, al colectivizarse se hace mucho más eficiente moviendo mas personas en menos vehículos. Las ciudades y países que tienen altas tasas de uso de transporte masivo gastan mucho menos en transporte general que localidades donde grandes proporciones de la población utilizan vehículos privados como la RD. Más personas lo pueden utilizar para satisfacer sus necesidades: para llegar a los centros de salud, escuelas, trabajo y otros servicios, para hacer conexiones sociales vitales. Es un factor que conduce a una mayor igualdad e inclusión, las comunidades con menos vehículos particulares, un sistema de transporte eficaz y buenos sitios para caminar y ciclorutas, son lugares agradables para vivir, con menos congestión y ruido y mayores niveles de interacción social – todos los factores que han demostrado para mejorar la salud y felicidad. En las zonas urbanas más densas, menos energía y otros recursos se necesitan por residente urbano por la disposición no sólo de las carreteras, sino también de todos los otros servicios que necesitan, como senderos, rutas de

bicicleta, electricidad, gas, líneas de telecomunicaciones, agua, alcantarillado, drenaje de aguas pluviales entre otros.

A.6. Beneficios para la Mitigación al Cambio Climático

Utiliza menos energía y emite menos GEI que los vehículos privados, el transporte masivo tiene muchos otros beneficios ambientales ya que, muchas más personas pueden ser transportadas dentro de un período de tiempo y espacio dado que los que pueden transportar los vehículos privados, y esto contribuye a menos emisiones.

A.7. Requerimientos financieros y costos

Dada la complejidad sistémica y tecnológica de sistemas modernos de transporte integrado, desarrollar la capacidad necesaria para planificar, construir y operar estos sistemas puede ser un reto. Una solución consiste en formar una alianza con una localidad que ya tiene esas tecnologías y sistemas. Los costos operativos pueden ser parcialmente cubiertos por tarifas de pasajeros, pero casi todos los sistemas de transporte público moderno están subvencionados por el Gobierno, y cada ciudad o localidad debe decidir la cuantía del subsidio que se puede permitir proporcionar. Para la instalación del sistema BRT y más líneas del Metro se requiere (DECCC) préstamos para financiar proyectos de infraestructura, certificados de reducción de emisiones a través del Mecanismo de Desarrollo Limpio y estudios de factibilidad en el caso del BRT. Para continuar con la expansión de 5 líneas del Metro de Santo Domingo se requerirán 1835 USD Millones, para el período 2011-2030. Para la construcción de 9 líneas alimentadoras del metro con BRT, 525 USD Millones, en ese mismo período (DECCC).

Fuente: Elaborado por el Equipo ENT RD, a partir de las consultas con actores clave del sector transporte, DECCC y TNA Guide book Series, Technologies for climate change Mitigation, Transport Sector (2011), PNUMA, UNEP Risø Centre, GEF.

ⁱ This fact sheet has been extracted from TNA Report – Dominican Republic - Evaluación de necesidades tecnológicas y planes de acción tecnológica para adaptación al cambio climático. You can access the complete report from the TNA project website <http://tech-action.org/>