



Reforma del Transporte

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)

Marco Jurídico.

Marco Jurídico

Leyes:

- La Ley Núm. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana;
- Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública y su reglamento de aplicación;
- Estrategia Nacional de Desarrollo-END, Ley 1-12;

Reglamentos:

- Reglamentos Promulgados: 15;
- Reglamentos en Proceso de Promulgación: 4;

Instrumentos de Planificación;

- El Plan Nacional Plurianual de Inversión Pública (PNPIP);
- El Programa de Gobierno 2020-2024;
- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Marco Jurídico

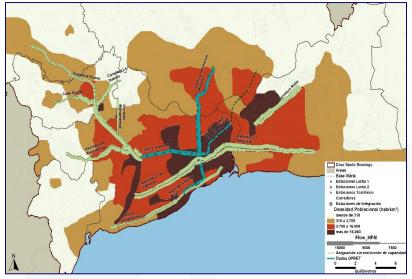
Normativas Técnicas:

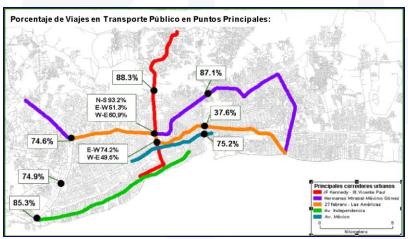
- Estaciones de Inspección Técnica-Vehicular, Resolución NT 01-2019;
- Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Inspección Técnica-Vehicular, Resolución NT 02-2019;
- Pruebas a realizar para obtener las licencias y autorizaciones para conducir, Resolución NT 03-2019;
- Enseñanza de la Conducción, Resolución NT 04-2019;
- Aptitudes Psicofísicas para la Conducción, Resolución NT 05-2019;
- Centros Médicos de Evaluación Psicofísica de Conductores (CEMECO), Resolución NT 06-2019;
- Protocolo y los Instrumentos para realizar la Exploración /Evaluación de las Aptitudes Psicofísicas de los Conductores, Resolución NT 07-2019;
- 1era Edición Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Resolución NT 08-2019

Característica del Trasporte (basada en PMUS):

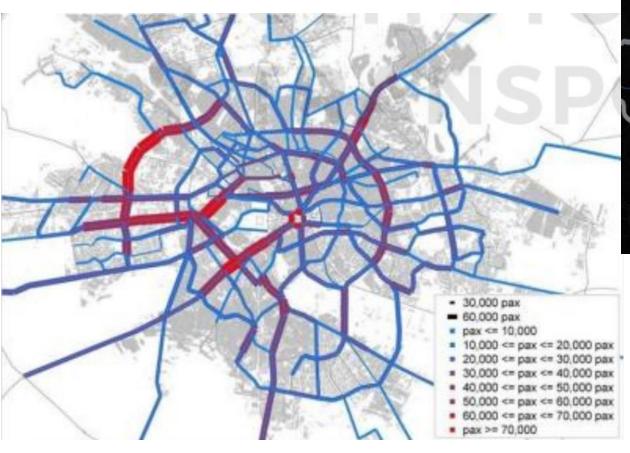
- a) El transporte en la República Dominicana se ha deteriorado históricamente y se ha caracterizado por ser desordenado, ofrecer un servicio de mala calidad, tener un alto costo, ser ineficiente, no inclusivo, hostil al ciudadano, no planificado y es uno de los sectores más conflictivos socialmente.
- b) Santo Domingo ha conocido un crecimiento demográfico exponencial de 3.5 a la fecha con una proyección al 2030 de 4.4 millones de habitantes y concentra los principales retos de transporte urbano del país.
- c) La falta de planificación urbana, junto con la omnipresencia de vehículos motorizados, ha dado lugar a un alto nivel de contaminación atmosférica y de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI).
- d) La Provincia Santo Domingo es la ciudad de mayor tasa de mortalidad relacionada con los accidentes de tráfico de América Latina.

Demanda de Viajes y Densidad Poblacional.





Estructura Urbana Oferta y Demanda GSD

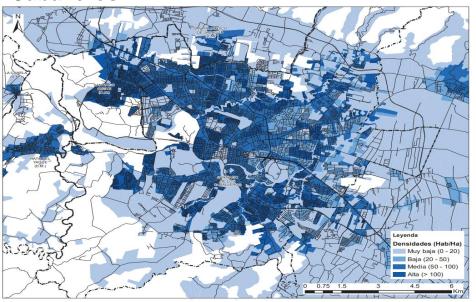




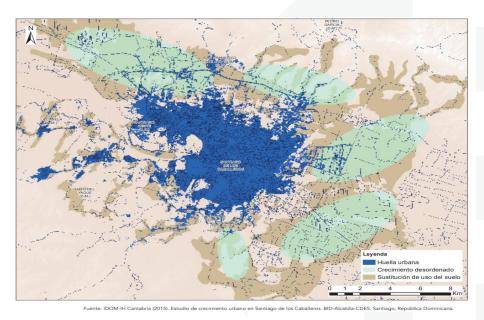
- Alta demanda en las radiales, esp. oeste y norte.
- Desequilibro territorial.
- Crecimiento territorial proyectado.

e) Contexto Territorial Y Socioeconómico Santiago de los Caballeros: La ciudad de Santiago de los Caballeros se ha desarrollado como una ciudad monocéntrica, que concentra toda la actividad en el centro urbano, consolidando los viajes desde la zona periférica hacia las zonas de atracción de viajes, como son los grandes generadores de empleos, centros educativos y gestiones institucionales.

Densidad Poblacional Santiago de los Caballeros

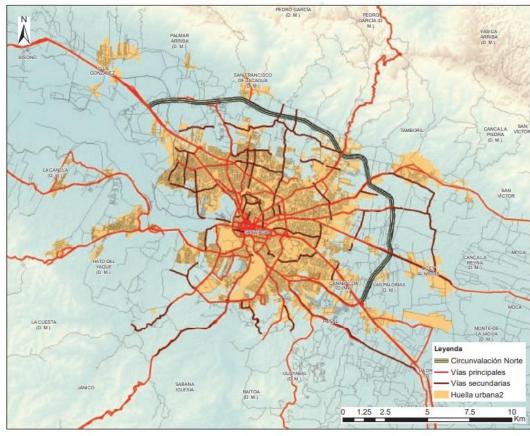


Crecimiento de la Huella Urbana



f) Las rutas de Santiago de los Caballeros se han ido consolidando en base a servicios informales originados en la periferia hacia el centro de la ciudad, y de manera complementaria, en rutas circulares que conectan los viajes alrededor del centro urbano.

Cobertura de Rutas de Transporte Público



Catastro de Rutas de Transporte Público

Fuente: PIMUS (2018). Actualización del Diagnóstico y propuesta de gestión de la movilidad urbana de la zona metropolitana de Santiago de los Caballero BID-CDES. Santiago, República Dominicana

Inicio de los procesos de organización del transporte urbano:

- g) La planificación de la política de transporte urbano de Santo Domingo se remonta al año 1999, en base a un diagnostico preparado por el consorcio SYSTRA-SERCITEC-SOGERLEG; luego se elaboró el Plan Maestro de un Sistema de Metro establecido para el período de 2006 a 2025;
- h) Inauguración de la primera línea de metro (L1) en el año 2008 y de la segunda (L2) que se inauguró en 2012;
- i) Crecimiento de la demanda de servicios del Metro de Santo Domingo a 260.000 promedio todos los días, lo que ha generado una saturación de los servicios;
- j) Se realizó la ampliación del sistema de transporte público mediante una extensión en Santo Domingo Este de la L2 y una línea de teleférico que inició su operación en mayo de 2018.



El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del Gran Santo Domingo (6 municipios, 1,400 km2) fue elaborado con el apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y la Unión Europea (UE).

Las características principales del sector se describen en la parte Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) destaca en su diagnóstico unas puntualizaciones del trasporte público de pasajeros, según se destaca a continuación:

- a) De la oferta de superficie independiente del servicio que existe, 16 mil unidades son carros de trasporte público (concho), 3,000 unidades de mini-microbuses y los autobuses urbanos corresponde a la operadora del estado. De ese parque vehicular independiente, la edad de la flota es de más de 20 años.
- b) Cada viaje tiene una duración promedio de 1 hora 30 minutos, costando RD\$55.00 cada viaje.
- c) No existe una tarifa integrada.

Dentro de las políticas públicas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se destacan:

- a) Organización del servicio y de la intermodalidad
- b) Política tarifaria integrada y social
- c) Política fiscal a favor de la movilidad sostenible
- d) Política de gestión de la demanda
- e) Modernización del parque vehicular.

Población Móvil (71% 3,527,000

Tiempo Promedio 1 hora y 15 minutos

Costo Promedio LOS ALCARRIZOS RD\$55.00 pesos

Demanda de Viajes

- Vehículo Privado (42%)
- Transporte Público (36%)
 - Metro y Teleférico (9%)
 - Autobuses (13%)
 - Carros de Concho (14%)
 - Taxis (2%)
 - Motoconcho (3%)
- A Pie (21%)
- Otros (1%)

RED ACTUAL DE TRANSPORTE MASIVO





Fuente: PMUS Gran Santo Domingo

La República Dominicana se ha fijado objetivos ambiciosos en cuanto a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 25% para 2030, tomando como referencia el año 2010, como se indica en sus Contribuciones Nacionales Determinadas (CDN) y cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

















Para organizar esta red de transporte público en el Gran Santo Domingo y hacerla parte del sistema integrado, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible contempla como objetivos estratégicos:

- a) Favorecer el acceso a la movilidad y a las oportunidades metropolitanas a todos los ciudadanos;
- b) Contribuir con el territorio y la calidad del entorno urbano;
- c) Alinear las condiciones institucionales, técnicas , financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad a nivel metropolitano.

Marco Institucional

Luego de aprobación de la Ley 63-17, se ha creado el INTRANT con la responsabilidad de regular el sector del transporte. De manera general, la Institución se encarga de la planificación de la movilidad urbana a nivel nacional y local coordinando con las alcaldías, y será responsable de lograr el objetivo de desarrollar una red de transporte limpia, eficiente y sostenible, tal como se comprometió el país en su CDN.

Antes de 2017, más de 10 instituciones públicas tenían competencia en diferentes aspectos de la política de transporte. Con un Estado sumamente centralizado y la falta de capacidades y recursos de financiación a nivel local, la fragilidad del marco institucional era uno de los principales desafíos que enfrentaba la República Dominicana en materia de transporte urbano.

Los diversos socios y entidades públicas y privadas que operan cada modo de transporte (metro - OPRET, autobús de empresa nacional - OMSA, operadores privados) deberían ser regulados por el INTRANT con el tiempo.

Creación de la Oficina de Desarrollo de Proyectos de Movilidad Urbana e Interurbana, dependencia del Ministerio de la Presidencia

El Poder Ejecutivo a través del INTRANT ha venido gestionando cooperación internacional, para el desarrollo de una serie de iniciativas las cuales destacamos a continuación:

Programa de Apoyo a la Política de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, basado en políticas ("PBL") y tiene las siguientes características:

- a) Es financiado por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- b) Tiene la coordinación institucional a cargo del Ministerio de Hacienda.
- c) El cumplimiento técnico es tarea del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

El PBL está compuesto por dos tramos, los cuales destacamos a continuación:

Tramo 1: Compuesto por 30 reformas de políticas y 40 medios de verificación. Estatus: Fue concluido.

Tramo 2: Compuesto por 39 reformas de políticas y 67 medios de verificación. Estatus: Actualmente se encuentra en proceso para concluir en el primer trimestre del 2022.

Los fondos de cooperación de la Facilidad de Inversión para el Caribe (CIF), 10 Millones de Euros:

Con motivo del Convenio de Paris (2015, la República Dominicana marco unas metas muy ambiciosas para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, concretamente del 25% para el 2030.

Para ello las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (sus siglas en ingles NDC) enumero 5 ejes prioritarios para avanzar en ello por medio de un sector transporte limpio, eficiente y sostenible:

- a) La mejora de la flota de vehículos mediante la adopción de normas y controles.
- b) El desarrollo de nuevas modalidades de transporte limpio privado y público.
- c) La mejora del transporte de mercancías.
- d) La eficiencia energética en el sector del transporte.
- e) La sensibilización y el desarrollo de información estadística del sector.

En cuanto a las actividades enmarcadas en los fondos CIF, como hemos señalado anteriormente, se dividen en dos grandes componentes.

Componente 1: Apoyar la implementación de la Política Nacional de Movilidad Urbana y la reforma en curso del sector transporte urbano. El Programa proporcionara el apoyo a través de asistencia técnica e inversiones para fomentar la implementación de algunas medidas criticas del Plan de Acción a corto y mediano plazo. La prioridad del apoyo se centrará en tentativamente cuatro de estos temas: movilidad no motorizada, transporte público, movilidad inteligente y fortalecimiento institucional.

Componente 2: Apoyar la implementación del Programa de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Santo Domingo, desarrollado bajo la iniciativa MYC. En este programa se pretende desarrollar un diagnóstico integral de movilidad y construir escenarios de vías de movilidad mejoradas y sostenibles; definir las metas, objetivos y elaborar un plan de acción para alcanzar esta visión de movilidad para la ciudad; y apoyar al INTRANT para validar el PMUS a nivel técnico y político. Conseguido esto, se dará el paso a su implementación, monitoreo y evaluación real de este PMUS.

Propuesta de Reforma del Sector Transporte

- 1) Elaborar e implementar los reglamentos que se establecen en la Ley 63-17.
- 2) Gestionar el financiamiento de la ejecución de estos proyectos.
- 3) Implementar un plan de movilidad urbana sostenible.

- 3) Implementar un plan de movilidad urbana sostenible
 - 3.1 Sistema integrado de transporte público (SITP) de bajas emisiones para el gran santo domingo
 - 3.2 Mejora en la conectividad, la circulación y la competitividad
 - 3.3 Fortalecimiento institucional:

- 1) Elaborar e implementar los reglamentos que se establecen en la Ley 63-17. La reforma del sector transporte, en el marco de la Ley, conlleva la elaboración de los reglamentos para implementar las diferentes reformas que se establecen en la misma.
- 2) Gestionar el financiamiento de la ejecución de estos proyectos. estrategia de implementar un plan de movilidad urbana y un plan de acción para la ciudad de Santo Domingo o como se le denomina el "Gran Santo Domingo" que en este momento no contaba con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible además del plan maestro del sistema de metro.

3) Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Objetivos Estratégicos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Favorecer el acceso a la movilidad y a las oportunidades metropolitanas a todos los ciudadanos

- Crear una red metropolitana pública vinculada con servicios alternativos regulados
- Mejorar la conectividad de los barrios y municipios poco integrados
- Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto
- Fomentar el cambio de los usos para una movilidad sostenible

Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano

- Reducir la contaminación ambiental debida a los transportes y al patrón de desplazamientos
- Modificar el reparto del espacio público
- Reconquista de los ríos Isabela y Ozama
- Relación puerto-ciudad

Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad sostenible a nivel metropolitano

- Dar una realidad institucional a un sistema de movilidad a nivel de la ciudad de Santo Domingo y Santiago
- Asegurar el financiamiento de un sistema de movilidad sostenible y transparente
- Vincular políticas de ordenamiento urbano y de movilidad
- Regular y profesionalizar el sector de transporte informal
- Reforzar las capacidades del INTRANT

ESTRATEGIA

- ONSOLIDACIÓN DE PORTALES DE ACCESO A LA CIUDAD
- GENERACIÓN DE NUEVAS CENTRALIDADES
- ESTRUCTURACIÓN DE RED DE TRANSPORTE PÚBLICO MÁSIVO
- RACIONALIZACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO
- S INTEGRACIÓN TARIFARIA
- REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA
- GESTIÓN DE DEMANDA DE VEHÍCULOS PRIVADOS
- GENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS





Implementar un plan de movilidad urbana sostenible: Actualmente el Gobierno Dominicano, se encuentra en la implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo (AIPMUS), con las siguientes acciones priorizadas que son:

3.1 Sistema integrado de transporte público (SITP) de bajas emisiones para el gran santo domingo

- 3.1.1. Estudios para definir las características de las inversiones en infraestructura de la red integrada.
- 3.1.2 Estudios y diseños para el sistema de transporte masivo en Santiago.
- 3.1.3 Estructuración de sistema integrado de tarifa para el Gran Santo Domingo, actual.
- 3.1.4 Diseño de corredores BRT en Santo Domingo.
- 3.1.5 Apoyo a la implementación de corredores de buses y sustitución de conchos en 9 corredores (Incluye
- Av. Núñez de Cáceres, Av. Churchill, Av. Lincoln, Av. Charles de Gaulle).
- 3.1.6 Estructuración terminal multimodal.
- 3.1.7 Electrificación de corredores de buses OMSA.

Centros Institucionales



Universidades

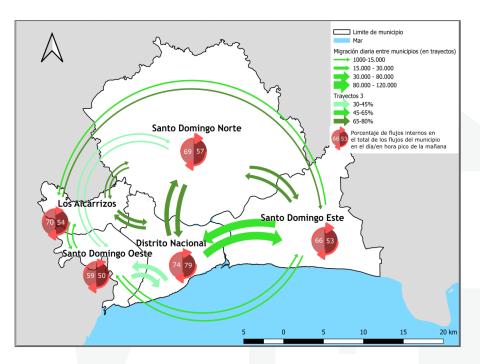


Hospitales



Hoteles y Centros Comerciales





El SITP debe consolidar los ejes de acceso a la ciudad con sistemas de transporte masivo, y complementar los servicios con corredores de autobuses de alta calidad.

TREN METROPOLITANO DE SANTO DOMINGO

La Línea 3 denominada **Tren Metropolitano de Santo Domingo**, establece un eje de transporte masivo en el corredor 27 de febrero mediante un sistema ferroviario que atraviesa de Este a Oeste la ciudad. El proyecto integra desde el Aeropuerto Internacional de Las Américas y la Terminal del Este hasta la entrada de los Alcarrizos en la Autopista Duarte, donde conecta con la Terminal Interurbana del Cibao, estructurante los corredores de autobuses transversales

al sistema.



MONORRIEL DE SANTIAGO DE LOS CABALLEROS

La propuesta de movilidad urbana establecida es el resultado del diagnóstico de la situación actual y un ejercicio serio y objetivo de comparación de modos de transporte masivo, fundamentadas en un estudio de prefactibilidad y una evaluación de alternativas, que resultaron en un anteproyecto de un nuevo sistema de monorriel en el eje de mayor prioridad de la ciudad de Santiago de los Caballeros.

El proyecto de Monorriel, inicia el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago, conectando la ciudad con una red intermunicipal que diariamente hace sus viajes al centro urbano y la linea de teleferico actualmente en curso.





3.2 Mejora en la conectividad, la circulación y la competitividad:

- 3.2.1 Plan de circulación del centro del Distrito Nacional.
- 3.2.2 Plan vial del Gran Santo Domingo.
- 3.2.3 Eficiencia logística en la carga urbana.
- 3.2.4 Promoción del transporte no motorizado.
- 3.2.5 Manual de ciclovías para la República Dominicana.
- 3.2.6 Sistema de bicicleta pública eléctrica de Santo Domingo.
- 3.2.7 Red de ciclovías en Santo Domingo.
- 3.2.8 Ciclovía modelo en Santiago.

3.3 Fortalecimiento institucional:

- 3.3.1 Fortalecimiento del INTRANT como ente gestor del sistema integrado.
- 3.3.2 Fortalecimiento a la OMSA.
- 3.3.3 Apoyo social a la creación de empresas privadas de buses.
- 3.3.4 Fortalecimiento de la capacidad de gestión del tráfico en el INTRANT.

Acciones en Curso:

En curso está la integración del nuevo corredor Núñez al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con el pago electrónico implementado recientemente; Implementación de nuevos corredores transformados en la Churchill y Charles de Gaulle, extensión de la línea 2 de METRO, ampliación de capacidad de L1, construcción de la línea 2 de teleférico en los Alcarrizos, Estudio y construcción de la línea de transporte masivo en la 27 de febrero, reforma de los corredores de OMSA y promoción de movilidad no motorizada con acciones a favor de la ciclo infraestructura, Implementación del PMUS de ciudad colonial con la Alcaldía del DN;









Desarrollo de proyecto en barrios vulnerables como es el caso de Domingo Sabio, implementación de acciones a favor de la movilidad en Santiago de los Caballeros, terminales interurbanas, Mejoras de los accesos y conectividad de las zonas turísticas y gestión de la eficiencia y competitividad del sector de transporte de carga.

Muchas Gracias