



CONFEDERACION NACIONAL DE ORGANIZACIONES DEL TRANSPORTE

RNC. 4-0151086-3

REGISTRO SINDICAL No. 95-92

Santo Domingo, D.N.
11 de marzo de 2022.

Señor:

Luis Rodolfo Abinader Corona.
Honorable Señor Presidente Constitucional
de la República Dominicana.

Su Despacho,
Ciudad.-

Vía: Consejo Económico y Social (CES).

Asunto: Propuesta para el
programa gubernamental de reforma del
sector transporte.

Distinguido Señor Presidente:

Por medio de la presente luego de extenderle un afectuoso saludo y a propósito de su iniciativa en torno a la mesa del Diálogo Nacional con el fin de discutir las reformas para impulsar la transparencia y modernización del Estado, la **CONFEDERACIÓN NACIONAL DE ORGANIZACIONES DEL TRANSPORTE (CONATRA)**, tiene a bien someter las siguientes propuestas ante usted y el **Consejo Económico y Social (CES)**.

PREÁMBULO:

CONSIDERANDO que el Gobierno Dominicano está en la obligación de discutir con los principales representantes del sector transporte de pasajeros y de carga de nuestro país la política sectorial en materia de transporte lo antes posible.

CONSIDERANDO que la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, es el marco regulatorio que tiene como finalidad la





regulación de las actividades de la movilidad, transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial.

CONSIDERANDO: Que todo el sector transporte entiende que el **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)** ha actuado en cumplimiento de la ley 63-17, cuyas actuaciones se encaminan hacia una verdadera concretización del sistema de tránsito y transporte terrestre en el país, sin embargo, de manera particular entendemos que los actores y operadores del sector transporte, tienen que ejercer su rol, y cumplir con su parte, haciendo propuestas integrales, enfocando e identificando los principales problemas que impiden la superación del sistema de tránsito y transporte en la República Dominicana, a fin de que se puedan efectuar los cambios favorables para el mejoramiento y la aplicabilidad de la nueva normativa legal y para que la misma vaya en beneficio del sector y de los ciudadanos a nivel nacional.

CONSIDERANDO: Que la República Dominicana a partir de la instalación del actual Gobierno, se encuentra inmersa en un proceso de modernización y reforma del Estado y sus instituciones, el cual procura entre otros aspectos, la búsqueda de soluciones definitivas a los problemas que afectan la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, sin embargo este proceso de modernización, que se encontraba en un gran estancamiento, debido a la falta del establecimiento de reglas claras que incluyeran propuestas integrales para beneficio de todos los sectores involucrados, principalmente de los usuarios de este importante servicio.

CONSIDERANDO: Que en adición a lo anterior y a pesar de los esfuerzos del Estado Dominicano a través del **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**, en la regulación de este sector, existen otras variables que no han permitido que se implementen los mecanismos más idóneos para desarrollar ese proceso de modernización y reorganización del sector transporte en la República Dominicana, por lo que entendemos deben darse los pasos necesarios para producir un diálogo general de entendimiento con el sector transporte, para lograr salir definitivamente del estancamiento e impedir que se





produzcan escenarios en el transporte, que afecten de manera directa a los ciudadanos que utilizan estos servicios en toda la geografía nacional.

CONSIDERANDO: Que para que el Estado Dominicano pueda cumplir con su responsabilidad de reorganización de la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en el país, se necesitan reglas claras y precisas, muy especialmente las relacionadas al aumento constante de precios de los combustibles, la correcta inversión de los fondos recaudados para el cambio del parque vehicular establecidos en el artículo 20 de la Ley 253-12, para el Fortalecimiento y la Capacidad Recaudadora del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible, modificado por la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en su artículo 20.

CONSIDERANDO: Que de igual forma se le debe dar cumplimiento a lo establecido en la Sentencia del Tribunal Constitucional, marcada con el Número TC/0589/18, de fecha diez (10) de diciembre del año dos mil dieciocho (2018), mediante la cual se ordena precisamente darle cumplimiento a lo establecido en el artículo 20 párrafo III, de la Ley 253-12 Sobre el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudadora del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible, ordenando que sean liberados los recursos generados por la partida especializada para la sustitución de la flota vehicular del transporte público de pasajeros y de carga en la República Dominicana, ya que el Tribunal Constitucional le dio aquiescencia al planteamiento de la parte accionante (sector transporte), acerca de que esos recursos han sido recaudados en su mayoría, fruto de las actividades productivas de los operadores de las rutas de transporte público de pasajeros y de cargas del país y que es un clamor público y reclamo de los trabajadores del volante organizados de la República Dominicana, que el gobierno obtempere y cumpla con el mandato de la Ley 253-12 que ordena que el **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**, utilice esos recursos a los fines correspondientes y en coordinación con los representantes del sector transporte, (las





Federaciones, compañías de Choferes y los Sindicatos organizados y debidamente registrados).

CONSIDERANDO: Que la normativa legal (ley 63-17), establece además que también podrán constituirse instrumentos financieros con los recursos de ese fondo especial, con capacidad de emisión de valores respaldados en Fideicomiso de oferta pública para dotar al **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**, de una mayor agilidad y eficiencia financiera en el manejo de estos fondos, estableciendo en su párrafo ÚNICO que estos fondos serán utilizados exclusivamente para el programa de renovación vehicular del transporte de pasajeros y cargas, cuyo diseño y regulación estará a cargo del **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**.

CONSIDERANDO: Que según un cálculo realizado por técnicos especializados, los recursos recaudados hasta el momento para la sustitución de la flota vehicular del transporte público de pasajeros y de carga, oscila la suma de **miles de millones de pesos**, con los cuales se contribuiría a la solución de los males de este sector y se beneficiaría de manera directa a los usuarios de este servicios a nivel nacional, además de lograr una verdadera reorganización y adecuación de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito, la seguridad vial y el mejoramiento del medio ambiente, lo que se traduciría en un trascendental avance, progreso y modernidad de la República Dominicana.

CONSIDERANDO: Que dentro de los principios básicos de ejecución del actual marco legal se encuentra el sistema integral de tránsito y transporte terrestre, mediante el cual se expresa que el Estado propiciará y fomentará un sistema integrado de movilidad, tránsito y transporte terrestre, definido como un conjunto de instituciones públicas y privadas, servicios, actividades comerciales, instalaciones, infraestructuras, vehículos, equipos y demás elementos organizados.

CONSIDERANDO: Que la nueva normativa legal (ley 63-17), establece que los antiguos sindicatos y operadores del transporte terrestre de pasajeros y de cargas, tienen





que transformarse en empresas para que cada uno de sus afiliados puedan formar parte de la nueva reorganización nacional del transporte y puedan optar por los beneficios de la nueva legislación.

CONSIDERANDO: Que las asociaciones, federaciones y sindicatos del transporte, al transformarse en compañías por mandato de la ley 63-17, solo incluyeron en esas compañías nuevas, a una reducida parte de los integrantes de esas entidades sindicales que aún cuentan con personería jurídica al amparo del **Código de Trabajo de la República Dominicana.**

CONSIDERANDO: Que los integrantes de esas entidades sindicales que aún cuentan con personería jurídica constituyen un amplio porcentaje de la clase obrera que se encarga de operar la enorme flota vehicular del transporte de pasajeros y de cargas en nuestro país desde hace décadas.

CONSIDERANDO: Que en consecuencia estos obreros o trabajadores del volante, se encuentran desprotegidos, no tienen un mecanismo legal de retiro ni de pensión y además no están favorecidos por el régimen actual de Seguridad Social de nuestro país.

CONSIDERANDO: Que en tal virtud representaría un acto de justicia social que el gobierno dominicano a través del Congreso Nacional modifique la ley 87-01 que crea El Sistema Dominicano de Seguridad Social de la República Dominicana, para sea creado un mecanismo para que cuando los obreros trabajadores del volante cumplan su edad de de retiro, o se encuentren incapacitados para ejercer su oficio, reciban asistencia social y una pensión digna.

CONSIDERANDO: Que además los operadores del transporte tienen que cumplir a cabalidad con todos y cada de las disposiciones legales en beneficio de sus empleados, tales como el Ministerio de Trabajo, la Seguridad Social, y demás órganos y entes del Estado, por lo que han tenido que cumplir a cabalidad con los aumentos establecidos por el Comité Nacional de Salarios, sumado a todos los incrementos en los gastos operacionales y administrativos, los aumentos constantes de los





precios de los combustibles durante los últimos meses de manera casi consecutiva, aumentos de los precios de los repuestos, partes mecánicas, lubricantes, accesorios, entre otros gastos de mantenimiento, componentes que han afectado de manera directa a los operadores del transporte de pasajeros y de cargas, teniendo estos que asumir grandes esfuerzos para no desaparecer y seguir brindando sus servicios a la población dominicana.

CONSIDERANDO: Que el artículo 125 de la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, le da la facultad al INTRAN para disponer el régimen tarifario para la prestación del servicio del transporte de pasajeros, el artículo 127 de dicha normativa legal, contempla la **Revisión Tarifaria**, estableciendo que las revisiones y modificaciones de las tarifas del transporte público terrestre de pasajeros serán competencia de dicho órgano estatal, quien podrá actuar de oficio o a petición de los prestadores de servicio.

POR TANTO y en el entendido de que el preámbulo que antecede forma parte íntegra de la presente solicitud, tenemos a bien **SOMETER A SU CONSIDERACIÓN LO SIGUIENTE:**

(1). Proponemos que la recaudación estimada en el **artículo 20, de la Ley No. 253-12 para el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible**, sea utilizada única y exclusivamente para la ejecución de proyectos de transporte de pasajeros conjuntamente con el programa de sustitución de las llamadas chatarras del concho o carros del concho, para sustituir esas destartaladas unidades vehiculares por minibuses que transporten a los usuarios de este servicio, desde los barrios del **Gran Santo Domingo** y el **Distrito Nacional**, hasta las rutas de los **Corredores de Autobuses** y a las paradas del **Metro** y los **Teleféricos**, en un rol de rutas alimentadoras del transporte masivo de pasajeros mediante la modificación del decreto núm. 353-18 que creó el **Fideicomiso**





de **Movilidad y Transporte (FIMOVIT)**, público e irrevocable, con una duración de veinte años y que tiene como fideicomitente y fideicomitado al **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)** y a la Fiduciaria Banreservas, como representante y administradora, para que en ese Fideicomiso se incluya a las empresas titulares de los nuevos **Corredores del Transporte de Pasajeros y de Cargas**.

(2). Proponemos que en el Proyecto General de Presupuesto para el próximo año 2022, se identifique un capítulo para el uso de los recursos generados para la sustitución de las unidades vehiculares en las llamadas rutas alimentadoras del sistema de transporte masivo, con los fondos establecidos en el **Párrafo III artículo 20 de la ley 253-12** y que se especifique el mecanismo de inversión de esos recursos.

A tal efecto proponemos la creación de una **Comisión de Veeduría, compuesta por notables de la sociedad civil, el sector transporte y el sector gubernamental**, que se encargue de darle seguimiento y supervisar las inversiones que se realicen con los recursos establecidos en el Párrafo III del Artículo 20 de la ley 253-12.

(3). Proponemos la modificación de la **Ley de Hidrocarburos, No. 112-00**, promulgada por el Poder Ejecutivo en fecha 29 de noviembre del 2000, para que se establezcan mecanismos transparentes de comercialización de los derivados del petróleo y para que se logre establecer una fórmula que permita que el sector transporte de pasajeros y de cargas de la República Dominicana se beneficie con precios en los derivados del petróleo, que permitan amortiguar el aumento de los costos operacionales de la flota vehicular utilizada para brindar este servicio.





(4). Proponemos la modificación de la **Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana**, en sus artículos:

Reglamento No. 177-18). Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

Que en virtud del artículo 16 del **Reglamento No. 177-18 Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**, sea conformado el **Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, establecido por dicho reglamento orgánico, para que en el mismo se integren a Representantes del Sector Transporte de nuestro país.

Modificar el artículo 126. Para que el otorgamiento de compensaciones económicas al sector transporte sean recomendadas por el **INTRANT al Poder Ejecutivo** y para que **Párrafo I.-** Las subvenciones que además sean enviadas para su aprobación al **Congreso Nacional**, sean primero aprobadas directamente por el **Poder Ejecutivo**.

Modificar el artículo 16. Inspección técnica vehicular. Los vehículos de motor serán revisados técnicamente cada año y de manera obligatoria, so pena de cancelación de su certificado de registro y matrícula en la **Dirección General de Impuestos Internos DGII**, por el **INTRANT**, previo a la expedición de la certificación denominada Marbete de Inspección Técnica Vehicular, de manera que no constituyan peligro para los usuarios ni contaminen el medioambiente. Sin embargo, los vehículos que tengan menos de tres (3) años de fabricación estarán exentos de esta revisión. **Párrafo.-** Únicamente aprobarán la revisión los vehículos en condiciones técnico mecánicas óptimas, que cumplan con las normas establecidas para el control de las emisiones contaminantes del aire sónicas y cuyos propietarios hayan pagado la tasa correspondiente.





PÁRRAFO: A los vehículos que no reúnan las condiciones para que sea autorizada su circulación mediante la inspección técnica vehicular, se le cancelará su registro ante la **Dirección General de Impuestos Internos DGII** y pasarán a la categoría de chatarras para desmantelar.

PÁRRAFO: Para que sea congelada la nómina de registros de vehículos en el país y solo se autoricen las respectivas importaciones de vehículos, tomando en cuenta el cálculo de las cancelaciones de certificados de matrículas que sean resueltos mediante la inspección técnica vehicular.

Modificar el artículo 216. Póliza de seguros de vehículo de motor obligatorio. Todos los propietarios de vehículos de motor, sin excepción, tendrán que adquirir una póliza de seguro, expedida por una compañía autorizada por la **Superintendencia de Seguros** de conformidad con la ley, siempre que reúnan los requisitos obligatorios establecidos en el **artículo 166** y sus párrafos de la presente ley.

PÁRRAFO: Para establecer horarios únicos de circulación de vehículos dedicados al transporte de personal, al transporte escolar, transporte de mercancías en vehículos pesados y otros servicios de transporte.

PÁRRAFO: Para establecer circunstancias en las cuales se permita al **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**, ordenar la circulación vehicular en función de las numeraciones de sus placas, (nones y pares), para reducir los entaponamientos en las vías públicas.

(5). Proponemos la el establecimiento de una representación del sector transporte en el **Consejo de Seguridad Social de la República Dominicana**, en virtud del principio de la igualdad de participación establecido en la ley 87-01 que crea El Sistema Dominicano de Seguridad Social de la República Dominicana, para que esa representación se encargue de sugerir y gestionar las condiciones y procedimientos para que los transportistas dominicanos **que no estén beneficiados por el régimen actual**





de Seguridad Social de la República Dominicana y que sobrepasen la edad de los 65 años y que puedan demostrar haber laborado en ese oficio con sus licencias de conducir al día durante un mínimo de 20 años, sean beneficiados con el sistema de pensiones y los servicios de salud.

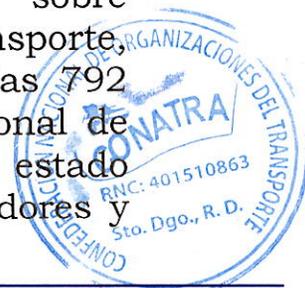
Sobre la revisión del régimen tarifario para el transporte de pasajeros y de cargas, proponemos lo siguiente:

PRIMERO: Que ese **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)** tenga a bien realizar una nueva **REVISION Y MODIFICACION** en la tarifa del transporte público de pasajeros, sustentada en los componentes siguientes:

a) El **aumento del salario** establecido por el **Comité Nacional de Salarios** que ha sido asumido por los operadores del sector transporte a sus empleados para cumplir con la ley, sumado al aumento de todos los gastos operacionales y administrativos, **aumentos constantes de los combustibles durante los últimos meses de manera consecutiva**, aumento de los precios de los repuestos y partes mecánicas, lubricantes, accesorios gastos de mantenimiento, entre otros; todo ello de conformidad con lo establecido en los artículos **125 y 127** de la **Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana**.

SEGUNDO: Establecer los siguientes puntos:

- Reconocer el incremento del capital solidario del sector transporte, vía las Cooperativas de transporte, donde se les reconozca las exenciones para los repuestos, gomas, aceites, baterías y otros productos que son propios de los vehículos usados en el servicios de transporte público.
- En el cumplimiento de la ley 63-17, sobre transformación de sindicatos a empresas de transporte, sea tomado en cuenta los representantes de las 792 empresas que ya conforman el Consorcio Nacional de Transporte Conatra SAS, con quienes se ha estado trabajando las operaciones de los nuevos corredores y



en la modalidad de Fideicomiso y siguiendo las directrices del Intransit.

- Que los estudios de factibilidad para nuevos corredores, sean realizados más apegados a la realidad y con los actores del sistema de transporte, ya que las proyecciones económicas no se corresponden con los datos en operaciones pilotos. Esto ahora con mucho más razón, ya que estamos en la salida de la pandemia y deben tomarse en cuenta los nuevos factores, para la sostenibilidad económica.
- Que se cree un mecanismo administrativo ágil y transparente para la deschatarrización de los vehículos que deben salir de las calles, dentro de la renovación del parque vehicular.
- Que se regulen las operaciones de motores que operan paralelamente a los corredores o rutas debidamente legalizadas y con licencias otorgadas por el Intransit. Que se cree una licencia especial para los grupos de motores, y que estos sean integrados como alimentadores a los diferentes corredores.
- Que se establezca la creación de un marbete electrónico con informaciones reales de los vehículos y propietarios, que contribuya a mejorar la seguridad ciudadana mediante la fiscalización con tecnología de choferes y vehículos en circulación.
- Hacer un levantamiento para determinar cuántas asignaciones de tarjetas de Bonogás están siendo utilizadas por los operadores de rutas del transporte de pasajeros y cuánto se ha decomisado el gobierno con las tarjetas suspendidas.
- La implementación del sistema de taxis eléctricos para nosotros asumir una rebaja sustancial en los precios de las tarifas de servicios de taxis en las principales zonas turísticas y metropolitanas del país.





- Hacer un levantamiento de la economía productiva del sector transporte.
- Establecer el costo de operación de las rutas del transporte público de pasajeros en función de la cantidad de kilómetros recorridos, o sea costo por kilómetro de cada pasaje, para así analizar mediante la frecuencia y kilometraje recorrido el tipo y monto de compensación económica que el gobierno debe otorgar a cada unidad vehicular debidamente autorizada a operar en la rutas del transporte de pasajeros del territorio nacional.
- Establecer que para operar en el servicio de transporte público de pasajeros en cualquier categoría, desde conductor de autobuses, minibuses, automóviles y motocicletas para el transporte de pasajeros, los transportistas sean dotados de una licencia especial que se les otorgue sólo a los conductores que utilizan ese servicio como oficio para su sustento económico
- Establecer que la rotulación vehicular de los vehículos que componen la flota del transporte público de pasajeros en todas sus categorías sea obligatoria y que se realice mediante la colocación de un rótulo visible y de un tamaño y colores que se destaquen.

En la Ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los once (11) días del mes de marzo del año dos mil veinte y dos (2022).-

Por la comisión técnica de Conatra:

Wilson Antonio Marte

