

# INSUMOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE DESARROLLO

## DOCUMENTO TEMÁTICO SOBRE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

### I. DIAGNÓSTICO

**1. Generalidades.** En la década de los 90s, la actividad del transporte creció rápidamente (9.2%), por encima de la media de crecimiento de la economía (6.8%). En contraste, durante la presente década (2000-2007), el crecimiento promedio ha sido la mitad (2.7%) del registrado por el conjunto de la economía (5.4%), y su participación promedio en el PIB pasó de 4.5% en los 90s a 6.9% en la presente década (BCRD, 2007).

#### A. Transporte interno.

**2.** El sistema vial de República Dominicana (2008) alcanza una longitud de 17,789 kilómetros. De éstos, el 7.6% corresponde a carreteras principales o troncales, 12.8% a carreteras regionales, 8.8% a carreteras locales, 48.7% a caminos vecinales permanentes y el restante 22.5% a caminos temporales o trochas. La densidad vial del país (286m/Km<sup>2</sup>) es considerada por los estudios especializados como la adecuada, considerando la extensión territorial<sup>1</sup>. Cabe indicar que el 85% de las zonas industriales del país están distribuidas a lo largo de poco más de 400 Kms. de ejes viales o carreteras que unen las ciudades de Higüey, Santo Domingo, Santiago y Puerto Plata.

El Informe sobre el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), que evalúa el estado de la red vial, establece el siguiente perfil para las carreteras en República Dominicana, en 2006: 30% en buen estado, 22% en estado regular y 19% en mal estado, mientras que el 29% restante está en rehabilitación o construcción. En lo que corresponde a los caminos vecinales permanentes, el diagnóstico es el siguiente: 22% en estado “bueno”, 44% en estado “regular” y 34% en “mal estado”.

El desarrollo físico de la red carretera para el transporte de carga quedó rezagado en relación a la localización de las actividades económicas. La deficiente planificación ha creado estrangulamientos progresivos en el acceso a los puertos, lo que origina largos retrasos y atascos. Lo mismo pasa con muchas de las zonas industriales y zonas francas que se ubican en la periferia de ciudades o pequeños centros poblaciones y no cuentan con las facilidades viales de acceso; esto obliga a los camiones de carga a transitar por calles locales, causando congestionamientos, demoras, mayores costos y accidentes viales.

**3.** Pese a que las vías en República Dominicana son diseñadas siguiendo normas internacionalmente aceptadas (AASHTO) y localmente establecidas (Manual de Diseño Geométrico de la SEOPC M-12), **la ausencia de controles de cargas totales y por ejes, por la carencia de balanzas móviles y fijas en los peajes, induce un deterioro acelerado de las carpetas asfálticas de la red vial.**

---

<sup>1</sup> AASHTO = American Association of State Highway Officials, USA.

Por el lado del ordenamiento del transporte urbano, se observa **la inconsistencia del diseño de las vías con relación a la carga vehicular, así como la desorganización en el sistema**, lo que genera un lento flujo del tránsito y deficiencia en calidad y frecuencia (OPRET, 2007; Banco Mundial, 2006). Vuelven más compleja la situación, otros rezagos logísticos como la ausencia de un sistema de paradas, de terminales formales, de señalización e información al público, entre otros. El transporte interurbano de pasajeros, que utiliza fundamentalmente autobuses, está mejor organizado, pero la ubicación inadecuada de las terminales ejerce presión adicional al tránsito urbano. En suma, *en el sistema de transporte terrestre de pasajeros resaltan la desorganización de las rutas existentes, tanto en lo urbano como en lo interurbano, la pobreza de la planificación y el desarrollo anárquico de la actividad.*

**4. Parque vehicular.** A diciembre de 2008, el parque vehicular registrado totalizó 2.43 millones de unidades, compuesto por motocicletas (48%), automóviles (26%), vehículos de carga (13%) y un resto (13%) formado por jeeps, autobuses, máquinas pesadas, volteos y otros. En los últimos diez años (1999-2008) el parque vehicular se incrementó en 122.7%, a una tasa promedio anual de 12.2% (DGII, Boletín Estadístico, 1999 a 2008). Una característica generalizada es la ineficiencia operativa y obsolescencia del parque vehicular del país, lo que queda evidenciado por el hecho de que sólo alrededor 25% son vehículos con diez años o menos de fabricación, mientras que un 75% son modelos anteriores a 1998 (AMET, 2008).

El transporte público de pasajeros está conformado por los carros públicos (concho), motores, minibuses, microbuses, autobuses y taxis. En las últimas dos décadas ha proliferado el uso de medios de transporte público individual, lo cual ha contribuido, en gran medida, a la congestión y desorden del tránsito. Esto se explica por el hecho de que la prestación de servicios de transporte de pasajeros en “carro de concho” o “motoconcho” es una opción relativamente fácil de autoempleo y sobrevivencia para decenas de miles de ciudadanos. Otro agravante es que la OMSA (Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses), única entidad oficial que opera un parque de autobuses de transporte en las dos principales ciudades, lo hace con recursos logísticos muy limitados en número y condiciones de operación (OPRET, 2007; Banco Mundial, 2006; Pozueta, 2007; Moreno, 2007).

**6. Debilitamiento de la regulación.** Un agravante de los deficientes servicios de transporte está definido por el creciente debilitamiento de la regulación: en los hechos, no opera un sistema de revisión de condiciones mínimas, seguridad, operatividad y comodidad de las unidades en circulación; se registra un incumplimiento generalizado de las normas de tránsito y no hay una adecuada acreditación de las habilidades de los choferes para el oficio, entre otros.

**7. Infuncionalidad del marco legal e institucional.** La carencia de una institución líder con el estatus jurídico, los recursos logísticos, técnicos y humanos necesarios para el desempeño adecuado de las funciones de planificación, regulación y fiscalización del transporte público está en la raíz de las deficiencias que presenta el sector (Banco Mundial, 2006; OPRET, 2007; Moreno, 2007). Este problema se genera en la misma legislación que norma el sector: la Ley de Tránsito (No. 241-67) y los decretos ejecutivos distribuyen responsabilidades entre los poderes ejecutivo y municipal, mientras que la Ley de Organización Municipal (No. 3455-52) establece que es competencia propia del municipio el servicio de transporte urbano de pasajeros. En la

nueva Ley del Distrito Nacional y Los Municipios (No. 176-07), los ayuntamientos tienen la competencia de ordenar y reglamentar el transporte público urbano. Es evidente, pues, el solapamiento entre organismos cuyas funciones no quedan expresamente delimitadas, lo que genera una alta dispersión de funciones y duplicación de competencias. El resultado es una gran ineficiencia e ineficacia en el uso de los recursos aplicados para planificar, regular, fiscalizar y gestionar los diferentes aspectos y componentes del sistema de transporte urbano y público. Todo esto se expresa en la carencia de políticas integrales de transporte, tanto de pasajero como de carga, en cuanto al tratamiento de los diferentes subsistemas que lo conforman y falta de coordinación entre los diferentes gobiernos locales y el nacional (OPRET, 2007).

**9. Un actor relevante en el desarrollo y gestión del transporte, tanto de carga como de pasajeros, son las federaciones y sindicatos.** En 2007, existían registrados a nivel nacional 312 sindicatos, 226 asociaciones, 14 cooperativas, 53 uniones, 33 compañías, 22 federaciones, 3 confederaciones y 5 centrales (OPRET, 2007). La capacidad de presión que ejercen esas entidades constituye un agravante de la problemática, pues dificulta notablemente la aplicación de una adecuada regulación de la actividad. En 2007, estas entidades se distribuían el transporte público de pasajeros mediante 121 rutas de carros de concho, con un total de 16,470 unidades; 89 rutas de micro y minibuses, con un total de 2,764 unidades; 6 rutas de autobuses, con 75 unidades; y 8 rutas de autobuses OMSA, con 240 unidades en operación (AMET, 2008). La desorganización, el solape y la informalidad en el desarrollo de las rutas es una fuente de conflictos entre las organizaciones choferiles y un impedimento para la operación de un sistema eficiente y competitivo.

**10. Tradicionalmente, ha prevalecido el criterio político por encima de los criterios técnico-financieros en el establecimiento de la tarifa del transporte.** En general, las entidades prestadoras del servicio, en gran medida conformadas por entidades gremiales, carecen de estructuras empresariales que faciliten una clara definición de la estructura de costos, por lo que no hacen provisiones para mantenimiento o reposición de los vehículos; el resultado es un parque vehicular obsoleto, en detrimento de la calidad del servicio, y presiones para que el Estado asuma el costo de reposición de las unidades (OPRET, 2007).

### *Transporte de Carga*

**11. El transporte de carga se realiza por medio de camiones de todos los tamaños, a través del sistema de carreteras diseminadas en el territorio nacional. El 80% del servicio de carga es prestado por la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO),** entidad que cuenta con un total de 35 mil transportistas (choferes, ayudantes y propietarios) y 89 sindicatos y asociaciones afiliados. El restante 20% se distribuye entre compañías propietarias de flotas propias para transporte de sus mercancías y propietarios de unidades individuales y pequeñas empresas (de 1 a 5 unidades) constituidas para la prestación del servicio. La resistencia de FENATRADO a la participación de otros actores en el transporte de carga es señalada de forma generalizada por el sector empresarial como un elemento que afecta a la competitividad de la economía. La posición dominante de FENATRADO en el mercado ejerce un control muy amplio en la determinación de los costos de los fletes, lo que se traduce en una cartelización de los precios (Comentarios CNC).

En cuanto a las condiciones operativas de la flota de carga, la mayor parte del parque son unidades obsoletas importadas de segunda mano que, generalmente, no se someten a mantenimiento preventivo. Se estima que el 67% de la flota está constituida por unidades de más de 10 años de fabricación, lo que indica condiciones físicas y operacionales deficientes y uso ineficiente de combustible (Banco Mundial, 2006). A todo esto se suma una gran ausencia de educación vial y controles para los conductores de vehículos de carga (OPRET, 2007). Los niveles de educación de los choferes de carga van de básico a medio, predominando el nivel básico, y las edades oscilan entre los 20 y los 50 años.

**13.** En suma, el sistema de transporte público terrestre, tanto de personas como de bienes, constituye uno de los factores que restringen el desarrollo de la competitividad y, por consiguiente, es un escollo para el progreso económico y social (Ortiz, 2006).

### ***B. Transporte aéreo.***

**14.** El país dispone de 7 aeropuertos internacionales, en los que operan 51 líneas aéreas. También, existen otros 27 aeropuertos de menor capacidad y calidad. Sólo el 44% de los aeropuertos tiene pista pavimentada (USAID-CNC, 2005). Las principales terminales aéreas, por número de vuelos internacionales realizados en el período 2002-2006 fueron el Aeropuerto Internacional Las Américas, con 67 vuelos diarios, 40%; Punta Cana, con un promedio de 52 vuelos diarios, 30%; Gregorio Luperón, con 24 vuelos diarios, 15% y Cibao, con 15 vuelos diarios, 9%. En cuanto a movimiento de pasajeros, para el mismo período, las terminales aéreas más importantes son Punta Cana (36%), AILA (33%) Y Gregorio Luperón (17%) (ONE, República Dominicana en Cifras, 2007; BCRD)

Es de señalar que el gran flujo de naves aéreas que genera el flujo de turistas proporciona al país una importante capacidad de carga aérea desde y hacia los países donde se generan esos flujos, lo que constituye una ventaja competitiva para el comercio de bienes de alto valor agregado, como es el caso de algunas frutas y vegetales.

### ***C. Transporte marítimo.***

**16.** *En el país existen 13 puertos, entre los que resaltan, por el volumen de carga movilizado,* Caucedo, Haina, Santo Domingo y Puerto Plata. La primera fase del Puerto Caucedo, instalado en la cercanía del Aeropuerto de Las Américas, cuenta con un muelle de 615 m de longitud y 14 m de profundidad, y tiene capacidad para operar barcos Post-Panamá. La capacidad de almacenaje en la playa es de 19.000 TEUs<sup>2</sup> y está capacitado para el manejo de grandes volúmenes con relativa rapidez y proveer servicios logísticos para la distribución local y regional (USAID; Parsons 2000; CNE, 2005). El Puerto de Haina, a 20 kilómetros de Santo Domingo, cuenta con 12 muelles, 10 de ellos ubicados en la Costa Este, y 6 en la Costa Oeste; la profundidad máxima es de 11 metros. El Puerto de Santo Domingo dispone de 12 muelles y una profundidad máxima de 8.5 metros, mientras que Puerto Plata, ubicado en el Norte del país, a 20 kilómetros del Aeropuerto Internacional de la Unión, cuenta con 6 muelles y una profundidad máxima de 10 metros.

---

<sup>2</sup> TEUs = Unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

Una debilidad relevante de los puertos dominicanos es la no disponibilidad, salvo en Caucedo, de centros logísticos de consolidación de cargas y de la cadena de frío; en adición, salvo excepciones de algunas empresas navieras, no existen prácticas de transporte de carga inter y/o multimodal, lo que coloca al país en la posición 96 del Índice de Desempeño Logístico que publica la UNCTAD, por debajo de todos los países del DR-CAFTA.

**17. Tres de los principales puertos, Caucedo, Haina y La Romana, están certificados internacionalmente.** No obstante, aún en éstos se señalan como problemas los riesgos de pérdida y daño de mercancías por la inadecuada seguridad en el proceso de desaduanamiento. Los demás puertos dominicanos no reúnen los estándares de seguridad requeridos por la Organización Marítima Internacional y por las autoridades aduanales de los socios comerciales desarrollados, a causa de deficiencias en la infraestructura y equipamiento, pobre manejo operacional y seguridad, así como debilidades institucionales importantes. En particular, respecto de las operaciones terrestres, los estándares del servicio son más bajos que los competidores regionales. Todas estas deficiencias resultan exacerbadas por la falta de competencia, puesto que sólo el Puerto de Caucedo es operado por el sector privado (Banco Mundial, 2006).

En el país operan 16 líneas marítimas que atienden el tráfico de carga y turístico con Europa; y 18 líneas con Estados Unidos (USAID-CNC, 2005). Se establece que la falta de un transporte eficiente entre República Dominicana y las islas del Caribe limita el intercambio comercial con los vecinos, lo que significa pérdida de oportunidades para las exportaciones nacionales (Ortiz, 2006).

En lo que respecta a transporte marítimo de pasajeros, las terminales turísticas están situadas en Santo Domingo (San Souci, Almirante Colón y Don Diego Colón), Romana, Puerto Plata y Samaná. Las estadísticas de turismo revelan un crecimiento sustancial en el arribo de cruceros de pasajeros al país: en el año 2007 llegaron 291 buques, de los cuales el 48.5% lo hicieron a San Souci, un 6.5% a Don Diego, el 30.9% a La Romana y 14.1% a Samaná (Parsons, 2000).

#### **D. Servicio postal.**

**21. Mercado y dotación de infraestructura.** La demanda de servicios postales, considerando operaciones de los ámbitos nacional e internacional, se estima en 92 millones de envíos al año; esto incluye servicios postales básicos de correspondencia y encomiendas (96%) y el servicio expreso (4%). De los servicios postales básicos 95% de los envíos se origina en las empresas, mientras que menos del 5% corresponde a individuos. Los principales demandantes del servicio son los sectores público y financiero. La literatura consultada da cuenta del buen desarrollo y perspectivas de crecimiento del mercado de paquetería y expreso en el país.

**22.** La empresa postal estatal, el Instituto Postal Dominicano (IMPOSDOM), cuenta con 168 oficinas (en el país existen 383 municipios y distritos municipales) y 350 carteros distribuidos en las aéreas urbanas de las grandes ciudades. La dotación es de 55 mil habitantes por oficina. La cobertura nacional no está bien posicionada en relación a países de la región. El índice de desarrollo del sector postal es de 10 envíos por habitante por año, por debajo del promedio de la región (13 envíos) y del nivel y

posibilidades de desarrollo económico. De esos 10 envíos per cápita, sólo 0.3 corresponden al IMPOSDOM. No obstante esta baja participación en el mercado, se pone de relieve el esfuerzo desarrollado por el IMPOSDOM en términos de capacitación técnica de sus recursos humanos, al tiempo que se señala que requiere de mejoras sustanciales de su red de oficinas y transporte, la infraestructura tecnológica, el marketing y la estandarización de los procesos operativos; esto, con fines de estar en condiciones de obtener un mejor posicionamiento en el mercado.

**23.** En el mercado operan también 50 empresas privadas de servicios postales legalmente constituidas. Los servicios postales expresos se distinguen por su elevado costo económico, en relación a las tarifas del IMPOSDOM, y por la mayor eficiencia de entrega (de 1 a 2 días en las empresas del sector privado vs. 2 a 4 días en el caso IMPOSDOM). Sin restar mérito a esta mayor eficiencia en la entrega de la parte privada, es pertinente señalar que estas empresas no tienen criterio de obligación alguna con respecto al servicio postal universal básico, como es el caso del IMPOSDOM. En otro sentido, cabe poner de relieve la práctica de auto-prestación del servicio postal, muy frecuente en el caso de empresas e instituciones (públicas o privadas) de servicios públicos como agua, energía, telefonía, servicios financieros y otros.

**24.** Una debilidad adicional es la ausencia de regulación y de la capacidad institucional que garantice su aplicación. El país carece de un sistema de regulación e institucional propicio para el desarrollo y gestión óptima del servicio postal. De hecho, no se cumple con el compromiso internacional de incorporar el concepto de servicio postal universal a su legislación interna.

## II. IMAGEN – OBJETIVO

**República Dominicana cuenta con un sistema integral de transporte y logística, competitivo, accesible y sostenible, que contribuye a la cohesión social y territorial, facilita la integración de los mercados y permite aprovechar las ventajas asociadas a su localización geográfica.**

## II. MATRIZ DE PROPUESTAS DE OBJETIVOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

OBJETIVOS	LÍNEAS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA
<p><b>1. Mejorar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura de transporte y logística orientada a la integración del territorio nacional y el apoyo al desarrollo productivo.</b></p>	<p><b>1.1</b> Desarrollar un sistema de priorización de proyectos de infraestructura de transporte y logística en función de su rentabilidad económica y social, y su aporte a una red de comunicaciones que integre el territorio nacional.</p> <p><b>1.2</b> Garantizar la calidad de las obras de infraestructura mediante una estricta aplicación de la normativa, en particular, la relativa a la vulnerabilidad climática</p> <p><b>1.3</b> Desarrollar un sistema eficiente y financieramente sostenible, de mantenimiento de infraestructura de transporte y logística, que incluya la adecuada señalización.</p> <p><b>1.4</b> Asegurar la certeza jurídica que promueva la participación público-privada en el desarrollo de infraestructura de transporte eficiente y accesible.</p>
<p><b>2. Convertir al país en un centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica</b></p>	<p><b>2.1</b> Conformar una eficiente red multimodal de transporte y servicios logísticos que contribuya a elevar la competitividad de la economía y su integración con los mercados internacionales.</p> <p><b>2.2</b> Fomentar la competitividad de los servicios de transporte y logística mediante el empleo generalizado de las TIC.</p> <p><b>2.3</b> Desarrollar el marco regulador que fomente la prestación, con calidad mundial, de servicios logísticos internacionales.</p> <p><b>2.4</b> Establecer un marco legal e institucional que delimite las competencias en materia de diseño y ejecución de las políticas y normas de ordenamiento del transporte y garantice su efectiva fiscalización.</p> <p><b>2.5</b> Establecer un marco regulador que estimule la participación privada en condiciones de competencia en la provisión de servicios de transporte de carga y pasajeros y logística de calidad.</p> <p><b>2.6</b> Impulsar un sistema de transporte público masivo de pasajeros que responda a criterios de racionalidad económica y social.</p> <p><b>2.7</b> Fortalecer la educación vial de la ciudadanía y el respeto a las leyes de tránsito, en consonancia con la nueva institucionalidad y regulación sectorial.</p>

## V. BIBLIOGRAFÍA

AERODOM. <http://www.aerodom.com/app/do/frontpage.aspx>

APORDOM. <http://www.apordom.gov.do/>

Banco Mundial, Germán Correa y Ken Gwilliam, Consultores (Marzo 2006). República Dominicana: El Problema del Transporte Público en Santo Domingo: Una Estrategia Posible de Solución.

CEPAL (2008). República Dominicana 2030.

CIA the World Fact Book (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/dr.html#People>)

CNE. Plan Energético Nacional 2004-2015. Santo Domingo, República Dominicana.

DGII. (1999-2006). Estadísticas del parque vehicular.

Funglode. (Enero 2008). <http://www.funglode.org/FunglodeApp/ArticuloDeta.aspx?ListId=1414>

Informe Final de la Consultoría en Materia de transporte para el Plan Indicativo de la zona metropolitana de Santo Domingo, encargada por el PARME y el CONAU y financiada por la Unión Europea.

Listín Diario (Junio 2007) <http://listin.com.do/app/article.aspx?id=15640>

Listín Diario (Febrero 2008). <http://www.listindiario.com.do/app/article.aspx?id=48141>

OPRET (Agosto 2007). Código de Tránsito y Transporte Terrestre de la República Dominicana.

OPRET (Enero 2007). Política Nacional de Transporte Terrestre.

OPRET (Julio 2006). Diagnóstico Sector Tránsito y Transporte Terrestre en República Dominicana

Ortiz, Karen (Octubre 2006). Factores que Dificultan el Proceso de Competitividad en las Industrias de la República Dominicana

Parsons. (2000). Plan Estratégico de desarrollo para República Dominicana.

Cedeño, Alexandra (Febrero 2007). Plan Indicativo, Zona Metropolitana de Santo Domingo.

PRD (2008). Programa de Gobierno 2008-2012.

PLD (2008). Programa de Gobierno 2008-2012.

Guzmán, Rolando (2006). Infraestructura Vial y Bienestar Económico: Evaluación de un Programa de Caminos Rurales en la República Dominicana. Grupo de Consultoría Pareto. Documento elaborado para el Banco Interamericano de Desarrollo.

Moreno García, Teresa (2007). Estudio Sectorial, Diagnóstico General sobre la Movilidad Urbana de Santiago de los Caballeros.

UPU-UAEP (2008). Plan Integral de Reforma y Desarrollo Postal (PIDEP) de República Dominicana.

USAID, CNC (Septiembre 2005). Guía Logística de la República Dominicana. Santo Domingo, República Dominicana.

USAID (2004). Estrategia de Eficiencia Energética para la República Dominicana. Washington, DC

World Bank (2006). Dominican Republic Country Economic Memorandum, The Foundations of Growth and Competitiveness. Caribbean Country Management Unit, Latin America and the Caribbean Region.

World Economic Forum (2007). Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure.

## VI. ANEXOS

### VI.I MATRIZ RESUMEN DE PROPUESTAS

OBJETIVOS	PROPUESTA	META CUANTIFICABLE O VERIFICABLE	EJES TRANSVERSALES	COMENTARIOS, RIESGOS E IMPLICACIONES PROBABLES
<p>1. Eficientizar el sistema de transporte publico fortaleciendo los factores que determinan su operatividad y viabilidad, especialmente mediante el desarrollo de la infraestructura apropiada y la agilización y la transformación y el remozamiento del parque vehicular.</p>	<p><b>A. Desarrollo de la infraestructura apropiada para agilizar el transito vehicular y eficientizar el sistema de transporte</b></p> <p>1.1 Desarrollar corredores prioritarios a partir de la red troncal de transporte masivo en las principales ciudades y rutas.</p> <p>1.2 Desarrollar o mejorar el sistema de señalización vial, la realización de ampliaciones e interconexiones, la definición de facilidades para las rutas de recorrido (carriles exclusivos y segregados de autobuses, derecho de paso, identificación de sitios para la operación de terminales y diseño básico de terminales y paraderos, estaciones de transferencias y de trasbordo, aparcamientos de intercambio, red metropolitana de ciclovías).</p> <p>1.3 Uso de terminales centrales de pasajeros, interconectadas con líneas de autobuses de baja capacidad (periféricos) y con corredores peatonales con destino al centro de las principales ciudades (Santo Domingo y Santiago).</p> <p>1.4 Desarrollar un sistema de parqueos para contribuir al descongestionamiento vial.</p> <p>1.5 Desarrollar una red de itinerarios peatonales: calles, bulevares, amplias aceras, calles con templado de trafico, cruces peatonales, para minusválidos, etc. para facilitar la circulación vial.</p> <p>1.6 Buscar un equilibrio entre el modelo urbano y el modelo de movilidad, modelo de una ciudad compacta, interconectar las áreas de crecimiento, determinar nuevos</p>			

OBJETIVOS	PROPUESTA	META CUANTIFICABLE O VERIFICABLE	EJES TRANSVERSALES	COMENTARIOS, RIESGOS E IMPLICACIONES PROBABLES
	<p>usos de suelo.</p> <p><b>B. Propiciar la transformación del parque vehicular y otras facilidades con vistas a agilizar y eficientizar el tránsito vehicular (incentivando el desarrollo de transporte público masivo: autobuses, minibuses, metro, ferrocarriles y otros).</b></p> <p>1.7 Desmotivar el transporte individualizado, mediante el desarrollo de la infraestructura del sector, propiciando el transporte público masivo (trenes, buses articulados y otros).</p> <p>1.8 Establecer la obligatoriedad y rigurosidad de revisiones técnicas.</p> <p>1.9 Restringir la importación de unidades vehiculares ineficientes, tanto para el transporte público como privado.</p> <p>1.10 Mediante el empleo de instrumentos económicos, desmotivar el uso de unidades de transporte (taxi, carga, motoconchos, carros de conchos y camionetas) ineficientes e incentivar el uso de transporte eficiente.</p> <p>1.11 Integración de los sistemas actuales de transporte público (autobuses, conchos, micro y minibuses), y el desarrollo de una empresa pública en el sector. (Sistema Integrado de Transporte Público Masivo de Pasajeros).</p> <p>1.12 Incrementar el aporte del modo autobús al transporte masivo, tanto a del crecimiento de la OMSA y del papel del Estado sino incorporando empresarios operadores privados, por licitación competitiva de dichos servicios.</p> <p>1.13 Planificación de mediano plazo del transporte público, encuesta origen-destino para tener una evaluación certera de la demanda.</p> <p>1.14 Mejoramiento sustancial de los servicios de transporte público, incrementando el peso de los autobuses y el mejoramiento de la red vial.</p>			

<b>OBJETIVOS</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>META CUANTIFICABLE O VERIFICABLE</b>	<b>EJES TRANSVERSALES</b>	<b>COMENTARIOS, RIESGOS E IMPLICACIONES PROBABLES</b>
	<p>1.15 Buscar líneas blandas de crédito para la inversión en flota. La mayor inversión la deben hacer los operadores, ya que las terminales serán rentables con tasas de retorno alta.</p> <p>1.16 Estimar tarifas técnicas con base a costos reales, tarifas competitivas.</p> <p>1.17 Propiciar rebaja en los insumos de operación.</p> <p>1.18 Vehículos adecuados para el transporte de personas con discapacidad.</p>			
<p>2. Desarrollar y producir una reforma del marco institucional, político y regulatorio del sector transporte en la República Dominicana, con fines de fortalecer el rol del Estado en lo que respecta a las funciones de planificación, normalización, regulación, fiscalización y prestación del servicio.</p>	<p>2.1 Establecer una autoridad única de tránsito y transporte público con la fuerza necesaria para planificar, regular, fiscalizar y liderar el sector.</p> <p>2.2 Desarrollar una reforma del marco legal e institucional que apunte a cerrar las brechas creadas por las ineficiencias del sistema de transporte.</p> <p>2.3 Fortalecer la normativa y los mecanismos de regulación de la actividad del transporte público, reduciendo la proliferación de modalidades informales o distorsiones indeseadas que contribuyen a la ineficiencia y la baja calidad del servicio.</p> <p>2.4 Garantizar un marco regulatorio que garantice la aplicación de tarifas eficientes y el desarrollo sostenido del sector.</p>			
<p>3. Crear capacidades institucionales, regulatorias, de infraestructura y de recursos humanos para mejorar del desarrollo y gestión del tránsito vehicular.</p>	<p>3.1 Asesoría técnica para los operadores.</p> <p>3.2 Conjunción de conglomerados de operadores individuales y pequeños (alianzas estratégicas entre las organizaciones actuales) en una sola empresa por demarcaciones, bajo un único régimen de operación.</p> <p>3.3 Selección de modelos eficientes para cada ruta de recorrido y para el tipo de servicio.</p> <p>3.4 Desarrollar capacidades y destrezas para la operación eficiente de flotas vehiculares utilizadas en transporte de carga y pasajeros.</p> <p>3.5 Mejorar e intensificar los programas de educación vial</p>			

OBJETIVOS	PROPUESTA	META CUANTIFICABLE O VERIFICABLE	EJES TRANSVERSALES	COMENTARIOS, RIESGOS E IMPLICACIONES PROBABLES
	<p>de los operadores y conductores de transporte público y privado, y fomentar gremialización del sector.</p> <p>3.6 Estrategia y política comunicacional que valore el transporte público. Mecanismos de participación ciudadana activa y permanente.</p> <p>3.7 Promover el desarrollo de estudios y proyectos para eficiencia en la administración vial y capacidad de transporte masivo.</p> <p>3.8 Concesiones para explotación con vigencia de 7 a 10 años, sujeta a revisión constante y rescindible fácilmente en el momento de incumplimientos.</p> <p>3.9 Fomentar el desarrollo de un sistema de transporte de taxis, seguro y confortable, pagando seguros para proteger al usuario, al conductor y la unidad, sancionando la competencia informal y los incumplimientos de los formales.</p> <p>3.10 Propiciar un cambio en la cultura del servicio orientada al cliente, para poder crear el Sistema Integrado de Transporte Público Masivo.</p> <p>3.11 Incorporar los conchos al sistema mediante licitación de los servicios y atendidos a regulaciones respecto a calidad del servicio, antigüedad mínima, aire acondicionado, mantenimiento, aseo, seguridad, etc. Logrando un congelamiento regulado del parque vehicular.</p> <p>3.12 Fomentar la evolución del empleo de mini y microbuses a autobuses.</p> <p>3.13 Fomentar el desarrollo de empresas formalmente constituidas, para la prestación del servicio de transporte, sujeto a contratos de concesión y a regulación de funcionamiento del sistema. Estimular la conformación de entes operadores privados o mixtos, altos niveles de servicio, criterios sociales, competitividad, descentralización</p> <p>3.14 Criterio unificado de la longitud de las rutas y</p>			

<b>OBJETIVOS</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>META CUANTIFICABLE O VERIFICABLE</b>	<b>EJES TRANSVERSALES</b>	<b>COMENTARIOS, RIESGOS E IMPLICACIONES PROBABLES</b>
	distancias, estandarización de una tarifa única entre los sectores.			
4. Propiciar el uso racional de los combustibles y el desarrollo del mercado de combustibles alternativos, como forma de mitigar el los efectos del alza del precio del petróleo y el deterioro del medio ambiente.	<p>4.1 Promover, mediante incentivos económicos y normas, la transformación y renovación del parque vehicular tanto del transporte público como privado.</p> <p>4.2 Mejorar la administración del tráfico vehicular (restringir el acceso de vehículos en ciertas áreas y horas).</p> <p>4.3 Incentivar la diversificación de uso de combustibles a favor GLP y GN a precios razonables.</p> <p>4.4 Fomentar el desarrollo de prácticas de transporte eficiente (car pooling) para contribuir a la reducción de la congestión y al mejoramiento del medio ambiente.</p> <p>4.5 Desmotivar el transporte individual, creando condiciones y la infraestructura física necesaria para la implementación del transporte público.</p> <p>4.6 Promover los desplazamientos peatonales, aumentando ancho de las aceras, creación de áreas preferenciales o exclusivas para peatones, calles con reductores de velocidad.</p> <p>4.7 Regular el transporte de combustibles por barcazas y evaluar el impacto ambiental de este tipo de transporte.</p> <p>4.8 Diseñar y regular las normas de seguridad y el impacto al medio ambiente en relación con el transporte y el abasto de combustibles.</p> <p>4.9 Establecer y aplicar normas de emisiones de gases y partículas.</p> <p>4.10 Fomentar el uso de vehículos más eficientes y/o de energías alternativas, mediante incentivos económicos e instrumentos regulatorios.</p> <p>4.11 Gestionar la demanda de transporte urbano y público: programar horarios de entrada al trabajo y estudio, localización habitacional y fuentes de trabajo de las personas, deslocalización de los servicios públicos más usados.</p>		Eje transversal de la sustentabilidad ambiental.	

OBJETIVOS	PROPUESTA	META CUANTIFICABLE O VERIFICABLE	EJES TRANSVERSALES	COMENTARIOS, RIESGOS E IMPLICACIONES PROBABLES
	<p>4.12 Estimular el ahorro en el consumo de combustibles.</p> <p>4.13 Transferir en forma gradual pero efectiva el precio real de los combustibles. Profundizar la política de precios reales para que los consumidores respondan a las señales del mercado; eliminar el subsidio universalizado al GLP y focalizar la ayuda a las familias más desfavorecidas.</p> <p>4.14 Elevar la eficiencia de transformación energética adoptando nuevas tecnologías y sustitución de combustibles (etanol).</p>			
<p>5. Formular plan estratégico que garantice el adecuado desarrollo y ordenamiento del sistema de transporte de carga.</p>	<p>5.1 Impulsar dentro del plan de desarrollo urbano y los planes reguladores de la red vial el ordenamiento y la planificación del trasiego de cargas en el territorio nacional</p> <p>5.2 Realizar estudios de origen y destino de definir los polos más importantes.</p> <p>5.3 Revisión de la tarifa a cobrar en las carreteras por concepto de peaje, tomando en cuenta el tipo de vehículo.</p> <p>5.4 Modernizar el Reglamento de pesos y dimensiones para los vehículos de carga, con normas y controles para el acomodo de cargas en puertos, fronteras, terminales y empresas grandes. También el régimen de sanciones para aplicarlo a los infractores.</p> <p>5.5 Procurar que la SEOPC instale las estaciones de peaje en cada carretera para controlar y fiscalizar los límites de peso y transporte adecuado para las cargas.</p> <p>5.6 Apoyar con equipos y personal a la Dirección General Central de Seguridad Vial y AMET para actuar oportuna y eficientemente en los casos de transporte de cargas por rutas prohibidas, incumplimiento de horarios y mal manejo de pesos máximos y distribución de cargas.</p> <p>5.7 El sistema de control de pesos y dimensiones debería privatizarse, si se mantiene un estricto control evitando el dolo en esa actividad.</p> <p>5.8 Distribución de carga por peso, por eje, tamaño</p>			

<b>OBJETIVOS</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>META CUANTIFICABLE O VERIFICABLE</b>	<b>EJES TRANSVERSALES</b>	<b>COMENTARIOS, RIESGOS E IMPLICACIONES PROBABLES</b>
	<p>conveniente en ciertas zonas de la ciudad, áreas y horarios de desplazamiento por tipo de carga y tipo de actividad. (OPRET-BM 2006 -2007)</p> <p>5.9 Modernizar el transporte de carga. Nuevas tecnologías de control de velocidades, tiempo al volante, controles al emitir licencias, capacitación de conductores, controles en estado de los vehículos.</p>			
<p>6. Reformar y desarrollar un sistema postal que responda de manera eficiente y costo razonable a la demanda del sistema económico y social.</p>	<p>6.1 Fortalecer la capacidad del sistema postal para la provisión de servicios para depósitos, envíos y recepción de remesas en forma confiable y eficiente.</p> <p>6.2 Proveer servicios de telecomunicaciones: puestos de acceso a Internet, servicios de telefonía, u otras comunicaciones electrónicas).</p> <p>6.3 Prestar servicios oficiales, traslado de información básica a toda la población, pago de pensiones, pago de impuestos, medicamentos esenciales.</p> <p>6.4 Crear el marco legal en las actividades del sector postal</p> <p>6.5 Modernizar los servicios postales que se ofrecen en el mercado nacional.</p> <p>6.6 Inclusión del sector postal en los planes nacionales de desarrollo, participación de todas las partes interesadas del sector postal.</p> <p>6.7 Hacer énfasis en inversión y uso de tecnología postal disponible</p> <p>6.8 Apoyo efectivo para gestionar financiamiento.</p>			