18 marzo 2022
Resumen Propuesta del PLD en Mesa Transporte - CES

Saludos a los presentes…

Debemos iniciar recordando que la propuesta de "REFORMA" presentada por el Gobierno Dominicano es la continuación de la reforma del sector transporte iniciada por el Partido de la Liberación Dominicana (PLD), cuando, en 2017, creó al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), según mandato de la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Desde el PLD vemos con buenos ojos que se dé continuidad a una política de Estado elaborada con el mayor rigor científico y apoyados de expertos locales e internacionales, como la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y otros.

Sin embargo, planteamos concretamente cuestiones que tienen que ver con la forma en que el actual gobierno implementa dicho plan, así como con otras que, aunque no fueron presentadas por las autoridades en la Mesa de Transporte del CES, guardan una relación importante para garantizar el éxito de todo lo que se está haciendo y lo que se pretende hacer en el sector transporte:

1. La implementación de los nuevos corredores de autobuses debe implementarse como se formuló en el gobierno pasado, actualizando los estudios de vialidad, garantizando la participación de todos los choferes que formen parte de la compañía de transporte y el cumplimiento de sus responsabilidades como operador (frecuencia, cantidad de autobuses, uso de la tarjeta de transporte, etc.) hay denuncias de que se está aceptando pago en efectivo en los autobuses.

2. El plan de chatarrización, diseñado en el anterior gobierno donde se dejo el levantamiento de todo, mayores 65 años, discapacitados, cantidad de vehículos que serían chatarrizados, cantidad de vehículos que por su año de fabricación cumplían y podían ser usados en otros corredores, etc. La chatarrización (ver acuerdo con metaldom) debe realizarse paralelamente a la implementación de los nuevos corredores de autobuses, para garantizar la eliminación de los inseguros y contaminantes carros de conchos sustituidos,

compensando económicamente a sus propietarios como quedó establecido (según tabla de precios de la DGII) incluyendo los planes para aquellos choferes que no eran propietarios de vehículos pero que hacían la labor de chofer, los vehículos calificados para chatarrizar, en ningún caso pueden reutilizarse para otros usos/rutas. El fondo para estas actividades se dejó en el ministerio de hacienda, solo seria solicitarlos.

3. Debe acometerse la implementación de los programas educativos promovidos en la pasada administración, para incluir, de manera transversal, la educación vial en el sistema educativo dominicano, tocar las puertas del MINERD para que proceda a su implementación.

4. En el nuevo Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV) 2020-2030, toda línea de acción o iniciativa vinculada al PEMUS, sobre todo en el eje "Movilidad", debe ser priorizada, redefiniendo necesariamente su cronograma de implementación para adelantar su ejecución a unos tiempos que sean correctos.

5. Atreverse a hacer el corredor Churchill en un carril exclusivo, es el transporte masivo el que debe ser priorizado, es el autobús el que debe ir rápido, no el vehículo privado, esto con el fin de motivar al usuario al uso del transporte público, como es lo normal en otros países.

6. Se debe Subsanar la exclusión de la terminal de autobuses de Santo Domingo Este del plan que busca sacar del centro de la ciudad el transporte interurbano (las terminales del este actualmente están en la Duarte en el entorno del parque enriquillo), logrando además traer turistas desde el este a los 3 ojos, parque del este, faro a colon, primera iglesia del nuevo mundo y marina.

7. La implementación de la inspección técnica vehicular debe partir del trabajo realizado dentro del marco del convenio de colaboración entre los gobiernos de Costa Rica y República Dominicana, con financiamiento de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS).

8. Deben impulsarse entrenamientos continuos de formación, abordaje y aplicación de la ley a los agentes de la DIGESETT, dotar la institución de más recursos humanos, financieros y herramientas, sobre todo tecnológicas. por tanto, deben continuarse proyectos como la ampliación y mejora del Centro de Control de Tráfico, iniciado en el año 2018, que conllevaba la puesta en

marcha de sistemas inteligentes, sensores y otros dispositivos, para cambiar la cultura del agente de tránsito que intenta hacer el trabajo de los semáforos, por una cultura gestión inteligente de la movilidad basada en tecnología que la haga más eficiente.

9. Debe socializarse y si es necesario replantear el contrato del fideicomiso FITRAM en apego a las leyes, para evitar que la inversión privada (a través de la adición de fideicomitentes adherentes), la generación excesiva de deuda o la inversión de activos ociosos en instrumentos financieros del mercado, pueda comprometer el patrimonio fideicomisito del Estado Dominicano. Asimismo, debe explicarse la vinculación de esta herramienta con el fideicomiso creado por la Ley No. 63-17, el FIMOVIT; así como, además, debe clarificarse, si el nuevo fideicomiso funcionará bajó el régimen de la Ley No. 340-06 de compras y contrataciones, así como se observa la atribución de funciones que, por ley, corresponden a otras instituciones como lo son el MOPC, Alcaldías, y el mismo INTRANT.

10. Debe aclararse en que consiste el "subsidio al sector transporte", para que la sociedad sepa que no se trata de mecanismo obsoletos y violatorios a las leyes, como en lo que se convirtieron el plan RENOVE y la asignación de combustible a federaciones con la intención de que no aumentaran la tarifa, pues en demasiadas ocasiones se ha constatado que este combustible ha sido vendido a los choferes a precios mas altos, y, por esto, estas medidas no aportaron a la estabilidad o disminución de la tarifa del pasaje. Justamente estas medidas, caracterizadas por su falta de transparencia, fueron eliminadas por el gobierno anterior y por la Ley No. 63-17 que establece que los subsidios del sector deben ir de manera directa al usuario a través de diferentes mecanismos, como cargar subsidios focalizados a las tarjetas sociales creando el bolsillo transporte, programas sociales, etc.

Estas observaciones además de ser parte de la propuesta serán cargada en el CES de manera ampliada.
Gracias