



GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DOMINICANA

DIÁLOGO NACIONAL 2021
REFORMA DE TRANSPORTE
Propuesta Institucional



GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DOMINICANA

Resumen Ejecutivo

Reforma del Transporte

Puesta en Contexto

La República Dominicana trabaja en un ambicioso plan de modernización de la movilidad en diferentes ámbitos, encaminada a consolidar un modelo de desarrollo sostenible, con un fuerte énfasis en los aspectos relacionados con el cambio climático y brindar una mejor calidad de vida a sus ciudadanos.

Con una población estimada en más de 3,5 millones de habitantes, que representan un tercio de la población total del país, y con una proyección de 4,4 millones en 2030, Santo Domingo ha conocido un crecimiento demográfico exponencial y concentra los principales retos de transporte urbano del país. 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). Además, Santo Domingo (extensivo a la República Dominicana) es la ciudad que tiene la mayor tasa de mortalidad relacionada con los accidentes de tráfico de América Latina. La ciudad se enfrenta ahora a desafíos que podrían quedar rápidamente fuera de control en los próximos años sin ninguna intervención, con una congestión creciente que ha sido exponencial en los últimos años.

El primer documento de planificación de la política de transporte urbano de Santo Domingo fue en el año 1999 por el consorcio SYSTRA-SERCITEC-SOGERLEG. Luego en base a este se realizó el Plan Maestro de un Sistema de Metro establecido para el período de 2006 a 2025.

La Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) fue responsable de la primera línea de metro (L1) que se puso en marcha en 2008 y de la segunda (L2) que se inauguró en 2012.

En este momento, 260.000 pasajeros en promedio utilizan el sistema de metro de Santo Domingo todos los días. Durante los últimos 2 a 3 años, este enorme éxito ha dado lugar a un fuerte aumento de la demanda y a la saturación del sistema, ya que el actual sistema de metro ha alcanzado su máxima capacidad.

En 2015, 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.

Además de esas inversiones y de esa red estructurante del metro, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS, ver abajo) del Gran Santo Domingo (6 municipios, 1,400 km², 3.3 millones de habitantes) fue elaborado con el apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y la Unión Europea (UE) con la firma consultora SYSTRA, la cual:

- Incluye acciones y proyectos previstos en la ciudad de Santo Domingo a corto, medio y largo plazo.
- Contiene toda la información importante relativa al sector del transporte en la ciudad.

Las características principales del sector se describen en la parte Diagnostico del PMUS son:

El plan de movilidad urbana del Gran Santo Domingo, realizado por la firma consultora internacional SYSTRA, por la Agencia Francesa de Desarrollo con fondos de la Unión Europea, destaca en su diagnóstico unas puntualizaciones del transporte público de pasajeros como es:

Se realizan más de tres millones de viajes diarios, de los cuales el 42% es en transporte privado, 36% en transporte público, 21% peatonal y menos del 1% utiliza la bicicleta.

- De la oferta de superficie independiente del servicio que existe, 16 mil unidades son carros de transporte 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.
- Cada viaje tiene una duración promedio de 1 hora 30 minutos, costando RD\$50.00 cada viaje.
- No existe una tarifa integrada.

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

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

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:

- ***Favorecer el acceso a la movilidad y a las oportunidades metropolitanas a todos los ciudadanos***, incluye acciones que van orientadas a la creación de una red metropolitana pública vinculada con servicios alternativos regulados, y articulando esto con una mejor conectividad y mayor eficiencia del sistema de transporte en su conjunto.
- ***Contribuir con el territorio y la calidad del entorno urbano***, mediante la reducción de la contaminación ambiental debido al transporte y patrones de desplazamiento, modificación del reparto del espacio público, mejor relación del puerto/ciudad, reconquista de los ríos Isabela/Ozama y desarrollar nuevas formas urbanas poco generadoras de desplazamientos motorizados.
- ***Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad a nivel metropolitano*** mediante una reforma institucional del sistema de movilidad, vincular las políticas de ordenamiento urbano y movilidad, pero sobre todo asegurar el financiamiento de un sistema de movilidad sostenible y transparente.

Luego de aprobación de la ley 63-17, se ha creado el INTRANT con la responsabilidad de regular el sector del transporte, de redefinir las diferentes funciones de los socios y de hacer cumplir la ley 63-17.

De manera general, la institución INTRANT 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. 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.

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.

Propuesta

La reforma del sector transporte propuesta por el gobierno se centra en:

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, siendo la más ambiciosa la estrategia de implementar un plan de movilidad urbana y un plan de acción para la ciudad de Santo Domingo o cómo 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.

2. Gestionar el financiamiento de la ejecución de estos proyectos.

3. 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 (Ampliación metro, Corredor 27 de febrero, BRT).
- 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.

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 y empresas privadas en gestión eficiente de flota de buses.
- 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 y municipios del GSD.

En curso está la integración del nuevo corredor Núñez al SITP con el pago electrónico implementado recientemente, formulación 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 Alcarizos, 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 carga.



DIÁLOGO DE LAS REFORMAS 2021

REFORMA DEL TRANSPORTE

PROPUESTA INSTITUCIONAL

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

Noviembre 2021

Contenido

I) Contexto.....	3
I.1) Marco Jurídico.	3
I.2) Recuento Histórico.....	5
I.3) Cooperación Internacional.....	8
II) Propuestas para la Reforma del Sector Transporte:	11

Glosario:

- INTRANT: Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.
- END: Estrategia Nacional de Desarrollo.
- PNPIP: Plan Nacional Plurianual de Inversión Pública.
- ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenibles.
- DIGESETT: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre.
- ITV: Inspección Técnica Vehicular.
- VMP: Vehículos de Movilidad Personal.
- BID: Banco Interamericano de Desarrollo.
- OPRET: Oficina para el Reordenamiento del Transporte.
- AFD: Agencia Francesa de Desarrollo.
- L1: Primera Línea del Metro.
- L2: Segunda Línea del Metro.
- NDC: Contribuciones Nacionalmente Determinadas.
- GEI: Gases de Efecto Invernadero.
- PBL: Préstamo Basado en Políticas.
- MOPC: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.
- MEPyD: Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo;
- PMUS. Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- CIF: Fondos de Inversión en el Clima.
- MYC: Mobilise Your City.
- OMSA: Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses.
- UE: Unión Europea.
- D.N.: Distrito Nacional.

I) Contexto.

I.1) Marco Jurídico.

La Ley Núm. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, de fecha 21 de febrero de 2017, es el marco jurídico que sirve de base para la transformación del Sector Transporte, la cual contempla la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre; Esta Institución tiene la atribución de coordinar la transformación del sector transporte en conjunto con los demás actores del sistema.

Con la creación de la esta Ley, se establece un hito sin precedentes, ya que se agruparon en una misma Institución las funciones dispersas sobre la Movilidad Terrestre y la Seguridad Vial de la República Dominicana, que eran realizadas por otras Instituciones lo que creaba superposición, traslape y falta de coordinación en la ejecución de los planes y programas relacionados con dichas funciones.

Todos estos programas y proyectos están alineados a leyes y normativas e instrumentos de planificación los cuales están soportadas en los siguientes instrumentos(Leyes), las cuales destacamos a continuación:

Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública y su reglamento de aplicación, que manda a todas las instituciones gubernamentales a alinear sus procesos de planificación interna para que estén en consonancia con la planificación estratégica diseñada al más alto nivel del Gobierno, tales como son la Estrategia Nacional de Desarrollo-END de acuerdo a la Ley 1-12, el Plan Nacional Plurianual de Inversión Pública (PNPIP), el Programa de Gobierno 2020-2024 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Adicional a lo anteriormente expuesto, se han desarrollado una serie de normativas y reglamentos, con el objetivo de facilitar la aplicación de la Ley 63-17 y la transformación del Sector, las cuales destacamos a continuación:

Relación de Reglamentos Emitidos

No.	Reglamentos ELABORADOS	Status
1	Reglamento Orgánico del INTRANT	Decreto Núm. 177-18
2	Reglamento Escuelas de Conductores	Decreto. Núm. 1-19
3	Reglamento Capacitación, Formación y Educación Vial	Decreto. Núm. 2-19
4	Reglamento Certificado Médico Psicofísico de Conductores	Decreto. Núm. 3-19
5	Reglamento Sistema de Conducir por Puntos	Decreto. Núm. 4-19
6	Reglamento Inspección Técnica Vehicular (ITV)	Decreto. Núm. 5-19
7	Reglamento Licencias de Conducir	Decreto. Núm. 6-19
8	Reglamento de Transporte Privado de Trabajadores	Decreto. Núm. 253-20
9	Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial	Decreto. Núm. 254-20
10	Reglamento de Transporte Turístico	Decreto. Núm. 255-20
11	Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros VMP	Decreto. Núm. 256-20
12	Reglamento de Transporte Escolar	Decreto. Núm. 257-20
13	Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial	Decreto. Núm. 259-20
14	Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador	En proceso
15	Reglamento del Registro Nacional de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	En proceso
16	Reglamento de Señalización en el Tránsito Terrestre	En proceso
17	Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis	En proceso
18	<i>Reglamento sobre Estacionamientos, su control y fiscalización.</i>	En proceso
19	<i>Reglamento de Coordinación con DIGESETT</i>	En proceso
No.	Reglamentos REVISADOS	Status
1	Reglamento del Transporte de Carga (Asesores BID)	En proceso
2	Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano (Asesores BID)	En proceso
3	Reglamento para el Alquiler de Vehículos de Motor (Reformulado)	En proceso
4	<i>Reglamento para la Movilidad Eléctrica (Asesores BID)</i>	En proceso

Resumen de los reglamentos emitidas para el desarrollo del Sector Transporte.

RESUMEN	Cantidad
Reglamentos Promulgados	13
Reglamentos en Procesos	10
Participación Total	23

Relación de las Normativas elaboradas, en consultas públicas y en estatus de borrador.

No.	Reglamento	Normativas Técnicas ELABORADAS	Status
1	Inspección Técnicas Vehicular (ITV), Dec. 5-19	Estaciones de Inspección Técnica-Vehicular	Resolución NT 01-2019
2		Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Inspección Técnica-Vehicular	Resolución NT 02-2019
3	Licencias de Conducir, Dec. 6-19	Pruebas a realizar para obtener las licencias y autorizaciones para conducir	Resolución NT 03-2019
4		Enseñanza de la Conducción	Resolución NT 04-2019
5	Certificado Médico Psicofísico de Conductores y Centros Médicos Autorizados a su emisión, Dec. 3-19	Aptitudes Psicofísicas para la Conducción	Resolución NT 05-2019
6		Centros Médicos de Evaluación Psicofísica de Conductores (CEMECO)	Resolución NT 06-2019
7		Protocolo y los Instrumentos para realizar la Exploración /Evaluación de las Aptitudes Psicofísicas de los Conductores	Resolución NT 07-2019
8	Orgánico del INTRAN, Dec. 177-18	1era Edición - Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Resolución NT 08-2019

I.2) Recuento Histórico

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.

La Provincia Santo Domingo cuenta con una población estimada en más de 3,5 millones de habitantes, que representan un tercio de la población total del país, y con una proyección de 4,4 millones en 2030, Santo Domingo ha conocido un

crecimiento demográfico exponencial y concentra los principales retos de transporte urbano del país.

Históricamente 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). Además, Santo Domingo extensivo a la República Dominicana es la ciudad que tiene la mayor tasa de mortalidad relacionada con los accidentes de tráfico de América Latina.

La ciudad se enfrenta ahora a desafíos que podrían quedar rápidamente fuera de control en los próximos años sin ninguna intervención, con una congestión creciente que ha sido exponencial en los últimos años.

El primer documento de planificación de la política de transporte urbano de Santo Domingo fue en el año 1999, por el consorcio SYSTRA-SERCITEC-SOGERLEG. Luego en base a este, se realizó el Plan Maestro de un Sistema de Metro establecido para el período de 2006 a 2025.

La Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) fue responsable de la primera línea de metro (L1) que se puso en marcha en 2008 y de la segunda (L2) que se inauguró en 2012.

En este momento, 260.000 pasajeros en promedio utilizan el sistema de metro de Santo Domingo todos los días. Lo que ha dado lugar a un fuerte aumento de la demanda y a la saturación del sistema, ya que el actual sistema de metro ha alcanzado su máxima capacidad.

En 2015, 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.

Además de esas inversiones y de esa red estructurante del metro, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS, ver abajo) 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) con la firma consultora SYSTRA, la cual:

- Incluye acciones y proyectos previstos en la ciudad de Santo Domingo a corto, medio y largo plazo.
- Contiene toda la información importante relativa al sector del transporte en la ciudad.

Las características principales del sector se describen en la parte Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), las cuales destacamos a continuación:

El Plan de Movilidad Urbana del Gran Santo Domingo, realizado por la firma consultora internacional SYSTRA, por la Agencia Francesa de Desarrollo con fondos de la Unión Europea, destaca en su diagnóstico unas puntualizaciones del transporte público de pasajeros, según se destaca a continuación:

Se realizan más de tres millones de viajes diarios, de los cuales el 42% es en transporte privado, 36% en transporte público, 21% peatonal y menos del 1% utiliza la bicicleta.

- De la oferta de superficie independiente del servicio que existe, 16 mil unidades son carros de transporte 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.
- Cada viaje tiene una duración promedio de 1 hora 30 minutos, costando RD\$50.00 cada viaje.
- No existe una tarifa integrada.

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

- Organización del servicio y de la intermodalidad;
- Política tarifaria integrada y social;
- Política fiscal a favor de la movilidad sostenible;
- Modernización del parque vehicular.

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:

Favorecer el acceso a la movilidad y a las oportunidades metropolitanas a todos los ciudadanos, incluye acciones que van orientadas a la creación de una red metropolitana pública vinculada con servicios alternativos regulados, y

articulando esto con una mejor conectividad y mayor eficiencia del sistema de transporte en su conjunto.

Contribuir con el territorio y la calidad del entorno urbano, mediante la reducción de la contaminación ambiental debido al transporte y patrones de desplazamiento, modificación del reparto del espacio público, mejor relación del puerto/ciudad, reconquista de los ríos Isabela/Ozama y desarrollar nuevas formas urbanas poco generadoras de desplazamientos motorizados.

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

mediante una reforma institucional del sistema de movilidad, vincular las políticas de ordenamiento urbano y movilidad, pero sobre todo asegurar el financiamiento de un sistema de movilidad sostenible y transparente.

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.

I.3) Cooperación Internacional

La Agenda Internacional ha venido desarrollando 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**

Préstamo Basado en Políticas ("PBL"): Es un instrumento de préstamo al Sector Público con Garantía Soberana que proporciona apoyo a cambios institucionales y de política a través de fondos de desembolso rápido. El cual tiene las siguientes características:

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

El PBL está compuesto por dos tramos, los tramos se trabajan en una matriz compuesta por Reformas de Política y Medios de Verificación para darle seguimiento a su cumplimiento.

Tramo 1: Compuesto por 30 reformas de políticas y 40 medios de verificación. Estatus: Fue concluido y aprobado por el Congreso por un monto de 500 Millones de Dólares.

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.

Se dividen en tres grandes áreas:

- **Seguridad Vial;** para reducir el número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito;
- **Movilidad Urbana;** a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros
- **Transporte de Carga;** a través de mejoras en su estructura

Actores Importantes:

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
 - Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)
 - Ministerio de Hacienda
 - Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD)
 - Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).
 - Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones (MOPC).
 - Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).
- **Donación Fondos CIF (10 Millones de Euros)**

Con motivo del Convenio de París (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) enumeró 5 ejes prioritarios para avanzar en ello por medio de un sector transporte limpio, eficiente y sostenible:

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

Así pues, el deseo del Gobierno de reformar el sector transporte motivó la creación del INTRANT por medio de la Ley No. 63-17, siendo el responsable de lanzar el Plan Estratégico Nacional para la Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). De forma paralela, la Agencia Francesa para el Desarrollo (AFD) presentó en 2016 la iniciativa Mobilise Your City (MYC) para apoyar a los gobiernos locales y centrales en sus esfuerzos de lograr una planificación sostenible de movilidad urbana. Este programa se ha propuesto en torno a dos componentes principales que serán implementados por el INTRANT y financiados mediante el Convenio de donación No. CEDO 1062 04 N, del 14 de agosto de 2020, entre República Dominicana y la Agencia Francesa de Desarrollo por un importe total de 10 millones de euros (en adelante Fondos CIF)

Los fondos CIF fueron donados por la Unión Europea (UE) y coordinados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) los fondos de cooperación de la Fondos de Inversión en el Clima, al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para la ejecución de acciones en favor de una movilidad urbana más sostenible a nivel nacional y particularmente en El Gran Santo Domingo.

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

- 1) 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 críticas 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.

- 2) 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.

Con la ejecución de estos programas el impacto esperado en el país vislumbra un abanico de ventajas para la calidad de vida de los ciudadanos y su economía.

II) Propuestas para la Reforma del Sector Transporte:

La reforma del sector transporte propuesta por el Gobierno se centra en:

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.
Otra Iniciativa es la 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.
2. **Gestionar el financiamiento de la ejecución de estos proyectos.**
3. **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 (Ampliación metro, Corredor 27 de Febrero, BRT).
 - 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.
- 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 y empresas privadas en gestión eficiente de flota de buses.
 - 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 y municipios del GSD.

En curso está la integración del nuevo corredor Núñez de Cáceres al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con el pago electrónico implementado recientemente, formulación 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 Alcarrazos, 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.

4) Proyecto Sistema de Gestión de Licencias por Puntos.

El Sistema de Licencias de conducir por puntos desarrollado en el Reglamento No. 10927 del 8 de enero de 2019, tiene por finalidad contribuir a mejorar los hábitos de manejo de las personas, mediante la disminución o pérdida de los puntos en su licencia de conducir, como consecuencia de la comisión de una infracción de tránsito tasada en la Ley No. 63-17. De esta forma, se producirá la pérdida parcial o total de los puntos por la vulneración reiterada de la normativa de tránsito, siendo la normativa técnica sobre infracciones que reducen puntos la que desarrolle todo este entramado (actualmente en proceso de aprobación).

Por otro lado, y con base a la dimensión reeducadora, rehabilitadora y reforzadora de este sistema, se está desarrollando la normativa sobre los cursos de sensibilización, reeducación vial y cambio de actitudes para los titulares de una licencia de conducción que quieran recuperarla o, si fue una pérdida parcial, los puntos que le fueron reducidos tras cometer una o varias infracciones.