



MEMORIA DE UNA GESTIÓN 2017_2020

Material elaborado por

Dirección ejecutiva:



Diseño y maquetación:

Creatias Estudio

Impreso por:



Copyright ©

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre | INTRANT.

Cualquier reproducción, parcial o total, de la presente publicación debe contar con la aprobación por escrito del INTRANT.



INTRANT

**INSTITUTO NACIONAL DE TRANSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE**

1. PRÓLOGO	09
2. EL INTRANT DESDE SU PUNTO DE PARTIDA: HITOS	17
2.1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO	19
2.1.1. ANTES DEL INTRANT	19
2.1.2. MARCO DE ACCIÓN DEL INTRANT	20
2.1.2.1. EL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	20
2.1.2.2. EL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	26
2.1.2.3. LA LEY NÚM. 63-17	28
2.2. EL INTRANT SEGÚN SU MARCO NORMATIVO	31
2.2.1. LA CREACIÓN DEL INTRANT DESDE LA LEY	31
2.2.2. EL DESARROLLO DEL INTRANT	32
2.2.2.1. EL REGLAMENTO ORGÁNICO	32
2.2.2.2. ESTRUCTURA / ORGANIGRAMA	34
3. EL CORAZÓN DEL INTRANT	37
3.1. EL PROPIO INTRANT	39
3.1.1. IMAGEN VISUAL	39
3.1.2. METAS INSTITUCIONALES	40
3.1.3. LA ESENCIA DEL INTRANT: MISIÓN, VISIÓN, VALORES	44
3.1.4. CARTA DE COMPROMISO	46
3.1.5. TRANSPARENCIA Y PARTICIPACIÓN SOCIAL	47
3.1.5.1. CANALES DE ATENCIÓN	52
3.1.5.2. SERVICIOS ACCESO AL CIUDADANO	56
3.2. EL INTRANT EN SU EXTENSIÓN Y RELACIÓN CON EL ENTORNO	61
3.2.1. APOYOS Y ALIANZAS INTERNACIONALES	61
3.2.1.1. INTRAS (INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN EN TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL)	61
3.2.1.2. OMS/OPS (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD / ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD)	65
3.2.1.3. BID (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO)	68
3.2.1.4. AFD (AGENCIA FRANCESA DESARROLLO)	70
3.2.1.5. AECID (AGENCIA ESPAÑOLA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO)	70
3.2.1.6. FIA FUNDATION/FUNDACIÓN ACD (FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE AUTOMOVILISMO / AUTOMÓVIL CLUB DOMINICANO)	71
3.2.1.7. IARD (INTERNATIONAL ALLIANCE FOR RESPONSIBLE DRINKING)	72



3.2.1.8. ITS ESPAÑA/ITS IBEROAMERICA	73
3.2.1.9. UNITAR (INSTITUTO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA FORMACIÓN Y LA INVESTIGACIÓN)	74
3.2.1.10. OBSERVATORIO IBEROMARICANO DE SEGURIDAD VIAL (OISEVI)	74
3.2.2. RELACIONES INSTITUCIONALES NACIONALES: OTROS CONVENIOS	79
3.2.2.1. DIGESETT	79
3.2.2.2. MINERD	80
3.2.2.3. CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD, AUTORIDAD PORTUARIA DOMINICANA Y COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (PRO-COMPETENCIA)	81
3.2.2.4. OTRAS INSTITUCIONES	81
3.3. RECONOCIMIENTOS	86
3.3.1. INSTITUCIONALES/PROYECTOS	86
3.3.2. A LA DIRECTORA	89

4. LA ACTIVIDAD DEL INTRANT EN ESTOS AÑOS: EL INTRANT EN MARCHA	93
4.1. LOS ORGANOS DE DIRECCIÓN	95
4.1.1. EL CODINTRANT	95
4.1.2. LA DIRECTORA EJECUTIVA	99
4.1.2.1. PERFIL DE LA DIRECTORA	99
4.1.2.2. EL DESPACHO DE LA DIRECTORA: AGENDA / ACTIVIDAD	105
4.1.2.3. ESCRITOS Y DISCURSOS	116
4.2. RECURSOS MATERIALES Y DEPENDENCIAS	117
4.2.1. GESTIÓN INTERNA Y PRESUPUESTARIA	117
4.2.2. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	128
4.3. ÁREA DE RECURSOS HUMANOS	131
4.3.1. EFECTIVOS	131
4.3.2. PROGRAMAS CAPACITACIÓN INTERNA	134
4.3.3. PROCESOS DE EVALUACIÓN INTERNA	147
4.4. MÁS ACTIVIDAD	150
4.4.1. CONGRESOS	150
4.4.2. CUMBRES	152
4.4.2.1. CUMBRE DEL CLIMA COP-25	152
4.4.2.2. 3 ^{RO} GLOBAL MINISTERIAL CONFERENCE ON ROAD SAFETY (ESTOCOLMO)	153
4.5. MÁS INDICADORES PREVIOS DE RESULTADOS	155
4.5.1. CERTIFICACIONES, TRANSFERENCIAS, NOTIFICACIONES Y ADENDAS	155

4.5.2. CONTRATOS DE SERVICIOS	156
4.5.3. DEMANDAS Y ACCIONES JUDICIALES	156
4.5.4. INDICADORES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	157
4.6. ÁREA JURÍDICA	161
4.6.1. REGLAMENTOS	161
4.6.2. NORMATIVAS TÉCNICAS	167
4.6.3. RESOLUCIONES	170
4.7. OPSEVI – OBSERVATORIO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL	176
4.7.1. LOS PLANES ESTRATÉGICOS NACIONALES DE SEGURIDAD VIAL	179
4.7.2. LOS PLANES ESTRATÉGICOS NACIONALES DE MOVILIDAD	180
4.7.3. LOS PLANES ESPECÍFICOS	182
4.7.3.1. MOTOCICLETAS	182
4.7.3.2. PEATONES	184
4.7.3.3. BICICLETAS	186
4.7.4. LOS PLANES A DESARROLLAR	187
4.7.4.1. PLANES LOCALES	187
4.7.4.2. PLANES LABORALES	190
4.7.5. LOS REGISTROS (REGLAMENTO DE)	191
4.7.6. ESTADÍSTICAS E INDICADORES	196
4.7.6.1. EL CÁLCULO DE LOS COSTOS	198
4.7.7. ESTUDIOS E INVESTIGACIONES	199
4.7.8. BOLETINES INFORMATIVOS	208
4.7.9. ARTÍCULOS CIENTÍFICOS	212
4.8. ENEVIAL - EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL	215
4.8.1. LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIAS DE CONDUCCIÓN	217
4.8.1.1. OFICINA VIRTUAL	222
4.8.1.2. MANUALES DE CONDUCCIÓN	224
4.8.1.3. ACUERDOS INTERINSTITUCIONALES	226
4.8.2. EL FUTURO PSICOFÍSICO	226
4.8.3. LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES	228
4.8.4. EL PERMISO POR PUNTOS	229
4.8.5. LOS PROGRAMAS EDUCATIVOS CON EL MINERD	230
4.8.6. PARQUE EDUCACIÓN VIAL EN CIUDAD JUAN BOCH	232
4.8.7. LOS CAMINOS ESCOLARES	234
4.8.8. CAPACITACIÓN DE PROFESIONALES	236
4.8.8.1. TÍTULOS TÉCNICO PROFESIONAL	239



4.8.8.2. UNIVERSIDADES	239
4.8.8.3. OTRAS CAPACITACIONES REALIZADAS POR ENEVAL	241
4.9. ÁREA DE COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD	243
4.9.1. LA WEB	245
4.9.2. APLICACIÓN MÓVIL	247
4.9.3. REDES SOCIALES	248
4.9.4. CAMPAÑAS PUBLICITARIAS	250
4.9.5. PRESENCIA EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN	261
4.9.6. LAS SEMANAS	267
4.9.6.1. NACIONAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	267
4.9.6.2. SEMANA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL	282
4.9.6.3. PACTO POR LA VIDA	291
4.10. ÁREA DE MOVILIDAD	294
4.10.1. PROYECTOS SANTO DOMINGO	295
4.10.1.1. EL PMUS DE SANTO DOMINGO	295
4.10.1.1.1. PILOTO DE DISTRITO NACIONAL	297
4.10.1.1.2. EL PMUS DE CIUDAD COLONIAL	299
4.10.1.1.3. PRESENTACIÓN DEL PLAN NACIONAL	300
4.10.1.2. ACCIONES/INTERVENCIONES	302
4.10.1.2.1. PEATON SEGURO SANTO DOMINGO	302
4.10.1.2.2. ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS	304
4.10.1.2.3. TRANSPORTE PÚBLICO	306
4.10.1.3. CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO DE SANTO DOMINGO	312
4.10.1.4. PLAN DE CONTINGENCIA PARA HURACANES, TORMENTAS Y OTROS EVENTOS	314
4.10.1.5. LEVANTAMIENTOS DE TRÁNSITO Y VIALIDAD	314
4.10.2. PROYECTOS OTROS MUNICIPIOS	317
4.10.2.1. PMUS EN OTROS MUNICIPIOS	317
4.10.2.1.1. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) SAN CRISTÓBAL	318
4.10.2.1.2. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) HIGÜEY	318
4.10.2.1.3. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) BOCA CHICA	320
4.10.2.1.4. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) LA VEGA	321
4.10.2.1.5. AVANCES EN LA MOVILIDAD DE LOS ALCARRIZOS	322
4.10.2.1.6. AVANCES EN LA MOVILIDAD DE SANTIAGO DE LOS CABALLEROS	322
4.10.2.2. ACCIONES/INTERVENCIONES	323
4.10.3. INTERVENCIONES EN PUNTOS CRÍTICOS DE LA CARRETERA (LOS PUNTOS NEGROS Y TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES)	324
4.10.4. SEÑALIZACIÓN	327
4.10.4.1. REGLAMENTO DE SEÑALIZACIÓN EN EL TRÁNSITO TERRESTRE	327

4.10.4.2. RESOLUCIÓN DE SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO TERRESTRE	328
4.10.5. ELECTROMOVILIDAD	329
4.10.5.1. MESA DE ELECTROMOVILIDAD	329
4.10.5.2. PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA	330
4.11. ÁREA DE VEHÍCULOS	333
4.11.1. INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (ITV)	333
4.11.1.1. INSPECCIONES VISUALES PREVIAS	334
4.11.1.2. REGLAMENTO Y NORMATIVAS TÉCNICAS DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (ITV)	337
4.11.1.3. RESOLUCIONES	338
4.11.1.3.1. NORMATIVA TÉCNICA PROTOCOLO Y LOS INSTRUMENTOS PARA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR	338
4.11.1.3.2. NORMATIVA TÉCNICA ESTACIONES DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR	339
4.11.1.4. RESOLUCIONES	340
4.11.2. PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA PARA LA CONCESIÓN DE LA ITV	343
4.11.3. RENOVACIÓN DEL PARQUE	347
4.12. ÁREA DE TRANSPORTE	349
4.12.1. URBANO	351
4.12.1.1. TRABAJOS EN EL ÁREA DE TRANSPORTE	351
4.12.1.2. TRABAJOS ESPECÍFICOS DE AUTOBUSES	358
4.12.1.2.1. AMPLIACIÓN DE LA RED	358
4.12.1.2.2. REGLAMENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO	360
4.12.1.3. TRABAJOS ESPECÍFICOS DE TAXIS	360
4.12.1.3.1. REGLAMENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN TAXIS	363
4.12.1.4. RESOLUCIONES	364
4.12.1.5. TRABAJOS ESPECÍFICOS DE MOTOCICLETAS, BICICLETAS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL	365
4.12.1.5.1. REGLAMENTO DE USO Y TRANSPORTE EN MOTOCICLETAS, BICICLETAS Y OTROS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL	367
4.12.2. INTERURBANO	369
4.12.3. ESPECÍFICOS	371
4.12.3.1. ESCOLAR	371
4.12.3.1.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE ESCOLAR	371
4.12.3.2. TURÍSTICO	373
4.12.3.2.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO	373
4.12.3.2.2. REGLAMENTO PARA EL ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MOTOR.	374
4.12.3.3. TRABAJADORES	375
4.12.3.3.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES	375



4.12.4. CARGA	376
4.12.4.1. ESTUDIOS	376
4.12.4.2. REGULACIÓN Y PLANIFICACIÓN	377
4.12.4.3. LEGISLACIÓN	380
4.12.4.3.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE DE CARGA	380
4.12.4.4. RESOLUCIONES	381
4.13. ÁREA DE SUPERVISIÓN Y CONTROL	383
4.13.1. SEGURIDAD VIAL	384
4.13.2. TRANSPORTE	387
4.13.3. EL RÉGIMEN Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR	392
4.13.3.1. SISTEMA INTEGRADO DE FISCALIZACIÓN Y MULTAS	392
4.13.3.2. REGLAMENTO DEL RÉGIMEN Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR	393

1. PRÓLOGO



Como he reiterado en tantas ocasiones, desde que tengo el honor de presidir esta institución, en nuestro país nos enfrentamos a dos problemas, íntimamente relacionados, que se derivan en muchos más, y que arrastrábamos desde hace demasiado tiempo: los accidentes de tránsito y una movilidad deficiente e ineficiente.

De este modo, y sin haber reunido nunca, hasta poco antes de la creación del INTRANT, la voluntad y determinación para atajarlos, nos habíamos convertido en el país que encabezaba las listas de fallecidos en accidente de tránsito a nivel mundial. Los mayores motivos que generaban esta situación eran evidentes: un parque vehicular obsoleto, sobredimensionado, en crecimiento descontrolado y altamente inseguro, así como una clara falta de concienciación ciudadana sobre los peligros asociados a la movilidad y al incumplimiento de las normas de tránsito.

De todos esos problemas se derivan dos claras necesidades que se materializan en dos objetivos: el incremento de la seguridad vial y el desarrollo de una movilidad sostenible.

En ese contexto, el documento que les presento a continuación pretende ser las memorias de una Gestión del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), correspondiente con una institución de especial relevancia y trascendencia, que desde mi humilde punto de vista quiere mostrar a la ciudadanía el trabajo realizado durante los últimos apenas 3 años. Todo ello con un doble objetivo: Tratar buscar el necesario compromiso para el futuro, y tratar de preservar la acertada dirección que hemos venido tomando hasta la fecha.

Por lo tanto, esta Memoria es historia, aquella de la que siempre se dice necesaria por saber de dónde venimos, para saber a dónde vamos, así como la que nos permite no repetir

los errores del pasado. Pero también es compromiso personal y una llamada a la responsabilidad. Compromiso personal por seguir trabajando en una línea que está empezando a dar resultados esperanzadores, para lo cual me tendrán siempre a su disposición, ya que no puede haber rivalidad en lo que es un bien común, y llamada a la responsabilidad para seguir trabajando en las muchas tareas que todavía a día de hoy quedan por hacer.

Precisamente al hilo de esto último, y seguros de que realizamos grandes avances, el final del camino todavía está muy lejos, en correspondencia con las grandes y difíciles metas del empeño.

Ciertamente no es momento de excusas, pero entiendo que sí me puedo permitir aludir a aquellas "circunstancias" o "atenuantes" que han obligado a redefinir objetivos o rebajar las pretensiones iniciales, y que pasan en su mayoría por conocer el punto del que partimos, los déficits del mismo, y las limitaciones con que nos encontramos, que como poco fueron enormes, y que en cierto grado todavía lo siguen siendo.

Me refiero a limitaciones de todo orden: físicas, culturales, sociales, psicológicas, económicas, presupuestarias, empresariales, de mercado, políticas, etc. a las que por si fueran pocas, se añadió particularmente una menos previsible que actuó como cortapisa: la pandemia provocada por el COVID-19, que irónicamente tiene

muchos puntos de coincidencia y conexión con nuestro objeto y fines.

De hecho, y si bien es cierto que el COVID-19 está provocando una incidencia menor que los accidentes de tránsito, y a largo plazo así se constatará, también es cierto que ha contado con una atención mediática e institucional, con los consiguientes recursos, mucho mayor (que en ningún caso estoy criticando, sino más bien todo lo contrario, pues aprovecho con estas palabras para reclamar la correspondiente atención que se requiere a nuestra particular epidemia). Justamente me viene ahora a la mente esa frase de Einstein "¡Triste época es la nuestra! Es más fácil desintegrar un átomo que un prejuicio"...

Pero también podemos hablar, y lo constataremos, de facilidades y fortalezas, de las razones por las que tratamos de ser humildes, responsables y comprometidos, y que nos llevó a hacernos acompañar por los mejores, por los que pueden sentar cátedra, y sobre todo por todas aquellas personas que se quisieran sumar a nuestra causa, que es la causa de todos.

Ciertamente creo que esta Memoria se torna de especial importancia, porque al igual que en una película de esas que se ruedan, también en nuestro país, por ejemplo, en Juan Dolio, no adquiere su verdadero sentido hasta su montaje, hasta que el espectador o el crítico puede verla en su conjunto. Y los cinéfilos entenderán que me considero con la autoridad moral de aco-

meter el “final cut”, porque me empecé en esto, como Directora.

De esta forma hablaremos de los antecedentes, del punto de partida, del INTRANT como institución, de su creación, de sus atribuciones, de su crecimiento y evolución, de su filosofía y principios, de su organización, de su corazón, de sus recursos humanos. Pero también hablaremos de las alianzas, materializadas en quienes nos acompañaron y nos dieron el apoyo que necesitábamos a cada momento, de sus proyectos, de sus acciones, de sus obras, de sus productos y servicios, de sus resultados, de sus hitos, de quien suscribe las presentes palabras, y de los reconocimientos que obtuvimos.

Reconocimientos, por cierto, que más allá de los premios formalmente recibidos, se agradecen en las palabras de aquellas autoridades que nos felicitaron por la tarea realizada y los logros conseguidos, en tan poco tiempo, enfrentando tantas dificultades, y de forma tan modélica, hasta el punto de convertirnos en un ejemplo y referente para los países emergentes de nuestro entorno geográfico.

Dicho esto, y a partir de la conclusión de mis palabras, nos adentraremos a mostrar y demostrar las actuaciones de las grandes áreas del INTRANT, como son la dirección jurídica, la estratégica, los planes y la investigación, o la formación y la educación vial, a través de las diferentes Direcciones que conforman la institución. Todo ello prestando una especial atención al nuevo marco jurídico desarrollado, que ha supuesto

y supondrá una profunda reinversión de la movilidad ciudadana en pro de la seguridad vial; y al trabajo de 2 órganos clave para la futura gestión de la entidad: el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) que maneja los datos y desarrollo de los necesarios planes, y la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL) que maneja la instauración de un nuevo sistema de obtención de licencias de conducción, con unos excelentes recursos, entre los que destacan los manuales de aprendizaje, así como la instauración de la Educación Vial en el marco escolar, con el desarrollo de otros excelentes programas educativos. Todo ello, por supuesto, sin olvidar aquellos trabajos que han abanderado nuestra gestión, como han sido las campañas de comunicación social orientadas a la más que necesaria concienciación de la ciudadanía, el sistema integrado de cobro del transporte, la intervención sobre los tramos de concentración de accidentes, o la apuesta por sistemas tecnológicos que facilitarán las gestiones con la administración, entre muchos otros.

Como hilo conductor de todo ello utilizaremos el nuevo marco normativo desarrollado por el INTRANT, consistente en 15 Reglamentos promulgados y 5 Reglamentos en Consulta Pública, 18 Normativas Técnicas (8 promulgadas y 10 en Borrador pendientes de ser publicadas para Consulta Pública Abreviada,), y 21 resoluciones regulatorias administrativas específicas/particulares, encaminadas a crear políticas y medidas provisionales. No en vano el INTRANT es por naturaleza un órgano

fundamentalmente regulador, y de hecho la Ley 63-17 ha sido nuestra guía puesto que es la que manda nuestra creación.

Pero no únicamente relacionaremos lo hechos, sino que trataremos de apuntar las motivaciones, las intenciones, las debidas razones y necesaria fundamentación que, a modo de guion y plan de rodaje, siguiendo con la metáfora utilizada, fueron los elementos que realmente nos marcaron el camino. Justamente en eso los Planes tales como el Estratégico Nacional de Seguridad Vial, el de Movilidad, el de Motocicletas, el de Peatones, el de Electromovilidad, así como algunas actualizaciones de los más "antiguos" que están en curso, adquirirán un protagonismo diferencial.

Y además, más allá de lo cumplido, les hablaremos también de lo que resta, de lo que queda por hacer, que en verdad es más. Tengamos presente que en razón de su objetivo y de los fenómenos que atiende, de su amplio rango de actuación el INTRANT siempre será inconcluso. Al fin y al cabo, el tránsito es un fenómeno vivo, cambiante, sobre el que siempre habrá que intervenir para modularlo para bien de las personas.

De hecho, explicaremos la "técnica legislativa" utilizada que posibilitará sin duda esa adaptación, a la vez que requiere de modificaciones futuras de las referidas Normativas Técnicas para incrementar progresivamente el nivel de exigencia, haciendo posible su cumplimiento en todo momento. Ello

ahonda en la necesidad de un trabajo continuo.

También se hará necesario el incremento de la supervisión y control que se debe ejercer sobre lo que se regula. Explicar las razones por la que ha sido insuficiente me llevaría algunas páginas más, para decir cosas que todos sabemos, y que requieren de un cambio cultural que debe empezar por la clase política y debe contar con el respaldo por convicción de los ciudadanos dominicanos.

Así, en el mismo sentido, entre los retos que quedaron pendientes cabe destacar la implantación a nivel nacional del Sistema de Inspección Técnica Vehicular y del Sistema de Reconocimiento Psicofísico, la actualización de los Planes Estratégicos que este año vencen, la redacción de otros Planes que resultarán fundamentales para nuestra sociedad, como el de transporte turístico o el de transporte en bicicleta, y muchos otros asuntos que ayudarán a alcanzar la principal meta de esta institución: la reducción de las cifras de siniestralidad en el tránsito.

Con todo, quisiera destacar que lo que en esta Memoria de Gestión se expone, también se puede encontrar mayormente desarrollado en otras fuentes documentales, como las Memorias Anuales de la institución, los Planes de Motocicletas o de Peatones, o toda una serie de documentos técnicos que se irán citando a medida que se considere necesario. Si bien es cierto que no con la presente orientación, ni

de forma tan holística y de perspectiva evolutiva.

Finalmente, mejorar la movilidad y la seguridad vial ha sido nuestro norte, pues hasta para acceder a derechos fundamentales, como la salud y la educación, debemos, primero, poder tener acceso a formas seguras y eficientes para desplazarnos, al tiempo que estas no comprometan la sostenibilidad medio ambiental, por tal razón, todo lo que hemos hecho al frente del INTRANT para transformar el sector transporte repercutirá por generaciones, y siempre estaremos presentes para contribuir y velar por el cumplimiento de ese aspiracional que hicimos nuestro, ese ideal de ciudades diseñadas para las personas, de una movilidad terrestre más humana e inteligente.

Directora Ejecutiva del INTRANT

Ing. Claudia Franchesca de los Santos Tavárez



2. EL INTRANT DESDE SU PUNTO DE PARTIDA: HITOS



2.1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO

19

2.1.1. ANTES DEL INTRANT

Los accidentes de tránsito son tan importantes en el mundo que incluso son señalados como prioridad por las Naciones Unidas en Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015-2030). Precisamente por este motivo, el objetivo mundial para el año 2020 era reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Sin embargo, esa meta no se ha alcanzado y los accidentes continúan siendo una de las principales causas de muerte no violenta.

En este contexto, y hasta antes de la creación del INTRANT, nuestro país se caracterizaba por las siguientes cifras:

- 34.6 muertes por cada 100 mil habitantes (el país de mayor mortalidad a causa del tránsito en Latinoamérica).

- 13,374 muertes por accidentes de tránsito en el período 2010-2016, con más 100,000 lesionados solamente en el 2016.
- El costo de muertes equivale al 2.21% del PIB anual
- El 62.9% de las muertes son de motoristas y el 19.8% los peatones siendo los jóvenes entre 21 y 30 años los más afectados (con el 60% de las víctimas mortales)
- Aumento de la motorización siete veces mayor que el crecimiento poblacional
- Parque vehicular excesivamente antiguo y en mal estado por falta de mantenimiento y revisión, resaltando el hecho que más de la mitad de dicho parque corresponde a vehículos fabricados hace 20 años o más.
- Falta de formación: aproximadamente el 57% de los conductores no tenía Licencia de conducir

Aunque los datos hablan por sí mismos, es importante incidir en la gran repercusión de esta problemática para la sociedad, y que su evolución no era nada esperanzadora.

2.1.2. MARCO DE ACCIÓN DEL INTRANT

2.1.2.1. EL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

La ocurrencia de los accidentes depende de múltiples elementos, tales como factores ambientales, factores humanos, de infraestructura y factores propios del vehículo, que hacen de este fenómeno sea aún más difícil de estudiar, entender y prevenir. Por todo ello, la Seguridad Vial es uno de los grandes retos para la Salud, las Políticas Públicas, y para la región.

Dado que República Dominicana es uno de los países con tasas de mortalidad más altas por accidentes de tránsito a nivel mundial, y enmarcados tanto en los objetivos mundiales frente a la prevención de accidentes, como a los propios objetivos del país (entre los que se destacan La Estrategia Nacional de Desarrollo END 2030, la Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana ENSC y El Estudio de Apoyo a la Implementación de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2014), se desarrolló y se estableció como prioritario el desarrollo del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2017-2020 (ver Figura 1. Portada del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020), producto de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial.

En ese momento, El PENSV se convirtió en la mayor estrategia del gobierno para atacar esta problemática, y para atender el llamado a la prevención y acciones viales emitido por las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud, o las Asociaciones de Víctimas por Accidentes de Tránsito, entre otras. Para ello, el PENSV centraba todos sus esfuerzos en presentar medidas de acción que ayudasen a mejorar la seguridad vial, y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos, motorizados o no motorizados, cuya implementación ayudase a prevenir la ocurrencia de los accidentes, y a disminuir el impacto negativo que estos tienen para la

vida humana, la seguridad ciudadana y la movilidad del país. Adicionalmente, el Plan tenía por objeto atender de forma prioritaria e inmediata a los grupos de riesgo y usuarios vulnerables, como motoristas y peatones.

La principal característica de este Plan es su carácter integral, abarcando todos los factores y actores que tienen responsabilidad en el ámbito del tránsito y la seguridad vial, que intervienen en la accidentalidad vial desde un punto de vista científico, pero también los propios de la dinámica de nuestro país. Por ello el Plan no solo contó con la participación de expertos para su elaboración por medio de un método riguroso basado en la evidencia, sino que además en su desarrollo participaron representantes del sector público, privado y de la sociedad civil, logrando con ello comprender las necesidades de todos. Además de tomar en cuenta su opinión, el PENSV resaltaba el rol responsable que todos tenemos sobre la vida de los demás y de nuestros deberes como actores viales. Por ello, en su misión, el PENSV destacaba la necesidad de: *"establecer un compromiso compartido de las instituciones y los ciudadanos del país para la prevención y reducción de muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito, sustentado en un modelo de movilidad segura y en la conciencia colectiva sobre el valor de la vida humana"*.

A falta de una legislación actualizada en temas de Seguridad vial, y entre tanto la Ley núm. 63-17 de Movilidad,



Taller-Consulta Pública del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana fuere promulgada en el año 2017 (de lo cual se hablará más adelante), el PENSV que fue realizado teniendo presente el proyecto de Ley, sirvió como marco de acción inmediata a corto plazo, pero también delineó los objetivos a mediano y largo plazo en términos de Seguridad Vial en República Dominicana, siendo la implementación de estos fortalecida por el marco legal que posteriormente sería aprobado mediante la citada Ley. De esta forma el Plan fue juez y parte de la Ley, impulsor de la misma que a la vez tomó en consideración para su desarrollo.

En cuanto a lo que a contenido y filosofía se refiere, el PENSV se desarrolla y trabaja en una línea de acción caracterizada por una gestión consensuada y participativa; por la promoción del respeto a la vida; por la orientación a cambios de cultura y sensibilización; por la priorización de usuarios vulnerables como motociclistas, peatones, ciclistas, y niños; por la búsqueda de la disminución de la tolerancia a las infracciones por parte de la ciudadanía; y por la aplicación de acciones preventivas y disuasivas. Agregado a ello, existen también puntos clave para los acuerdos institucionales que se busca desarrollar y fortalecer: una coordinación efectiva para la integración de los esfuerzos y participación activa de los sectores involucrados y de la ciudadanía en general; una fiscalización permanente para el control de las acciones y comportamiento de los conductores; una comunicación transparente para el conocimiento de la ciudadanía sobre los avances y resultados del plan; una capacitación intensiva para la actualización de los gestores y la formación de la ciudadanía; y una tecnificación para la modernización de herramientas y procedimientos.

23

Enunciado su filosofía, objetivos, y la importancia de la prevención de los accidentes de tránsito a través de la mejora de la Seguridad Vial, el PENSV establece un conjunto de 6 ejes estratégicos, que se componen de 21 objetivos específicos y 136 líneas de acción que se resumen a continuación, aunque para un mayor nivel de detalle se aconseja la consulta del documento completo a través del siguiente enlace. (<https://www.intrant.gob.do/transparencia/index.php/plan-estrategico/planeacion-estrategica?download=637:pensv>)

Eje 1. Institucionalidad.

La importancia de este eje radica en el reconocimiento de múltiples instituciones que tienen responsabilidad sobre la seguridad vial, pero que no tienen (o tenían) un marco legal actualizado para desarrollar su trabajo, distribuir sus recursos, y orquestar sus acciones hacia un objetivo único general, sincronizado con las necesidades del país. Por eso el PESNV busca mejorar la coordinación de las instituciones, incluyendo la conexión informática entre administraciones,

e implicar a todos los organismos públicos, instituciones, agentes sociales y población en general. Especialmente, como un adecuado instrumento se propone la creación del Consejo de Participación Social de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

- **Eje 2. Movilidad.**

Se identifica como una necesidad urgente el desarrollo de las vías, de la mejora de los vehículos, y de la promoción de comportamientos seguros. Para ello se deberán tener en cuenta normas y procedimientos para garantizar el cumplimiento de condiciones favorables para la seguridad vial tanto en las carreteras como en los vehículos, pero también en el proceder de la ciudadanía.

- **Eje 3 Educación.**

Como la evidencia señala, son los comportamientos humanos de riesgo, percepciones erróneas sobre seguridad y sesgos cognitivos, los que en interacción con otros factores (como ambientales o del vehículo) desencadenan la mayoría de los accidentes. Este eje de vital importancia se basa en la identificación de fuertes debilidades en la conducta de los dominicanos con relación a la seguridad vial, que no han integrado la prevención en sus hábitos de movilización y que exhiben comportamientos que denotan poca valoración de la vida o una escasa conciencia de los riesgos involucrados. Y es mediante la educación y formación vial que el PENSV se plantea intervenir sobre este importante elemento de riesgo.

- **Eje 4 Fiscalización.**

La existencia de recursos limitados para la fiscalización aunado a un débil esquema de sanción, y estructuras que dificultan la identificación y persecución de los infractores, impide que determinados comportamientos que tienen un impacto sobre la seguridad vial, puedan ser modificados. El plan propone que los recursos provenientes de las sanciones sean empleados para mitigar los efectos adversos de la accidentalidad, y para trabajar en su prevención.

- **Eje 5. Atención.**

El PENSV destaca la necesidad de fortalecer la integración de un sistema de atención de emergencias ante la ocurrencia de los accidentes de tránsito, y de solucionar las debilidades identificadas en el sector de atención hospitalaria

y rehabilitación de lesionados. Lograr una respuesta oportuna y efectiva en los accidentes, y una atención hospitalaria que permita la recuperación y rehabilitación de los afectados, en búsqueda de disminuir al máximo las consecuencias del accidente que no pudo prevenirse.

• Eje 6 Información.

Requerido principalmente para mejorar la estructura de apoyo para el sistema de fiscalización y para el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial. Busca producir información confiable sobre la situación y los avances en seguridad vial, a través de la implementación de una plataforma común a todas las instituciones, y que garantice la estandarización, accesibilidad y difusión de la misma, y se convierta en una herramienta efectiva para la toma de decisiones.

Si bien el cumplimiento y abordaje de esos ejes estratégicos no es una tarea fácil desde un punto de vista económico, temporal, de esfuerzos administrativos y sobre todo de resultados, el PENSV busca aminorar esos efectos adversos por medio del diagnóstico de la situación real de la Seguridad Vial en el país, que además de permitir conocer qué está sucediendo, permita también ir en constante actualización e identificación de las necesidades en función de movilidad y prevención de accidentes. Es así como el Plan impulsa a destinar los recursos necesarios para desarrollar

investigaciones en las diferentes áreas y actores viales que inciden interactúan en las carreteras. Entre ellos cabe destacar los trabajos de campo, mediciones experimentales y valoraciones poblacionales, entre otras, destacando las Encuestas de Seguridad Vial y Movilidad realizadas en el año 2018 y 2019.

Adicionalmente, frente al tema de recursos, además de los ordinarios, se dispuso de otros de carácter extraordinario, que provendrían de concesiones y otras fórmulas que minimizaran la inversión, así como de los montos provenientes de la aplicación de sanciones, como se mencionó en el eje de fiscalización. El PENSV en sí mismo busca generar un sistema sostenible que genere riqueza para el país, no solo desde la creación de nuevos puestos de trabajo, sino desde la reducción de la carga económica que tienen los accidentes para la situación financiera Dominicana, sin negar que la ganancia más importante está relacionada con la preservación de las vidas de los actores viales.

Finalmente, aunque los ejes estratégicos puedan parecer ambiciosos en principio, esa actualización y generación de un sistema sostenible, permitirá reelaborar las propuestas en función de su eficacia, resultados y ejecución real. Reajustes que se realizarán todos sobre las premisas filosóficas, la visión y los objetivos del PENSV, siendo las autoridades gubernamentales competentes quienes

asumirán el liderazgo necesario para garantizar los recursos requeridos para su implementación.

En cualquier caso, conviene mencionar que este año 2020 se cumple la temporalidad del Plan, motivo por el cual se ha iniciado un proceso de actualización para el siguiente periodo de 4 años (es decir el para el período 2021-2024).



Figura 1. Portada del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020

2.1.2.2. EL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La elaboración de un **Plan Estratégico Nacional de Movilidad** se ajusta, entre otros, al Art. 9 de la Ley núm. 63-17, que establece las atribuciones que tiene el INTRANT en los campos de su competencia. En particular, la primera de ellas, y relacionada con la movilidad, dicta que esta institución deberá *Diseñar y ejecutar la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial, con ajuste a los principios, objetivos, directrices y disposiciones establecidos en la presente ley, y, en consecuencia, ejercer la función de planificación sectorial.*

Relacionada con esta atribución otorgada por la mencionada Ley, existen otras que ineludiblemente han de tenerse en cuenta en la elaboración de este instrumento nacional de planificación de la movilidad, y que, de algún modo, marcan el rumbo que debe seguir el mismo. Nos estamos refiriendo a las atribuciones en materia de planificación y diseño del sistema integrado de transporte público de pasajeros y sus regímenes de servicio, sus actividades conexas, la planificación y regulación del sistema de transporte de carga, las terminales públicas y privadas de pasajeros y de carga, las acciones de seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios, etc.

No cabe duda que, en cualquier sociedad moderna, todos estos **conceptos que debe contemplar el Plan Estratégico Nacional de Movilidad, han de tener muy en cuenta la innovación, tanto en el sector público como en el privado.** Esto significa que el Plan debía tener muy presentes aspectos como los siguientes: la experiencia del usuario, orientando la movilidad como un servicio de calidad proporcionado al ciudadano; la movilidad inteligente, contemplando aspectos como las infraestructuras inteligentes, la digitalización de los sistemas de transporte, las plataformas al usuario y los datos abiertos, entre otros; y la eficiencia energética y la sostenibilidad, incluyendo cuestiones como la descarbonización, los nuevos modos de transporte sostenibles, la progresiva llegada del ve-

hículo conectado y autónomo, entre otros.

Y todo lo anterior cumpliendo con los principios rectores de la movilidad que la Ley núm. 63-17 establece en su Artículo 6, y que van orientados hacia la concepción de la movilidad como un instrumento para el desarrollo social y la integración económica, la accesibilidad universal, la equidad en el uso de los espacios públicos de circulación, la eficiencia y eficacia de la misma, la protección del medioambiente, el financiamiento sostenible de la gestión del transporte y el tránsito, y el impulso de la innovación tecnológica y el empleo de los Sistemas Inteligentes de Transporte, entre otros muchos también fundamentales.

En cualquier caso, conviene mencionar que este año 2020 se cumple la temporalidad del Plan, motivo por el cual se ha iniciado un proceso de actualización para el siguiente periodo de 4 años (es decir el para el periodo 2021-2024).

En ese sentido, tanto en este como el anterior Plan Estratégico Nacional intervendrá de forma intensa el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), apoyado hasta el momento por el Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia puesto que esta Dependencia del INTRANT actúa de órgano consultor tanto de la institución como del Gobierno Central, para la adecua-

da planificación de las políticas, instrumentos y herramientas de movilidad y seguridad vial, por lo que se desarrollará mayormente en el apartado correspondiente de estas memorias.

2.1.2.3. LA LEY NÚM. 63-17

Hasta el mes de febrero del año 2017, en República Dominicana seguía vigente la Ley núm. 241 de 1967 sobre Tránsito de Vehículos y sus modificaciones correspondientes. Se trataba, por tanto, de un marco jurídico con más de 50 años de antigüedad que resultaba insuficiente ante las exigencias de un país en crecimiento en términos poblacionales, y en términos de parque automotor.

Evidentemente, por su antigüedad, la Ley núm. 241 no podía tener en cuenta la emergencia de nuevas tecnologías, de las necesidades de movilidad, ni de las necesidades medioambientales que hoy en día podemos identificar, y mucho menos comprendía y atendía a la magnitud de la importancia de los accidentes de tránsito como fenómeno multidimensional, ni tenía evidencia para contrarrestar sus efectos o prevenir su ocurrencia. En definitiva, aunque valiosa, esta era ya una Ley más que obsoleta en el país, pues no en vano hablamos de que tenía más de cinco décadas.

Ya se ha dicho anteriormente que el PENSV contempla seis ejes estratégicos para la mejora de la Seguridad Vial, estos se sustentan en una actualización rigurosa sobre temáticas y avances relacionados con la investigación en Salud Pública, el abordaje y la intervención desde la academia, así como en el END 2030, el ENSC, El Estudio de Apoyo a la Implementación de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2014, y en el llamado internacional para la reducción de los accidentes de tránsito. En su Eje 2 Movilidad, el PENSV destaca como urgente el cambio de la normativa en materia de movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial. Como indica la OMS: *"la existencia de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgo puede ser de gran utilidad para reducir el número de traumatismos y muertes ocasionado por los accidentes de tránsito. En ese sentido se han hecho algunos avances: en los últimos tres años, 17 países (que representan el 5,7% de la población mundial) han modificado sus leyes para que estén en consonancia con las mejores prácticas relativas a los principales factores de riesgo"*.

Por eso, mediante la consideración de ese eje estratégico del PENSV, y de un interés del gobierno por mejorar la situación vial del país, tras un arduo trabajo de investigación y colaboración, en febrero del año 2017 es promulgada la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. Esta Ley no solamente nace de la consideración del PENSV

y de la necesidad ya identificada previamente por diferentes instituciones, sino que contempla cada uno de esos ejes estratégicos planteados entre los expertos, las instituciones y la comunidad. Esto la convierte en una Ley inclusiva, rigurosa y que atiende no solo a las necesidades presentes en términos de movilidad y seguridad vial, sino que prevé cambios necesarios al futuro, fruto del diagnóstico que pretende realizar el PENSV y del diálogo interinstitucional.

Es así que la Ley núm. 63-17, en conjunto con otros esfuerzos, aporta al proceso de modernización y reforma de República Dominicana, procurando la búsqueda de una solución a los problemas que afectan la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial. Entre sus esfuerzos más importantes cabe decir que esta ley tiene en cuenta los avances internacionales y de la región en cuanto a la identificación del factor humano como gran responsable en la ocurrencia y en la prevención de los siniestros. Por ello, busca mejorar la legislación relativa a los factores de riesgo más importantes en la accidentalidad vial que dependen de las personas: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, la no utilización del casco, del cinturón de seguridad o de los sistemas de retención infantil. Por otro lado, uno de los hitos de esta ley (entre muchos otros), fue la solicitud de la creación del propio Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), que más allá de ser una Institución gu-

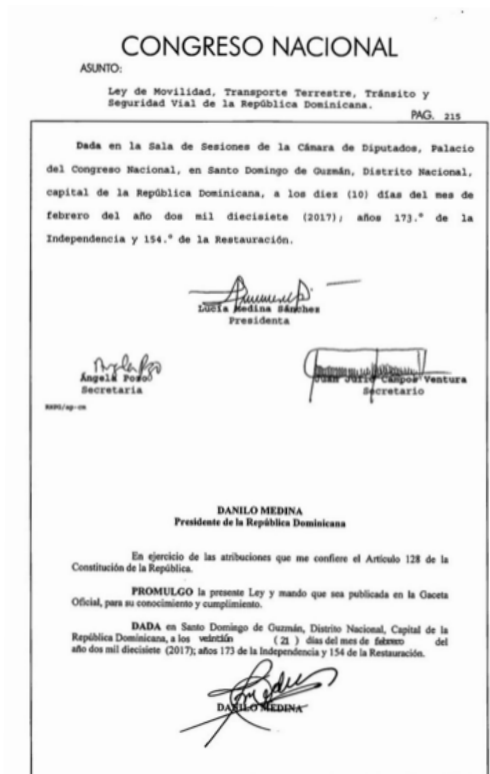
bernamental, cumple con una función relacionada con la salud pública en un perfecto engranaje compuesto por ley-plan-institución-comunidad.

De todas formas, el reto más grande al que se enfrenta la Ley núm. 63-17 es la falta de conciencia, el desconocimiento de la misma, y la cultura generalizada del incumplimiento de leyes y normas por parte de la ciudadanía.

Por ello, esta ley no hace énfasis solo en un carácter punitivo y delinea los comportamientos esperados en la vía. Por el contrario, esta ley lo que busca es concienciar a la población por medio de actividades pedagógicas, educación y formación vial, acerca de la importancia que tiene para la convivencia y el desarrollo económico y social del país el respeto por la vida en las vías.

Además, la Ley tiene el acierto de mandar al desarrollo de Reglamentos, que de acuerdo con la técnica legislativa que escogimos, que explicaremos más adelante, permitirá una actualización relativamente rápida, adecuándose de esta forma a los tiempos, y las circunstancias que vayan surgiendo.

Con todo, y más allá del desarrollo Reglamentario y Normativo, que más tarde también referiremos, entre las tareas pendientes, **quedará la modificación de la Ley, en base a la preceptiva metodología de "evaluación legislativa", que como modelo científico debe seguir y está siguiendo hasta el momento el INTRANT.**



2.2. EL INTRANT SEGÚN SU MARCO NORMATIVO

31

2.2.1. LA CREACIÓN DEL INTRANT DESDE LA LEY

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), fue creado con la promulgación de la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, de fecha 21 de febrero de 2017, que lo constituye como organismo rector nacional y sectorial, descentralizado del Estado Dominicano, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, encargado de cumplir y hacer cumplir la ley y sus reglamentos.

En ese sentido, mediante el Decreto núm. 236-17 de fecha tres (03) de julio de 2017, se designó a las primeras autoridades para dirigir las funciones y directrices de dicha institución, con el diseño de las estructuras y conformación de las políticas que se implementarán en la misma.

Con la referida ley, se produce un hito sin precedentes respecto a los procesos acumulados por más de cinco décadas, en la Movilidad Terrestre y la Seguridad Vial de la República Dominicana, los cuales sirvieron de antecedente para la creación de una institución que viene a transformar el sector del transporte en el país, para elevar la calidad de los servicios y como resultado satisfacer las necesidades de nuestros ciudadanos.

Amparado en el nuevo marco legal, el INTRANT inició sus operaciones el 4 de julio de 2017, y así mismo sustituyó y absorbió las funciones de las cinco (5) instituciones vinculadas anteriormente al tránsito y al transporte en el Estado, como el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET), la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), el Consejo de Administración y Regulación de Taxis (CART) y la Caja de Pensiones y Jubilaciones de los Choferes del Transporte Público.

32

De todas formas y siendo sinceros, la tarea de su constitución comenzó antes, puesto que aprovechando el impulso que representó el PENSV 2017-2020, se comenzaron a realizar de forma avanzada múltiples tareas y gestiones, que llevaron a que en el momento de la constitución ya estuvieran algunas cuestiones básicas definidas.

La tarea fue ardua y complicada por razones de su inexistencia previa, y consecuentemente falta de experiencia y conocimiento, por lo que ameritó una configuración, un diseño y un plan inicial de acción que comenzó por la selección de personal, la capacitación y el empoderamiento, y siguió con infinitas tareas, algunas de las cuales obviamente todavía están en curso y quedan pendientes como hemos venido diciendo.

2.2.2. EL DESARROLLO DEL INTRANT

2.2.2.1. EL REGLAMENTO ORGÁNICO

Tras la publicación en febrero de 2017 de la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, el INTRANT se conformaba como el organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y autonomía administrativa,

financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, encargado de cumplir y hacer cumplir la citada Ley y sus reglamentos.

Sin embargo, para llevar a cabo esas funciones, además de las pertinentes atribuciones, capacidades organizativas y régimen financiero otorgadas por la Ley núm. 63-17, como la propia establecía, se hacía necesario la aprobación de un Reglamento Orgánico que sentara las bases de funcionamiento del nuevo órgano rector del sistema, dotándola de un marco institucional fortalecido capaz de asegurar la organización de su funcionamiento y estructura.

Se trataba, por tanto, de dar un nuevo paso adelante, y convertirnos en un referente internacional, dada la inexistencia de documentos legislativos similares en algunas de las entidades homólogas internacionales. Además, aunque de forma indirecta, marcábamos la pauta a seguir por otras entidades nacionales, como es el caso de la DIGESETT, con la que todavía al día de hoy se sigue trabajando en la definición de su Reglamento Orgánico.

De este modo surgió la redacción del Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), que contó con la participación de todos los miembros del CODINTRANT, sus asesores, y en especial el INTRAS de la Universidad de Valencia, y que aprobado

mediante Decreto núm. 177-18, por el Presidente de la República, Lic. Danilo Medina, cuyo objetivo último era el de regular la organización y el funcionamiento institucional, administrativo, financiero, funcional y operativo del INTRANT, pero que también perseguía dotar de la potestad legal a la nueva institución para la puesta en marcha de un conjunto de normas técnicas y sistemas acorde a las necesidades actuales del sector, en beneficio de los usuarios y de la población en general.

Además, como objetivos o metas secundarias, se establecía el compromiso de la institución de establecer mecanismos de comunicación con las autoridades municipales; la obligación de diseñar, planificar y gestionar los Registros Nacionales relacionados con el Transporte; o el compromiso de trabajar en aspectos como la unificación de términos y conceptos en el desarrollo normativo sobre movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. En definitiva, una serie de deberes y responsabilidades que se verían liderados por una organización bien estructurada, y reforzados con el trabajo de 2 órganos clave para la futura gestión de la entidad: el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) y la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL).

No obstante, y en lo que se refiere a los pendientes, todavía al día de hoy se sigue trabajando con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, en la definición del Reglamento

para el funcionamiento de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) que será elaborado por el Ministerio de Interior y Policía, en coordinación con el INTRANT, tal y como establece la Ley 63-17.

2.2.2.2. ESTRUCTURA / ORGANIGRAMA

Desde su creación, el INTRANT estuvo sumido en un proceso de fortalecimiento organizacional mediante la definición de un organigrama que le permita una funcionalidad más óptima para fortalecer tales fines.

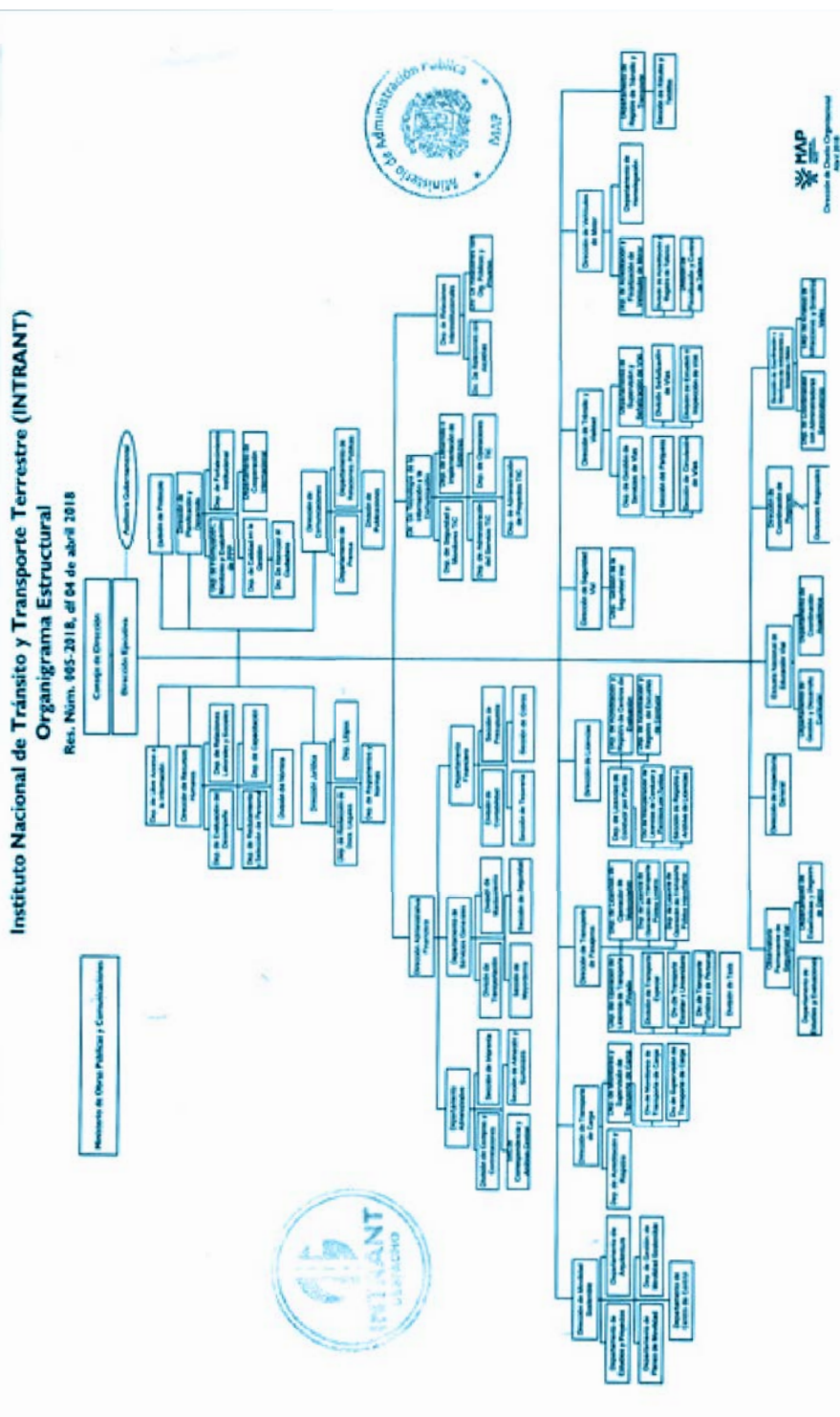
34

El proceso de fortalecimiento institucional incluyó la futura implementación del Marco Común de Evaluación, o Modelo CAF, así como la Carta de Compromiso al Ciudadano y otras herramientas que buscan calidad y transparencia en la gestión, de acuerdo a lo que preceptivamente se establece en el Decreto núm. 211-10.

A los fines, las direcciones de Planificación y de Recursos Humanos del INTRANT realizaron un plan de trabajo en conjunto con el MAP en el que se realizaron los levantamientos para la nueva Estructura Organizacional, la cual serviría como base para la realización óptima de las funciones de la institución según la Ley núm. 63-17, así como el monitoreo de Sistema de Administración Pública, (SISMAP), asumiendo el llenado de la guía de autoevaluación CAF, así como el Observatorio Nacional de los Servicios Públicos, y solicitud de acompañamiento en la elaboración del Mapa de Procesos de la institución.

No obstante, a nivel funcional, sobre dicho organigrama se han realizado sucesivas adaptaciones, por lo que además está pendiente de revisión, que entre otras cosas debe contemplar el Reglamento Orgánico del INTRANT que fue aprobado posteriormente a este desarrollo y los manuales de cargos en sus sucesivas versiones.

Finalmente el organigrama aprobado fue el siguiente:



3. EL CORAZÓN DEL INTRANT





3.1. EL PROPIO INTRANT

39

3.1.1. IMAGEN VISUAL

Una de las primeras acciones, de esas que hablábamos que comenzaron antes, fue la creación de la Identidad Visual (puesto que la verbal fue dada), la cual fue completada en el Manual de Marca e Identidad Corporativa del INTRANT.

Este libro de marca se confeccionó a los fines de asegurar que todas las comunicaciones y campañas asociadas a la marca Institucional estuviesen impregnadas de su imagen corporativa.



3.1.2. METAS INSTITUCIONALES

Así mismo otra tarea básica e inicial que se acometió, como institución recién creada, fue el Plan Estratégico Institucional (PEI) del INTRANT, que como toda estrategia que se precie ha tenido diversas modificaciones introducidas a través del tiempo.

Inicialmente a los fines en coordinación con la Dirección de Planificación realizó varios encuentros internos junto a la máxima autoridad, directores y los asesores para iniciar la Planificación Estratégica de la Institución, proceso que incluyó a todo el personal, a través de la recopilación de sus opiniones por medio de encuestas y otras metodologías.

Así mismo se consideraron como insumos, como no podía ser de otra forma, ya que el INTRANT es el organismo responsable último de ejecutarlos, el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV) y el borrador del Plan Estratégico Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PEMUS).

Así el primer Plan Estratégico Institucional (PEI) del INTRANT define, de manera detallada, las estrategias y objetivos estratégicos de la institución, así como

las iniciativas estratégicas detalladas a nivel de Plan Operativo de Actividades (POA), que se elabora anualmente.

Consecuentemente el Plan Estratégico Institucional 2018-2022, se dio con el objetivo contribuir al desarrollo de la calidad de vida de la sociedad dominicana, mediante el diseño e implementación de políticas, lineamientos y propuestas de acción, que re-signifiquen la movilidad terrestre de personas y de mercancías, desde una perspectiva amigable con el medio ambiente. Encaaminado al cumplimiento de este objetivo, con el mismo la institución apunta a las siguientes conquistas:

1. Transformar la Movilidad Terrestre predominante en la República Dominicana, hacia una de mayor énfasis en el Transporte Público de Pasajeros y de mayor integración con el Desarrollo Urbano y entre modos de transporte, de tal forma que se puedan atender, de mejor manera, las necesidades actuales y futuras de traslado de los ciudadanos.
2. Desarrollar un sistema de Movilidad Terrestre basado en ejes de paso prioritario para el Transporte Público de Pasajeros, frente al vehículo privado, que incluya la transformación de las principales rutas existentes, bajo una nueva cultura empresarial que garantice calidad y seguridad para la población.
3. Definir políticas de gestión de la demanda de transporte, que incentiven y prioricen el uso de modos sostenibles (transporte masivo y transporte no motorizado) y también conduzcan a una mejor gestión del Transporte de Carga.
4. Desarrollar las normas y reglamentos que rijan el tránsito y transporte de carga y de pasajeros, así como el transporte no motorizado, en armonía con el medio ambiente y asegurando una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.
5. Promover la participación ciudadana en el proceso de transformación de la Movilidad Terrestre hacia una condición de mayor integración, eficiencia y adecuada atención de las necesidades de la población.
6. Promover el uso de Modos Colectivos de Movilidad Terrestre, frente a modos individualizados, para lograr un uso más eficiente de la infraestructura vial disponible y reducir los congestionamientos vehiculares en las ciudades.

7. Desarrollar políticas y estrategias que garanticen la Seguridad Vial y promuevan una mejor gestión del tránsito y del transporte.

De igual manera en consecuencia se establecieron unos indicadores de gestión, que medirán el logro de los objetivos de la institución, y que se formularon de la forma siguiente:

1. Tasa de Mortalidad Nacional por cada 100 mil habitantes a causa del tránsito.
2. Número de lesionados a causa del tránsito.
3. Cantidad de Siniestros Viales.
4. Cantidad de Contravenciones de Vehículos.
5. Porcentaje de Cobros de Contravenciones.
6. Porcentaje de Vehículos Matriculados.
7. Porcentaje de Conductores con Licencia Vigente.
8. Porcentaje de Vehículos con Inspección Técnica Vehicular.
9. Actitudes de la Población hacia la Seguridad Vial.
10. Porcentaje de satisfacción de la ciudadanía con el ordenamiento del tránsito.
11. Porcentaje de satisfacción de la ciudadanía con el ordenamiento del transporte.
12. Cantidad de ciudadanos formados en Educación Vial.

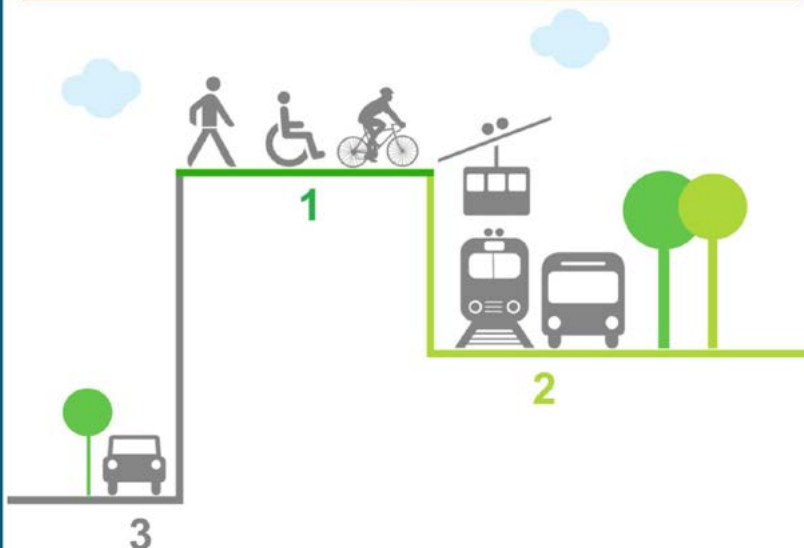
Ciertamente, como se podrá comprobar son coincidentes con aquellos que establece el propio PENSV 2017-2020, porque no en vano uno de los principales objetivos de la institución en correspondencia con lo dicho hasta el momento, es acometer el PENSV 2017-2020.

Así mismo a la luz de las metas presidenciales, el INTRANT juega un papel protagónico en la reforma del transporte, impulsada por gobierno del presidente Danilo Medina, que inició el proceso de transformación con la aprobación de la Ley núm. 63-17, lo que permitirá a los dominicanos contar con un servicio económico, seguro y eficiente.



Plan Estratégico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte de la República Dominicana – INTRANT

Período 2018-2022



Producido por: Equipo de Planificación del INTRANT
Santo Domingo, D.N. Noviembre, 2017.

Figura 2. Portada del Plan Estratégico Institucional del INTRANT 2018-2022

Con todo, la descrita filosofía se materializó desde un plano formal en la misión, visión y valores, propios, con los que debe contar toda administración que se precie y que se describirán en el siguiente punto.

3.1.3. LA ESENCIA DEL INTRANT: MISIÓN, VISIÓN, VALORES

Efectivamente se fijaron tres conceptos 'clásicos' provenientes del marketing empresarial, pero extendidos a todo tipo de organización, incluidas por su importancia las de la administración pública, debido al impacto positivo que tienen para guiarlas hacia el éxito.

44

La *misión* o *razón de ser* se puede definir como el corazón o el núcleo de cualquier organización, y suele reflejar el objetivo de la misma. Con ella se precisa la esencia y el motivo para existir. La misión está íntimamente relacionada con el origen.

La *visión* o *meta a alcanzar* trata de determinar con pocas palabras cómo queremos que sea nuestra empresa en el futuro, es decir, las características que se plantea alcanzar. La *visión* debe ser realista y debe incluir una meta que se pueda conseguir en un tiempo razonable. A su vez, entendimos que la misión debe "funcionar" como una fuente de motivación y además puede entenderse como diferentes factores que añaden valor a la empresa.

Los *valores* o la *cultura corporativa* son los principios éticos sobre los que construirá su empresa y que serán la base de cualquier actuación dentro y fuera de la organización.

Correspondientemente, en el INTRANT se definieron los siguientes:

- **Misión:**

Gestionar la rectoría nacional de la Movilidad, el Transporte Terrestre, la Tránsito y la Seguridad Vial, en Ordenamiento, Planificación y Educación Vial, coordinando con todas las instituciones competentes, y generando en el estado, el enfoque integral necesario para la transformación del sector, requerido para el desarrollo socioeconómico de la República Dominicana.

- **Visión:**

Ser un referente internacional en la gestión de un modelo de Movilidad Terrestre sostenible, eficiente, accesible y seguro, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, con respeto al medio ambiente.

- **Valores:**

Nuestra misión y visión se cumplirán al amparo de nuestros valores que son:

- **Transparencia:** Motivamos una conducta ética y honesta en nuestros empleados, y una administración que vele por el cumplimiento de las leyes y procedimientos, relativos al buen uso de los recursos del Estado.
- **Calidad:** Desarrollamos estándares que garanticen los mejores resultados posibles, a través de la búsqueda, conocimiento y uso constante de las mejores prácticas y referencias, en la planificación y ejecución de proyectos.
- **Confiabilidad:** Respondemos de manera oportuna y acertada a las expectativas de la sociedad, consistentemente, de tal forma, que la ciudadanía se sienta satisfecha con los servicios ofertados (hacemos lo que decimos y decimos lo que hacemos).
- **Servicio:** El servicio es nuestra vocación, que aplicamos con rigurosidad en todas las circunstancias y espacios en las que nos desenvolvemos, para ser útiles a los ciudadanos y al país.
- **Respeto:** Nuestras relaciones con la ciudadanía y con los actores del sistema, están enmarcadas por el respeto.



3.1.4. CARTA DE COMPROMISO

Es de gran importancia para el INTRANT, contar con la formalización de la Carta Compromiso al Ciudadano, documento que no solamente consagra algunas de las acciones que hemos asumido, definido y establecido como prioritarias, sino que también marca aquellas que nos hemos comprometido a ejercer en el inmediato futuro. Todo ello con un objetivo tan claro como firme: ofrecer un servicio óptimo a nuestros ciudadanos desde las distintas áreas que componen esta Institución para mejorar la calidad de vida de los dominicanos.

Con la incorporación de la Carta Compromiso, no solo cumplimos con los requerimientos que estipula el Ministerio de Administración Pública (MAP), para el quehacer institucional, sino que más allá, a través de la misma, pretendemos reafirmar nuestro empeño de gestionar la rectoría nacional de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, trabajando con nuestros grupos de interés, los actores del sistema y en última instancia de toda la ciudadanía, poniendo al alcance de sus manos servicios oportunos, eficaces y de rápida respuesta.

Así pues, basados en los pilares de la transparencia y la gobernabilidad, pusimos al alcance de los ciudadanos la oportunidad de presentar sus solicitudes, inquietudes y sugerencias a través de canales de atención constante, garantizando el buen trato y el respeto ya sea por la vía telefónica, escrita, de manera presencial o virtual.

Para esa tan necesaria gestión de respuesta contamos con la Oficina de Libre Acceso a la Información (OAI), en cumplimiento de la Ley núm. 200-04, con el objetivo de apoyar a las entidades y personas tanto públicas como privadas, mediante las informaciones solicitadas cumpliendo con el tiempo legal establecido (15 días laborables). Asimismo, disponemos del Centro de Atención al Ciudadano, nuestras redes sociales, buzón de sugerencias físico y online a través del chat institucional, por la Línea 311 y la página web www.intrant.gob.do

Así mismo, para facilitar el acceso de los usuarios a nuestros servicios, durante las 24 horas del día, los 7 días de la semana y desde cualquier lugar del mundo, contamos con la "Oficina Virtual INTRANT", para que los mismos realicen sus transacciones ahorrando tiempo y dinero, del que se dará mayor cuenta más tarde.



3.1.5. TRANSPARENCIA Y PARTICIPACIÓN SOCIAL

Cualquier institución de La Administración que sirva a la sociedad dominicana, debe ser transparente y participativa. Solamente así se podrá conseguir que la sociedad participe de las políticas públicas que formula e implementa, que en todo caso se verán reflejadas en nuestra filosofía y valores institucionales. Sin embargo, más que una declaratoria en documentos, nuestro accionar en este sentido queda evidenciado en los siguientes indicadores objetivos:

- **Índice de Transparencia:**

El INTRANT completó cada uno de los requerimientos establecidos para ser evaluados posteriormente por la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental (DIGEIG), obteniendo una calificación de 92 de 100.

- **Normas de Control Interno (NCI):**

Se inició el protocolo de implementación de las NCI, pero dado que el presupuesto del INTRANT fue producto de la fusión de las cinco instituciones que anteriormente dirigían el transporte, todavía quedan tareas pendientes que deberán completar las nuevas autoridades.

- **Comisión de Compras y Contrataciones:**

Esta Comisión se creó como el órgano responsable de la organización, conducción y ejecución de los procedimientos de Licitación Pública Nacional, Licitación Pública Internacional, Sorteo de Obras y Comparación de Precios. Sus operaciones se iniciaron el segundo semestre 2017, y dado que en esos momentos estábamos construyendo el Plan Estratégico Institucional (PEI) para luego desarrollar el Plan Operativo Anual (POA), no estuvimos en el tiempo que permitiera incluir nuestro primer Plan Operativo de Compras y Contrataciones (PACC) en el portal de compras y contrataciones.

Sin embargo, en los años siguientes cumplimos cabalmente con este requerimiento. Concretamente, los PACC correspondientes a los años 2018, 2019 y 2020 fueron cargados en el Portal Transaccional de Compras dentro de los plazos establecidos, con el apoyo de la Dirección General de Compras y Contrataciones Públicas (DGCP), siendo el de 2019 ejecutado en su totalidad, según los montos y plazos establecidos en el mismo.

En este sentido, es importante destacar que en el período transcurrido entre enero y julio del presente 2020, la ejecución del PACC ha sido impactada por aspectos relacionados al COVID-19, en cuanto a actividad, ejecución y plazos, viéndose la institución a incorporar algunas compras no previstas y posponiendo otras sí proyectadas. No obstante, el impacto ha sido mínimo debido al manejo consciente de nuestra gerencia.

- **Acceso de la ciudadanía a los datos de transparencia:**

Habilitamos el portal de Transparencia del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, a través de la Oficina de Libre Acceso a la Información Pública (OAI), la cual dispone a la ciudadanía las informaciones de carácter público contempladas en la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública No. 200-04 a los fines de comunicar al ciudadano sobre las acciones ejecutadas por el INTRANT, a través de los diversos medios disponibles (personal, correo electrónico, correspondencias SAIP y otros).



LAS VÍAS PARA RESPONDER TUS **INQUIETUDES, DENUNCIAS** **O SUGERENCIAS**



TELEFÓNICA

Llámanos al
(809) 368-0033
de 8:00 am a 10:00 pm
Lunes a Viernes



PRESENCIAL

Visítanos en cualquiera de
nuestras dependencias.
de 8:00 am a 4:00 pm



DIGITAL

¡CHATEA
CON NOSOTROS!
de 8:00 am a 4:00 pm
www.intrant.gob.do

Es importante resaltar que esta OAI periódicamente publica y actualiza en el portal de Transparencia en cada uno de sus respectivos enlaces (Compras y Contrataciones, Nómina, Informaciones Financieras, Declaraciones Juradas, entre otras), manteniendo así a disposición de la ciudadanía un servicio actualizado de información pública.

A continuación, desglosamos los servicios ofrecidos por la OAI a los ciudadanos, cuyo desglose por años se puede consultar en la tabla final.

- Atención a Solicitudes de Información realizadas de manera presencial / físicas
- Respuestas a través del Sistema:
- Respuestas Sistema 311 de Atención Ciudadana (quejas, reclamaciones y sugerencias)
- Respuestas a través del Sistema de Acceso a la Información Pública - SAIP –
- Respuestas a llamadas telefónicas* a través de nuestras extensiones 1119, 1120, y 1121

Año	Solicitudes físicas / presenciales	Correos Electrónicos	Sistema 311	SAIP	Llamadas telefónicas*	TOTAL
2017	17	26	0	0	0	43
2018	46	1,156	9	76	0	1,287
2019	36	1,014	13	86	0	1,149
2020	10	2,010	3	43	2,350	4,416
TOTAL	109	4,206	25	205	2,350	6,895

(*) Estos servicios empiezan a contabilizarse a partir del segundo trimestre del 2020 debido a la demanda de información remota a causa de la pandemia del Covid-19, y la reanudación de los servicios de licencias ofrecidos por citas. Fueron recibidas unas **2,350** solicitudes de información, las cuales fueron atendidas inmediatamente.

- **Sistema de Monitoreo y Medición de la Gestión Pública (SMM-GP): El siguiente cuadro refleja los indicadores de desempeño institucional del INTRANT.**

INDICADOR	PORCENTAJE	SEMAFORO	OBSERVACIONES
SISMAP	81		Objetivo logrado, estamos trabajando para cumplir el 100% de los objetivos propuestos.
ITICGE	87		Estamos dentro de los parámetros d objetivo logrado, aún seguimos trabajando para alcanzar el 100% de implementación de las TICS.
CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE ACCESO A LA INFORMACION	92		Objetivo logrado , seguiremos trabajando hasta conseguir el 100% de implementación del indicador
NOBACI	00		Aún no hemos iniciado con las matrices de Nobaci, este indicador no saldrá reflejado en la pantalla de indicadores, saldrá como meta no evaluada.
GESTIÓN PRESUPUESTARIA	100		Objetivo logrado este indicador mide la eficacia y eficiencia de la Gestión Presupuestaria.
CONTRATACIONES PÚBLICA (SNCP)	96		Objetivo logrado, debido a la integración de todas las aéreas que intervienen en los procesos de compras públicas.
METAS PRESIDENCIALES	100		Objetivo logrado, el indicador de metas presidenciales esta cumplido al 100% hasta el momento.
TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL	93		Objetivo logrado es el indicador al cual se le hace más hincapié porque mide la transparencia de la gestión institucional.

Leyenda: Verde / DE 80 A 100 (Objetivo logrado)
 Amarillo / De 60 a 79 (Cierto avance)

Gris/ Meta no Evaluada

Nota: Estas calificaciones corresponden a la Evaluación último trimestre 2019

51

También es importante mencionar que fue apenas a partir de febrero 2018 que comenzamos ya como INTRANT a ser medidos por las diferentes instituciones, iniciando desde cero a ser evaluados según los diferentes indicadores, mensual y trimestralmente, pero inmediatamente dimos como resultado un nivel de cumplimiento avanzado y objetivos logrados en todos los indicadores de la gestión, pudiendo lograr niveles satisfactorios de cumplimiento en todos los subsistemas, a pesar de ser una institución con solo un año de formada en ese entonces.

Para el 2019, el INTRANT continuó desarrollando un arduo trabajo en lo concerniente al cumplimiento de los indicadores de gestión presidencial, haciendo un repunte y cumpliendo de manera satisfactoria con todas las metas asignadas a la institución, así como los sistemas de medición institucionales agrupados para estos fines. De este modo, ya en el 2020, se alcanza entonces la alta puntuación en los indicadores que se muestran en la tabla anterior.

- **Sistema de Monitoreo de la Administración Pública (SISMAP)**

Cabe explicar que el SISMAP es un sistema de monitoreo para medir los niveles de desarrollo de la gestión pública, que desde el año 2010 ha venido implementando el Ministerio de Administración Pública; tomando como

referencia los indicadores del Barómetro de las Américas, sondeo auspiciado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) así como, los postulados de la Carta Iberoamericana de la Función Pública.



Figura 3. Imagen muestra la puntuación del INTRANT en el SISMAP en el año 2019.

3.1.5.1. CANALES DE ATENCIÓN

En Octubre del 2018 se estableció un acuerdo interinstitucional con la Oficina Presidencial de Tecnologías de la Información y Comunicación de la República Dominicana (OPTIC) a los fines de establecer un centro de Atención al Ciudadano (CAC) del INTRANT en las instalaciones de esa institución, con el objetivo de establecer las capacidades físicas y de personal en el recibo y respuesta a las llamadas de los ciudadanos, con la infraestructura de hardware y software de llamadas que permitan recibir y monitorear las llamadas realizadas al centro de atención telefónica, con estándares de calidad adecuados, asegurando una oportuna gestión de solución a problemas o mal funcionamiento de los semáforos, quejas o sugerencias, así como cualquier otra situación en las vías.

El centro de Atención opera desde las 8:00 A.M. a 10:00 P.M. de lunes a viernes y tiene un alcance nacional, recibiendo quejas, reclamos y denuncias de diversa temática (semáforos dañados o en mal funcionamiento, deficiencia en servicios ofrecidos por el INTRANT, aumento de tarifa de pasaje, mal trato en

el servicio de Transporte de Pasajeros, o reportes de manejo temerario de los operadores de Transporte de Pasajeros y Carga, entre otros).



53

Figura 4. Servicio de atención telefónica

En este sentido, uno de los medios de acceso al CAC es precisamente el teléfono de atención 3-1-1, desde el cual hemos dado asistencia a todos los que nos han contactado a través de nuestra línea telefónica, nuestro chat institucional y mesa de ayuda, las cuales se han constituido en una herramienta poderosa para ofrecer informaciones de nuestros servicios, responder quejas y recibir sugerencias en las más de 77,000 solicitudes atendidas.



Fecha	Chats	Llamadas	Mesas de Ayuda
Octubre (2018)	1.320	155	-
Noviembre (2018)	1.474	912	156
Diciembre (2018)	1.551	1.342	215
Enero (2019)	1.692	1.288	89
Febrero (2019)	1.216	1.143	57
Marzo (2019)	1.480	1.444	79
Abril (2019)	1.717	1.658	60
Mayo (2019)	2.966	1.601	46
Junio (2019)	1.454	958	25
Julio (2019)	1.596	1.003	27
Agosto (2019)	1.805	797	98
Septiembre (2019)	2.160	878	72
Octubre (2019)	1.712	791	46
Noviembre (2019)	1.691	657	29
Diciembre (2019)	2.580	933	35
Enero (2020)	2.107	641	38
Febrero (2020)	1.929	573	29
Marzo (2020)	1.641	319	-
Abril (2020)	2.576	778	-
Mayo (2020)	3.945	702	-
Junio (2020)	17.612	1.538	-
Total	56.227	20.111	1.101

Total Atenciones Brindadas 77.439

Figura 5.Desglose de atenciones brindadas

Además, desde el INTRANT entendiendo la importancia de brindar servicios de calidad y en cumplimiento con los indicadores establecidos por el Ministerio de Administración Pública para la mejora de los mismos, hemos realizado mediciones de satisfacción ciudadana, así como de control de calidad de las asistencias brindadas, con resultados favorables, que nos impulsan a seguir aplicando las mejoras correspondientes para ofrecer un servicio óptimo. A continuación, presentamos los resultados de estas mediciones:



Figura 6. Nivel de Satisfacción la aplicación Web del Chat institucional 2018



Figura 7. Nivel de Satisfacción la aplicación Web del Chat institucional 2019



Figura 8. Nivel de Satisfacción la aplicación Web del Chat institucional 2020

3.1.5.2. SERVICIOS ACCESO AL CIUDADANO

La Dirección de Tecnología de la Información y Comunicación del INTRANT ha iniciado el proceso de estudio y diagnóstico de situación con la finalidad de observar que mejoras realizar a sistemas ya existentes y que ha hecho falta, a través de lo cual, se pudo desarrollar nuevos sistemas (algunos de los cuales los desarrollaremos más detenidamente posteriormente):

- Servicios de Licencia (contempla unos 17 procesos dentro de la misma)
- Registro de Talleres
- Registro de Carga
- Permiso de Carga
- Pago en línea Servicios Licencia
- Pago en línea Permiso de Carga
- Módulo consulta DIGESETT permiso de carga

AHORRA TIEMPO Y DINERO

OFICINA VIRTUAL INTRANT

24/7

Desde cualquier lugar en donde se encuentre, podrá acceder a los servicios en línea



57

REGISTRO NACIONAL DE TAXISTAS

PASOS PARA EL REGISTRO

- 1- Registrarse en la Oficina Virtual
- 2- Dar clic en el menú Registro Nacional de Taxistas
- 3- Completar formulario y guardar



Permiso Especial de Carga

El Permiso de Circulación Especial de Carga es un servicio totalmente en línea, favor leer las informaciones pulsando el botón indicado debajo.

Información

Solicitud



- Cobros Plan FONDET
- Sistema de Control de Mercancía
- Geo INTRANT
- Modulo Aprobación e Inspección de Taller
- INTRANT 360
- Registro Transporte Escolar
- Aula Virtual INTRANT (AVI)

58

También es importante destacar que, en cumplimiento de las disposiciones de la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, núm. 200-04, del Decreto núm. 130-05 que establece su Reglamento de Aplicación, y la Ley sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo núm. 107-13, la institución invitó al público en general a participar del cierre del procedimiento de Consulta Pública de proyectos y se llevó a cabo la implementación de algunas políticas de seguridad:

- Política de la Organización de Seguridad
- Política para la clasificación y control de activos de información
- Política de Uso Aceptable de los Activos y Recursos de Información
- Política del Tratamiento y Gestión del Riesgo en Seguridad de la Información
- Política de Responsabilidad del Personal
- Política de Seguridad Física y del Entorno
- Política de Control de Acceso a la Información
- Política de Gestión de Incidentes de Seguridad de la Información

- Política de Gestión de Telecomunicaciones e Infraestructura de TIC
- Política de Adquisición, Desarrollo y Mantenimiento de Sistemas
- Política para el Cumplimiento y Normatividad Legal

En este sentido, la importancia de la seguridad en las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) es algo que no se puede negar. La sociedad de la información está en continua expansión y cada vez más datos se comparten en la red, muchos de ellos privados y de vital importancia para particulares o empresas, por lo que hemos implementado diferentes tecnologías como la consola de antivirus; Sistema de Prevención de Intrusos (IPS); Distributed Denial of Service o DDoS; y la instalación y configuración de firewall (Fortinet) para detectar y eliminar virus, gusanos y amenazas con base en contenido, sin afectar al rendimiento de la red.

59

En este contexto, el Estado Dominicano, a través de la Oficina Presidencial de Tecnologías de la Información y Comunicación (OPTIC), creó las NORTIC como normas de tecnologías de la información y comunicación, las cuales tienen como objetivo principal el establecimiento de estándares generales, relacionados con aspectos tecnológicos. Actualmente el INTRANT está certificado en las siguientes NORTIC:

- NORTIC A2: Norma para el Desarrollo y Gestión de los Medios Web del Estado Dominicano: Esta Norma pauta las directrices y recomendaciones para la normalización de los portales del Gobierno Dominicano, logrando la homogeneidad en los medios web del Estado.
- NORTIC A3: Norma sobre Publicación de Datos Abiertos del Gobierno Dominicano. Esta Norma establece las pautas necesarias para la correcta implementación de Datos Abiertos en el Estado Dominicano.
- NORTIC E1: Norma para la Gestión de las Redes Sociales en los Organismos Gubernamentales. Esta Norma establece las directrices que deben seguir los organismos gubernamentales para establecer una correcta comunicación con el ciudadano por medio de las redes sociales

Además, actualmente se trabaja en el proceso para obtener las siguientes normativas:

- A4:2016 Guía de implementación de Interoperabilidad.
- A5:2015 Norma sobre las prestaciones y automatización de los servicios públicos del Gobierno Dominicano. (En esta estamos realizando la autoevaluación).
- A7:2014 Norma para la seguridad de las tecnologías de la información y comunicación del Estado Dominicano. (En esta estamos realizando la autoevaluación).





3.2. EL INTRANT EN SU EXTENSIÓN Y RELACIÓN CON EL ENTORNO

61

3.2.1. APOYOS Y ALIANZAS INTERNACIONALES

3.2.1.1. INTRAS (INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN EN TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL)

El INTRAS (Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial) es un centro de investigación interdisciplinar de la UV (Universitat de València) especializado en la realización de Proyectos de Asesoramiento, Investigación, Desarrollo, Innovación, Formación y Divulgación en materia de Transporte, Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial.

Fue constituido por decreto por decreto 105/1995 de la Generalitat Valenciana, de 16 de Mayo de 1995, al amparo de la Ley de Reforma Universitaria y

actualmente está regulado por la Ley Orgánica Española de Universidades de 2001 y por los Estatutos de la Universitat de València de 2004.

En sus más de 25 años de historia, el INTRAS ha desarrollado más de 400 proyectos tanto para administraciones e instituciones como para empresas públicas y privadas; ha publicado más de 150 libros y más de 300 artículos científicos; ha participado en innumerables congresos y ha tenido presencia en diversos medios de comunicación internacionales. Además, se han leído 76 tesis doctorales y recibido 17 premios reconociendo al centro, a alguno de sus proyectos, publicaciones o investigadores.

Dentro de los objetivos de la institución, y por su clara analogía con el trabajo desarrollado para el INTRANT en materia de Transporte, Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial, destacan:

- Disponer de un centro universitario especializado, cuya necesidad es evidente, dado que no existen ni en la Comunidad Valenciana, ni en el resto del Estado Español, y apenas en el mundo, instituciones universitarias especializadas en el importante ámbito de acción al que está dirigido el Instituto.
- Dar respuesta desde la Academia a algunos de los mayores retos que tiene la sociedad actual: los problemas de la accidentalidad vial, la pobreza y el deterioro del Medio Ambiente.
- Impartir docencia, formación especializada, y perfeccionamiento de todos los profesionales que están implicados o interesados e intervienen en el campo, así como a los usuarios y ciudadanos en general.
- Difundir los resultados de las investigaciones e intervenciones llevadas a cabo por el Instituto, tanto a través de los medios de comunicación científica como de los *massmedia*, con el de incrementar el conocimiento y la concienciación.
- Prestación a instituciones privadas y públicas de todo tipo de servicios, asesoramiento, emisión de dictámenes, realización de estudios y proyectos en el amplio campo de acción del Instituto.
- Continuar fomentando los contactos con los grupos y centros de investigación internacionales que tienen objetos e intereses coincidentes, con el fin de lograr una política común, potenciando los intercambios científicos.



Directora del INTRANT, Ing. Claudia Franchesca de los Santos, y la Rectora de la Universidad de Valencia, M^a Vicenta Mestre, firman convenio entre las instituciones que dirigen

Por otra parte, presenta una carta de servicios claramente orientada a las necesidades de la sociedad dominicana. En este sentido, destacan los siguientes servicios:

- Estudios en materia de epidemiología, investigación de accidentes, causas de la accidentalidad, factores de riesgo, grupos de riesgo, usuarios vulnerables, comportamientos de los conductores, procesos psicológicos básicos, actitudes, motivaciones y valores subyacentes a los comportamientos, el caso especial de los infractores reincidentes y multirreincidentes, así como en otro plano la conducción autónoma. Además, desde el punto de vista de las infraestructuras destacan el estudio de las vías, la señalización (especialmente variable), los vehículos, así como el estado de todos ellos.
- Diferencialmente en relación al Transporte y la Movilidad destacan los hábitos o necesidades de desplazamiento, la satisfacción de usuarios, transporte público, impacto de cambios en la oferta, modos blandos, carga, logística, última milla, tarifas, accesibilidad, inclusividad, género, medio ambiente, movilidad eléctrica, etc
- Soluciones y estrategia que guíen toma de decisiones.
- Desarrollo Legislativo, Reglamentario y Normativo.
- Despliegue de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).
- Formación y educación de ciudadanos (conductores y otros usuarios de las vías), a través del diseño y/o implementación de programas.
- Creación de campañas de comunicación y publicidad, incluyendo las propias del Marketing Social Corporativo.
- Evaluación de Planes, Programas, e intervenciones, incluyendo las propias de desarrollos legislativos, reglamentarios y normativos (evaluación Legislativa).

Desde muy temprano, el mes de octubre del año 2016 el profesor Francisco Alonso Pla, Director del INTRAS (Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial) de la UV mantuvo una colaboración científica con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en su calidad de órgano Pre-

sidente-Secretario de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial creada mediante Decreto 236-16 del 19 de septiembre de 2016, y Coordinador de su Mesa Técnica de Trabajo, así como con las demás instituciones que conformaron la referida Comisión, en el marco de la cooperación internacional. En el marco de los trabajos de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, el profesor Alonso Pla colaboró en la redacción del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020, e incluso desde antes en la revisión del entonces Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial de la República Dominicana.

Posteriormente, ya como principal asesor del INTRANT, ha colaborado en todos los órdenes, en distinto grado, especialmente ayudando al desarrollo de la institución, redactando además los borradores de la mayoría de los Reglamentos y Normativas Técnicas que se derivan de la citada Ley núm. 63-17, los Planes específicos, materiales formativos y educativos, comunicaciones, guías, así como un largo etcétera contribuciones que en algunos casos serán citados a lo largo de estas memorias.

3.2.1.2. OMS/OPS (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD / ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD)

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) es el organismo especializado de salud del sistema interamericano, encabezado por la Organización de los Estados Americanos (OEA), y también está afiliada a la Organización Mundial de la Salud (OMS) desde 1949, de manera que forma parte igualmente del sistema de las Naciones Unidas. Esta tiene su sede en el Distrito de Columbia y está dedicada a controlar y coordinar políticas que promuevan la salud y el bienestar en los países americanos. La secretaría de la OPS es la Oficina Sanitaria Panamericana, que funciona a la vez como Oficina Regional de la OMS para las Américas.

La OPS fue creada el 2 de diciembre de 1902 en la I Convención Sanitaria Internacional celebrada en el Distrito de Columbia (Estados Unidos), siguiendo la resolución de la II Conferencia Internacional Americana, la OPS es reconocida como organismo especializado de la OEA en 1950.

El personal de la institución incluye a científicos y técnicos expertos que, ya sea en su sede, en sus oficinas representativas en 27 países o en sus ocho centros especializados, trabajan con los países de América Latina y el Caribe. Las autoridades sanitarias de los Gobiernos Miembros de la OPS fijan las políticas técnicas y administrativas de la Organización por medio de sus Cuerpos Di-



Directora del INTRANT, Ing. Claudia Franchesca de los Santos, y la Dra. Alma Morales Salinas, representante de la OPS/OMS en República Dominicana firma convenio

rectivos. Los Gobiernos miembros de la OPS son los 35 países de América; mientras que Puerto Rico es un miembro asociado. Francia, los Países Bajos y el Reino Unido son Estados Participantes, y España y Portugal son Estados Observadores.

La misión esencial de la Organización es cooperar técnicamente con los Gobiernos miembros y estimular la cooperación entre ellos para que, a la vez que se conserva un ambiente saludable y se avanza hacia el desarrollo humano sostenible, la población de las Américas alcance la salud para todos y por todos. La OPS lleva a cabo esa misión en colaboración con los ministerios de salud, otros organismos gubernamentales e internacionales, organizaciones no gubernamentales, universidades, organismos de la seguridad social, grupos comunitarios y muchos otros.

Otra de las actividades fundamentales de la OPS consiste en la difusión de información científica y técnica mediante su programa de publicaciones, su sitio en Internet, y una red de bibliotecas académicas, centros de documentación y bibliotecas locales de atención de salud.

La Organización facilita la promoción de la salud para ayudar a los países a tratar los problemas de salud característicos del desarrollo y la urbanización, tales como las enfermedades cardiovasculares, el cáncer, los accidentes, el tabaquismo, y la adicción a las drogas y el alcohol. Así mismo, también ejecuta proyectos para otros

organismos de las Naciones Unidas, y otras organizaciones internacionales como el Banco Mundial.

Desde muy temprano, antes de la existencia del INTRANT, la OPS/OMS apoyó a República Dominicana con con el impulso, desarrollo del PENSV 2017-2020, y su publicación, paralelamente en el Registro de Mortalidad por razón del tránsito, en la Guía de los Planes Locales de Seguridad Vial y su impresión, así como en la formación de los operadores del transporte sobre directrices para la desinfección en el sector por razón de la incidencia de la pandemia provocada por el COVID-19.

También destacable el *"Proyecto Fortalecimiento De Capacidades Para Mejorar La Rectoría De La Seguridad Vial En Costa Rica Y República Dominicana"*, con duración de dos años con financiamiento hasta un tope de 300 mil dólares y con la finalidad de incrementar las capacidades de recolección, procesamiento y análisis de datos del Observatorio Permanente de Seguridad Vial del INTRANT, mejorar los procesos de implementación de la Inspección Técnica Vehicular, así como el diseño de estrategias de promoción de Movilidad Segura en ambos países, y finalmente, sistematizar toda la experiencia de desarrollo de la cooperación entre países para el desarrollo en salud (CCHD).

3.2.1.3. BID (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO)

El Banco Interamericano de Desarrollo en sus iniciales BID (en inglés: Inter-American Development Bank) es una organización financiera internacional con sede en la ciudad de Washington D.C. (Estados Unidos), y creada en el año 1959 con el propósito de financiar proyectos viables de desarrollo económico, social e institucional y promover la integración comercial regional en el área de América Latina y el Caribe.

Su objetivo central es reducir la pobreza en Latinoamérica y El Caribe y fomentar un crecimiento sostenible y duradero. En la actualidad el BID es el banco regional de desarrollo más grande a nivel mundial y ha servido como modelo para otras instituciones similares a nivel regional y subregional. Aunque nació en el seno de la Organización de Estados Americanos (OEA), no guarda ninguna relación con esa institución panamericana, ni con el Fondo Monetario Internacional (FMI) o con el Banco Mundial.

En el Marco de la Cooperación Técnica no Reembolsable, el BID dio apoyo al Plan Estratégico para la Transformación de la Movilidad en la República Dominicana con la elaboración del Reglamento de Transporte de Cargas y de Transporte Público de Pasajeros, con el Plan de Formalización Empresarial y la metodología de estructura de costos eficientes, con la realización de una prueba en un corredor piloto, eligiendo las cadenas prioritarias dentro de una aproximación de cadena logística, con la Presentación de Informe de Proyecto de creación de una herramienta de atención a las víctimas de accidentes de tránsito a través de un sistema de seguros obligatorios, con el Proyecto de Estructuración conceptual de corredores de Transporte Público con operación actual, así como con el fortalecimiento y consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público del Gran Santo Domingo, a través del diseño e implementación de un Sistema Interoperable de Recaudo Electrónico, escalable al resto de ciudades de la República Dominicana (RD) y que ya inició su operación integrando Metro, Teleférico y OMSA, a quienes muy pronto se unirán los operadores de transporte de pasajeros privados.

Las acciones anteriores se enmarcan en el Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana” (DR-L1132), consistente en un préstamo programático de apoyo presupuestario a la República Dominicana, financiamiento solicitado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) por un monto de 500 Millones de dólares (\$250 M por organismo). Este préstamo, dividido en 2 fases incluye un grupo de condiciones de reforma de tipo normativo, institucional y operativo que deben ser



MICM, BID e INTRANT anuncian HackAmericas para aportar soluciones de transporte sostenible

cumplidas por el INTRANT (en coordinación con DIGESETT y MOPC) previo desembolso en su totalidad. La primera operación, aprobada en noviembre de 2019 (contrato de préstamo del BID firmado diciembre 2020) cuenta con las reformas cumplidas en su totalidad y está pendiente de ser remitido al Congreso para ratificación y posterior desembolso. La segunda fase está programando para ser aprobada en 2021 de acuerdo a la Programación entre el MHCP y el BID. Las condiciones de política y medios de verificación asociados a esta segunda fase se encuentran con un nivel de avance sustancial de cumplimiento.

3.2.1.4. AFD (AGENCIA FRANCESA DESARROLLO)

70

Agencia de Desarrollo Francesa (AFD), “*Agence Française de Développement*” en francés, es una institución financiera pública que implementa la política definida por el Gobierno francés que trabaja para combatir la pobreza y promover el desarrollo sostenible. Esta institución pública está activa en África, Asia, Oriente Medio, América Latina, el Caribe y los territorios franceses de ultramar en el que financia y apoya proyectos que mejoren las condiciones de vida de las poblaciones, promuevan el crecimiento económico y protejan el planeta.

Su sede se encuentra en París, aunque cuenta con una red de 72 agencias y representaciones en el extranjero y en los territorios franceses de ultramar.

Bajo el apoyo de la Unión Europea, la AFD dotó de unos fondos de donación CIF de 10 millones de Euros, siendo el proyecto más emblemático el proyecto **MOBILIZE YOUR CITY**, que con fondos de cooperación de la Unión Europea, permitió el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible (PEMUS) de la ciudad de Santo Domingo, que está ejecutando esta Institución. Dicha facilidad tuvo por interés acompañar el fortalecimiento de la planificación de la movilidad y de la aplicación de la reforma sectorial en curso.

3.2.1.5. AECID (AGENCIA ESPAÑOLA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO)

La Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) es una Agencia Estatal de España, creada en noviembre de 1988 como órgano de gestión de la política española de cooperación internacional para

el desarrollo y orientada a la lucha contra la pobreza y al desarrollo humano sostenible, y adscrita al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación a través de la Secretaría de Estado de Cooperación Internacional y para Iberoamérica y el Caribe (SECIPIIC).

La estructura exterior de la AECID está formada por Oficinas Técnicas de Cooperación (OTC), Centros Culturales (CC) y Centros de Formación (CF), situados en los países donde lleva a cabo su actuación. En total, la Agencia cuenta con más de mil trabajadores, tanto en la sede central como sus centros en el exterior y está presente en 33 países, entre los que se incluye República Dominicana con gran presencia de la Embajada de España.

La Agencia es responsable del diseño, la ejecución y la gestión de los proyectos y programas de cooperación para el desarrollo, ya sea directamente, con sus propios recursos, o bien mediante la colaboración con otras entidades nacionales e internacionales y organizaciones no gubernamentales.

Para el caso concreto de República Dominicana, la AECID apoyó con fondos europeos al MINERD, y consecuentemente al INTRANT, en el desarrollo de los títulos de Técnico Profesional relacionados con la Seguridad Vial, la Movilidad, la Formación y la Educación Vial.

71

3.2.1.6. FIA FOUNDATION/FUNDACIÓN ACD (FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE AUTOMOVILISMO / AUTOMÓVIL CLUB DOMINICANO)

El Automóvil Club Dominicano (ACD), desde hace más de 20 años está dedicado a brindar soluciones a la movilidad mediante la innovación, la educación y la tecnología. El objetivo del ACD es que las personas se puedan mover libremente de una forma segura, limpia y accesible. Como Automóvil Club forma parte de una red de más de 249 países, siendo el único miembro de la FIA, Federación Internacional del Automovilismo en la República Dominicana.

Como miembro de la FIA, el ACD anualmente somete proyectos para la aprobación de FIA FOUNDATION. Estos proyectos tienen como fin principal colaborar en la tarea de concientizar que lleva a cabo el gobierno a través de la autoridad competente INTRANT. Entre estos proyectos se encuentran:

1. Lanzamiento del Día Internacional de la Bicicleta (INTEC y Parque Mirador Sur).

2. Campaña: 3500 Vidas. Se trata de una campaña publicitaria con 2 años de presencia, basada en las reglas de oro de la seguridad vial colocada en el mobiliario urbano y también en 2020 en vallas publicitarias en más de 70 locaciones del territorio de la Santo Domingo Este, Santo Domingo Oeste y Distrito Nacional.
3. Donación del equipamiento del Parque infanto-juvenil de educación vial de Ciudad Juan Bosch, entre el equipamiento se encuentra: bicicletas, go karts, cascos, chalecos, rodilleras, computadoras, laptops, mobiliario, conos, entre otros artículos.
4. Primera Jornada de Seguridad Vial Infantil, organizada conjuntamente y con la participación de expertos y técnicos internacionales donde se compartió la importancia del uso de los sistemas de retención infantil.
5. Campaña: ¿Cómo ser un padre 5 estrellas? Una campaña basada en 5 pasos para trasladar de forma segura a los niños y el uso correcto de los sistemas de retención infantil Ley, Art 69 de la Ley 63-17.

3.2.1.7. IARD (INTERNATIONAL ALLIANCE FOR RESPONSIBLE DRINKING)

La Alianza Internacional para el Consumo Responsable de Alcohol (IARD, International Alliance for Responsible Drinking), ubicada en Washington DC, es una organización sin ánimo de lucro creada para luchar contra el problema global de salud pública que representa el consumo dañino de alcohol. La IARD promueve el consumo responsable a nivel global, y reconoce que este solo puede alcanzarse a través de esfuerzos colectivos compartidos por los gobiernos, productores, distribuidores, consumidores, y por la sociedad civil.

La IARD se lanzó en enero de 2015, y se basa en dos décadas de investigación, análisis de políticas y programas realizados por el Centro de Políticas sobre el Alcohol (Center for Alcohol Policies, ICAP), así como en los esfuerzos del Grupo Global de Productores de Alcohol (Global Alcohol Producers Group, GAPG).

Desde el punto de vista de su colaboración con nuestro país, la IARD y el INTRANT firmaron un convenio de colaboración con el objetivo de ejecutar acciones conjuntas que promuevan una cultura de consumo responsable para la Seguridad Vial de la República Dominicana. En este sentido, la IARD formalizó su disposición de apoyar al INTRANT con la finalidad de aportar hacia el objetivo de tener conductores más sanos y vías de tránsito más seguras.

Para conseguirlo, hizo la donación de equipos (ocho Alcohóímetros Evidenciales y 32 Alcohóímetros de Tamizaje, y dispuso el acompañamiento técnico basado en la experiencia de otros países, para el mejoramiento de los sistemas viales y la disminución de muertes y fatalidades por accidentes de tránsito, producto del consumo irresponsable de bebidas.

Tras la donación se capacitó un equipo de agentes de AMET-DIGESSETT, Policía Nacional, Ministerio de Defensa y la Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas (COMIPOL), con el objetivo de dotarles de los conocimientos y habilidades requeridas para la aplicación de retenes y uso de alcohóímetros.

3.2.1.8. ITS ESPAÑA/ITS IBEROAMERICA

73

El Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte, ITS España, es una Asociación sin ánimo de lucro fundada en 2002 con el objetivo de aunar al sector público, privado y académico relacionado con los Sistemas Inteligentes de Transporte, para hacer más segura, sostenible y eficiente la movilidad de personas y mercancías a través de los distintos modos de transporte.

Además, en su vocación de ayuda a Iberoamérica, se creó ITS Iberoamérica desde la que se coordinan numerosas acciones en la Región que se inician con el tema de la formación y la difusión y que tienen su máximo exponente en la celebración de las diferentes ediciones del III Congreso Iberoamericano ITS.

Con el apoyo del INTRANT se celebraron en República Dominicana las dos primeras ediciones del Congreso sobre los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), en el que se trataron el uso de la tecnología en la solución a las diferentes problemáticas en materia de Transporte, Movilidad y Seguridad vial, y en especial en el ámbito del transporte público, y en el que expertos y técnicos de España y República Dominicana debatieron, por primera vez sobre estos asuntos en el país.

También como hito se desarrollaron los primeros cursos de formación para técnicos y estudiantes con la colaboración de ENEVIAL e INTEC, Uno sobre Sistemas Inteligentes de Transporte Público y el otro sobre Sistemas Inteligentes para la Gestión de la Movilidad y Seguridad Vial,

De la misma manera, ITS ESPAÑA e ITS Iberoamérica ha contribuido en la aplicación y mejora de los sistemas ITS en el país mediante el apoyo en diversos informes y asesoramientos materializados por el INTRAS de la Universidad de Valencia, quien además es miembro de la Asociación.

3.2.1.9. UNITAR (INSTITUTO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA FORMACIÓN Y LA INVESTIGACIÓN)

UNITAR es un órgano autónomo de las Naciones Unidas creado en 1963 con relación directa con la Asamblea General de la ONU, que proporciona actividades de capacitación y desarrollo de capacidades para prestar asistencia principalmente a los países en desarrollo. A través de sus 20 Centros Internacionales de Formación de Autoridades y Líderes (CIFAL) repartidos por el mundo se comparten conocimientos, experiencias y mejores prácticas entre representantes del sector público y privado, así como líderes de la sociedad civil.

En el ámbito de la Seguridad Vial, UNITAR cuenta con el Centro CIFAL Madrid, gestionado por el Real Automóvil Club de España (RACE), con el que se busca contribuir a lograr el Objetivo de Desarrollo Sostenible 3.6 de la ONU: *reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por accidentes de tráfico en el mundo, contribuyendo a mejorar la conducta de los usuarios de la carretera a través de la concienciación, formando a profesionales que impulsen medidas preventivas y aumentando el conocimiento de los factores de riesgo entre la población.*

Una de las acciones puestas en marcha por CIFAL Madrid RACE como centro de UNITAR ha sido el desarrollo de actividades en República Dominicana con el INTRANT, todas de forma desinteresada y sin cargo a sus presupuestos, entre las que destacan las charlas y conferencias en Seguridad Vial impartidas en 2018 y 2019 sobre prevención, sistemas de retención infantil o medios de comunicación; la formación del personal del INTRANT a través de su participación en el Curso de Postgrado de Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial, organizado en Madrid por la Universidad Europea, UNITAR – ONU y CIFAL Madrid RACE con titulación universitaria; universitaria; y la organización de la I Jornada de Seguridad Vial Infantil en República Dominicana, celebrada en 2019 con la participación de expertos y personalidades relevantes nacionales e internacionales.

3.2.1.10. OBSERVATORIO IBEROMARICANO DE SEGURIDAD VIAL (OISEVI)

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) es un instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros,

cuyo principal objetivo se basa en la coordinación de estrategias e iniciativas de seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya efectivamente a lograr una reducción en la siniestralidad vial en el territorio Iberoamericano, en el marco del Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2011-2020. Sus acciones están orientadas a reforzar las capacidades técnicas de los países miembros, en concordancia con los principios de autonomía y democracia de cada uno de ellos.

En los antecedentes de este Observatorio se encuentran en los Encuentros Iberoamericanos de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial que se venían celebrando previamente, en los que se ponía de manifiesto que existía un problema común en los datos de accidentalidad: no es que los datos no fueran fiables, es que no se hablaba el mismo idioma y nada era comparable, lo que dio lugar a una de las razones de ser del OISEVI. A partir de entonces se acordó el trabajo en red de los responsables estadísticos de los diversos países con el fin de converger en los sistemas de recogida de datos siguiendo una metodología común, resultando ser con el paso de los años uno de los grandes éxitos del Observatorio.

Pero el OISEVI no se limita únicamente a armonizar los datos de siniestralidad para que tengan el rigor y la fiabilidad necesarios para hacer comparaciones y ser reconocidos inter-

nacionalmente, también busca armonizar las normas de tránsito para que al cruzar unas fronteras cada vez más permeables no nos cambien las reglas de juego, armonizar las licencias de conducir para que al final la licencia de un país sea reconocida y validada por los otros países y compartir las mejores prácticas y experiencias para reducir los siniestros de tránsito y sus consecuencias.

Actualmente el OISEVI, ahora constituido en un programa de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), lo integran 22 países del ámbito iberoamericano, y entre ellos se encuentra la República Dominicana, que ingresa por primera vez al Comité Directivo, mediante el proceso de votación efectuado en la VII Asamblea de esa entidad, celebrada en la ciudad de Panamá entre los días 17, 18 y 19 de abril del 2018 (ver Figura 9. La Directora Ejecutiva INTRANT acompañada de una delegación oficial de la institución, en la VII Asamblea del OISEVI (Panamá, abril de 2018)).

El país es representado en el OISEVI por el organismo regulador del transporte, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para corroborar con las estrategias regionales que procuran reducir los siniestros viales en Iberoamérica.



Figura 9. La Directora Ejecutiva INTRANT acompañada de una delegación oficial de la institución, en la VII Asamblea del OISEVI (Panamá, abril de 2018)

Un año más tarde se celebra en Madrid (España) la VIII Asamblea General del OISEVI, que es cuando se formaliza la puesta en operación como **Programa Iberoamericano de Seguridad Vial**, es decir, un nuevo organismo que absorbió al OISEVI, pero ahora dentro del paraguas de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), una entidad que lideran los propios presidentes de los países de la región iberoamericana. En dicha Asamblea, la República Dominicana fue escogida por votación de los países miembros para formar parte de su máximo organismo de dirección (junto a Argentina, España, Colombia y Guatemala), cuya representación y coordinación por parte de nuestro país recae en la Dirección Ejecutiva del INTRANT con el apoyo el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI).

El objetivo de este programa es la reducción sustancial de los siniestros de tránsito y de sus consecuencias a través del impulso a políticas públicas de Seguridad Vial, la creación/consolidación de entidades nacionales competentes en esta materia y la formación de una opinión pública responsable.



77

Capacitación para rescate infantil de personal que da asistencia a emergencias, con el apoyo de FIA, ACD y UNITAR



Acto de inicio implementación puntos de revisión de alcoholemia con el apoyo de UNITAR, la IARD y CIFAL.



Embajador de España en República Dominicana, Alejandro Abellán y su Consejera Económica y Comercial, Clara Fernández, se reúnen con Hernán Paredes, Director del Observatorio Permanente de Seguridad Vial del INTRANT y el Dr. Francisco Alonso, Director del INTRAS de la Universidad de Valencia, para evaluar cooperación a la implementación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de la República Dominicana.



Figura 10. Exposición de la Directora Ejecutiva, ingeniera Claudia Franchesca De los Santos, en la VIII Asamblea General del OISEVI (Madrid, 2019)

3.2.2. RELACIONES INSTITUCIONALES NACIONALES: OTROS CONVENIOS

En el año 2019 se establecieron acuerdos de cooperación con distintas instituciones y organismos internacionales, para desarrollar acciones que contribuyan al cumplimiento de las metas institucionales, entre los cuales se encuentran:

3.2.2.1. DIGESETT

La relación entre la DIGESETT y el INTRANT es más que conocida y relevante debido a la conexión entre ambas instituciones, tanto es así que son numerosos los proyectos en común: formación de agentes, inspecciones o campañas de concienciación entre otros.

Más aun, la metodología de abordamiento de la problemática, definida en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad, así como los subplanes derivados de este que ha elaborado el INTRANT para atender a usuarios vulnerables, como son los peatones, establecen ejes completos conteniendo líneas de acción para fortalecer la fiscalización (es decir, de “*enforcement*” en las vías), a través de normar y establecer mecanismos más eficientes de sanción. Por tanto, la relación y trabajo conjunto con la DIGESETT es fundamental para alcanzar las metas institucionales.

3.2.2.2. MINERD

Gracias a la colaboración entre ambas instituciones se han desarrollado programas de educación vial para los estudiantes y, de la misma manera, se ha fomentado la inclusión de la educación vial dentro del currículo de los niños, niñas y adolescentes de República Dominicana.

También con este ministerio, específicamente con la Dirección General de Educación Técnico-Profesional, desarrollamos los títulos para que los politécnicos certifiquen bachilleres en áreas técnicas del transporte, bajo estándares internacionales y en concordancia con los retos que demanda la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como respuesta a sus reglamentos y normativas derivadas:

- Bachillerato Técnico en Formación y Educación Vial
- Bachillerato Técnico en Movilidad y la Seguridad Vial
- Bachillerato Técnico en Operaciones de Transporte Terrestre
- Bachillerato Técnico en Servicios de Transporte
- Técnico Básico en Conducción de Vehículos

3.2.2.3. CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD, AUTORIDAD PORTUARIA DOMINICANA Y COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (PRO-COMPETENCIA).

Con el objetivo de impulsar la competitividad en el sector Transporte, la institución firmó un convenio con el Consejo Nacional de Competitividad, la Autoridad Portuaria Dominicana y la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (Pro-Competencia).

Mediante dicho acuerdo se trabajarán conjuntamente las políticas institucionales vinculadas a los temas de intermodalidad, competencia y productividad, necesarios para facilitar el comercio y las exportaciones.

El convenio también busca generar el intercambio de datos estadísticos, buenas prácticas, documentos y conocimientos técnicos; formulación de estrategias conjuntas que faciliten los objetivos establecidos en la Estrategia Nacional de Desarrollo (END), y la creación de espacios de diálogo entre los sectores públicos y privados para la discusión y análisis de logísticas que impulsen el comercio.

81

3.2.2.4. OTRAS INSTITUCIONES

Como parte de la integración interinstitucional, necesaria para el logro de nuestros objetivos, firmamos importantes convenios interinstitucionales y con organismos internacionales que fomentan el desarrollo institucional e impactan de manera en la sociedad, entre los que podemos destacar:

- Oficina Presidencial de Tecnologías de la Información y Comunicación (OPTIC).
- Junta Central Electoral.
- Transporte Espinal.
- Reyca Arquitectura, Diseño, Construcción y Servicios, S.R.L.
- Con el Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM), firmaron un acuerdo mediante el cual se establece la ejecución de los servicios de transporte y entrega de los documentos y paqueterías, a través de sus canales de distribución dentro y fuera del país.

- Ministerio de Defensa.
- Con el Instituto Nacional de Formación Técnico Profesional (INFOTEP) y el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) para implementar un programa de formación y asesoría que ayudará a mejorar el funcionamiento del transporte, el tránsito y la seguridad vial.
- Con la Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL) y el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) para establecer los mecanismos y procedimientos que permitan el intercambio de información relevante que contribuirá al estudio científico de las causas y consecuencias de los siniestros viales.
- Con el Consejo Nacional de Drogas (CND), firmaron un acuerdo de cooperación interinstitucional para el establecimiento de políticas de prevención del uso y abuso de alcohol y otras drogas en el sector transporte del país.
- Con el Instituto Técnico Superior Comunitario de San Luis (ITSC), firmaron este jueves un convenio que busca implementar programas e iniciativas educativas sobre la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial.
- Con la Red Nacional de Transporte Terrestre (RNTT) y la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO), que busca monitorear de manera satelital la circulación de los vehículos afiliados a esas entidades.
- Con la Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU), que busca mejorar la gestión en materia de movilidad, tránsito y Seguridad Vial, para garantizar un sistema de transporte terrestre seguro y efectivo en los diferentes municipios del país.
- Con el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), el Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC) y la Cervecería Nacional Dominicana (CND), con el objetivo de promover una Movilidad Segura fue presentado un Plan de Seguridad Vial a las alcaldías de los municipios de Santiago, La Vega y Cotuí, y la Autopista Duarte.



83

Equipo de expertos del INTRANT y MINERD, con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, diseñan oferta de formación técnica en transporte para bachilleres de politécnicos



COMPETITIVIDAD, PORTUARIA, INTRANT y PRO-COMPETENCIA firman convenio para impulsar iniciativas de capacitación para el sector y diálogo público-privado que permita facilitar el comercio



INTRANT y SISALRIL firman convenio para intercambiar información para estudiar científicamente los siniestros viales



INTRANT, RNTT y FENATRADO firman acuerdo para monitoreo satelital de transporte



85

FEDOMU e INTRANT firman convenio para coordinar acciones para mejorar el transporte en los municipios



Presentan plan para reducir accidentes de tránsito en Santiago, La Vega y Cotuí, dentro del marco alianza entre INTRANT, CND, INTEC, así como Barrick Pueblo Viejo y las alcaldías de Santiago de los Caballeros, La Vega y Cotuí

3.3. RECONOCIMIENTOS

3.3.1. INSTITUCIONALES/PROYECTOS

El INTRANT, a lo largo de sus tres años de vida, ha recibido los siguientes reconocimientos institucionales, fruto de su compromiso con el país en la mejora del sistema de transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

- **Institución de mayor crecimiento en el ranking Índice de Uso de TIC e Implementación de Gobierno Electrónico en el Estado**

Durante el año 2019, por nuestro desempeño en la gestión pública, fuimos reconocidos como la institución de mayor crecimiento en el ranking Índice de Uso de TIC e Implementación de Gobierno Electrónico en el Estado (#iTIC-ge2018) por lograr un crecimiento y posicionamiento en el índice de uso en TIC e implementación de Gobierno Electrónico.



87

Figura 11. Entrega de premio

Así mismo alcanzamos el octavo lugar dentro de todas las instituciones que componen la administración pública, respecto a la encuesta de satisfacción sobre la calidad de los servicios públicos, avalados por el Ministerio de Administración Pública, MAP.

- **Reconocimiento categoría oro CONDADIS**

El Consejo Nacional de Discapacidad (CONADIS), reconoció al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), por sus buenas prácticas inclusivas a favor de las personas con discapacidad.

La premiación del CONADIS para el INTRANT fue en la categoría oro por la colocación del semáforo peatonal para no videntes y en la categoría plata, por la intervención del programa Peatón Seguro en la intersección de la avenida John F. Kennedy con Abraham Lincoln.

La iniciativa de premiación forma parte del programa “RD incluye” del CONADIS, que desde el 2018 trabaja en el fomento y promoción de la inclusión de buenas prácticas para las personas con discapacidad.

• Premio ITS

El INTRANT recibió el Premio ITS España 2020 al proyecto *"Intermodalidad Interoperabilidad del recaudo electrónico en República Dominicana: Sistema Integrado del Transporte Público de Pasajeros de Santo Domingo - Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses, Metro y Teleférico- y puesta en marcha de la tarjeta electrónica SD GO a través de un estándar tecnológico y un sistema central de pagos"*, llevado a cabo por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) con el apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

La entrega de los Premios ITS España 2020 tuvo lugar en durante el XX Congreso Español sobre Sistemas Inteligentes de Transporte que se celebró del 14 al 16 de julio de 2020 en Madrid.



Figura 12. Galardón obtenido en los Premios ITS España 2020

3.3.2. A LA DIRECTORA

• De la FIA Región 3 y el Automóvil Club Dominicano (ACD)

Estas instituciones concedieron al INTRANT, en la persona de la Directora Ejecutiva, Ing Claudia Franchesca De los Santos, el premio FIA América en Seguridad Vial 2017 denominado "Premio Cinturón de Oro", por la labor realizada en el 2017. Las motivaciones del citado premio fueron las siguientes:

- Por su aporte y apoyo en acciones nacionales para la elaboración de un plan Nacional Estratégico para la Seguridad vial.
- Por la difusión de este tema a la sociedad dominicana ante los medios de comunicación.
- Por hacer de la seguridad vial una prioridad nacional.

89



Figura 13. Entrega del premio FIA América en Seguridad Vial 2017

Jean Todt, actual presidente de la FIA, y el enviado especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial entregó el reconocimiento a Claudia Franchesca (ver *Figura 14. Entrega del premio por parte de Jean Todt.*).



Figura 14. Entrega del premio por parte de Jean Todt.

- **De la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad: Cuarta Edición de los Premios Mujer y Gestión del Tráfico**

La Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad de España otorga periódicamente el Premio Mujer y Gestión del Tráfico para reconocer la labor de aquellas mujeres que, desde la Administración, la Universidad y la Empresa Privada han trabajado intensamente por el tráfico y en especial, por impulsar la ingeniería de tráfico en su sociedad. En su cuarta edición, este premio fue otorgado a la Ing. Claudia Franchesca De los Santos, Directora Ejecutiva del INTRANT.

Estos premios nacieron hace cuatro años con el objetivo de reconocer el papel meritorio que las mujeres "pioneras" han venido realizando, y en esta ocasión, después de evaluar decenas de perfiles y trayectorias de mujeres de

España y otras partes del mundo, por primera vez, una dominicana recibe este prestigioso galardón.

Concretamente de Los Santos fue reconocida por su extensa labor de más de 25 años en la administración y la supervisión de proyectos viales y de construcción civil en la República Dominicana, que incluye su trabajo al frente del Vice-Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones durante más de 15 años, y en el que en los tiempos como tal coordinó la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial.

El jurado del premio también reconoció especialmente el trabajo de la Ingeniera de los Santos al frente del INTRANT que, pese a su corta existencia, se ha mostrado como vasto, riguroso, determinante y bien dirigido hacia un cambio de paradigma en la gestión de los desplazamientos de las personas y bienes en la República Dominicana.

91



Figura 15. Acto de entrega del Premio "Mujer y Tráfico"

• Organización Internacional Accidentología Vial (OIAV)

En el año 2019, y ya en el plano internacional, también fuimos reconocidos por la Organización Internacional Accidentología Vial (OIAV), en la persona

de nuestra Directora ejecutiva, por el *"mérito a su labor y a los grandes esfuerzos que se están realizando durante su gestión en la República Dominicana para disminuir el índice de accidentes de tránsito, tendentes a conseguir una movilidad segura y respetuosa"*.

- **Asociación de Mototaxi de Santiago**

La asociación de mototaxi de Santiago de los Caballeros le otorgó un reconocimiento a la Ing. Claudia Franchesca de los Santos, por su trabajo en beneficio del sector Mototaxista y sus regulaciones. Este reconocimiento fue otorgado en la ciudad de Santiago el 27 de noviembre del 2018 en el marco de una actividad educativa sobre la seguridad vial en las motos donde participaron más de 300 motoristas.

4. LA ACTIVIDAD DEL INTRANT EN ESTOS AÑOS: EL INTRANT EN MARCHA



4.1. LOS ORGANOS DE DIRECCIÓN

95

4.1.1. EL CODINTRANT

La Ley Núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Artículo 11, crea el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT) con potestad para elaborar y someter los reglamentos correspondientes al Poder Ejecutivo para los fines de lugar.

De igual modo, la misma Ley Núm. 63-17, en su Artículo 12, establece la conformación del CODINTRANT, quedando integrado por:

1. El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, o su representante, quien lo dirigirá.
2. El Ministro de Interior y Policía o su representante.
3. El Ministro de Salud Pública o su representante.



Primera reunión del CODINTRANT en julio 2017



4. El Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo o su representante.
5. El Ministro de Educación, o su representante.
6. El Secretario General de la Liga Municipal Dominicana (LMD) en representación del Distrito Nacional y los municipios, o su representante.
7. El Procurador General de la República o su representante.
8. El Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), con voz, pero sin voto.

Posteriormente, el Regl. No. 177-18 Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). G. O. No. 10910 del 18 de mayo de 2018, establece las atribuciones del CODINTRANT, las de su Presidente, así como el funcionamiento interno del mismo, y otras cuestiones relacionadas con las condiciones en que deben realizarse las convocatorias y reuniones de este Consejo de Dirección.

97

El 19 de julio de 2017 se realizó la primera reunión del Consejo de Dirección del INTRANT, presidida por el Ministro de Obras Públicas, D. Gonzalo Castillo, y desde entonces se han celebrado 11 reuniones más del mismo (4 en 2019, 3 en 2018, 3 en 2019 y 2 en lo que llevamos del año 2020).

Posteriormente, el CODINTRANT ha venido reuniéndose periódicamente estos últimos tres años, aprobándose en este organismo numerosas regulaciones y normativas a favor del sector transporte, las cuales enumeramos con más detalles en otro apartado.

Los asistentes a dichas reuniones han sido los siguientes:

- Lic. Gonzalo Castillo Terrero, Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Presidente del Consejo de Dirección 2017-2019. En su representación ha acudido Licdos. Hugo Beras y Miguelina Figueroa.
- Ing. Ramón Pepín, Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Presidente del Consejo de Dirección 2019-2020. En su representación ha acudido Tte. Coronel Douglas Borrell.

- Lic. Carlos Amarante Baret, Ministro de Interior y Policía, Miembro del Consejo de Dirección 2017-2018. En su representación ha acudido Lic. Geovanny Tejada, Viceministro y Lic. Carolina Ramírez Herrera, Asesora en materia de Seguridad Ciudadana.
- Lic. Jose Ramon Fadul, Ministro de Interior y Policía, Miembro del Consejo de Dirección 2018-2020. En su representación ha acudido Lic. Carolina Ramírez Herrera, Asesora en materia de Seguridad Ciudadana y Lic. Juana Grecia Tejada, Directora Jurídica
- Dra. Altagracia Guzmán Marcelino, Ministra de Salud Pública y Asistencia Social, Miembro del Consejo de Dirección 2017-2018. En su representación ha acudido Dr. Ramón Leonel Ureña, Director Nacional del Programa de Reducción de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito (PREMAT) y Lic. Henry Peña
- Dr. Rafael Sanchez Cárdenas, Ministro de Salud Pública y Asistencia Social, Miembro del Consejo de Dirección 2018-2020. En su representación ha acudido Dr. Ramon Leonel Ureña.
- Arq. Andrés Navarro, Ministro de Educación, Miembro del Consejo de Dirección. En su representación ha acudido Lic. José Miguel Martínez, Director General de Gestión de Riesgo del Ministerio de Educación e Ing. Carlos Darwin Martínez.
- Lic. Isidoro Ventura, Ministro de Economía Planificación y Desarrollo, Miembro del Consejo de Dirección 2017-2019. En su representación ha acudido Ing. Victor Ventura, Director de Infraestructura y Logística del Viceministerio de Gestión y Competitividad del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo.
- Lic. Isidoro Santana, Ministro de Economía Planificación y Desarrollo, Miembro del Consejo de Dirección 2019-2020. En su representación ha acudido Ing. Pascual Valenzuela, Viceministro para Relaciones con la Sociedad Civil.
- Lic. Juan Ariel Jiménez, Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo, Miembro del Consejo de Dirección 2020. En su representación ha acudido Ing. Pascual Valenzuela, Viceministro para Relaciones con la Sociedad Civil e Ing. Radhames Dominguez, Viceministro Administrativo.

- Ing. Johnny Jones, Secretario Ejecutivo de la Liga Municipal Dominicana, Miembro del Consejo de Dirección. En su representación ha acudido Lic. Víctor Manuel Félix, Director de la Unidad Municipal de Programas especiales e Ing. Víctor Mejía.
- Dr. Jean Alain Rodríguez, Procurador General de la República Dominicana, Miembro del Consejo de Dirección. En su representación ha acudido Lic. Marién Montero Beard, Procuradora General Adjunta y Lic. Leticia de Andres, Coordinadora de Desarrollo Legislativo y Regulatorio.
- Ing. Claudia Franchesca de los Santos, Directora Ejecutiva del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Miembro y Secretaria del Consejo de Dirección.

Además, en algunas de sus reuniones ha contado con la presencia del Profesor Dr. Francisco Alonso, Director del Instituto de Investigación de Tránsito de la Universidad de Valencia, (INTRAS) y principal asesor de INTRANT.

99

4.1.2. LA DIRECTORA EJECUTIVA

4.1.2.1. PERFIL DE LA DIRECTORA

Claudia Franchesca De Los Santos Tavárez es una destacada especialista en la administración y la supervisión de proyectos viales y de construcción civil, con más de 25 años de experiencia en el desarrollo de proyectos del estado en la República Dominicana.

Ingeniera Civil y post grado en Administración de la Construcción, ambos títulos logrados en el Instituto Tecnológico de Santo Domingo, (INTEC).

En 1992 inicia en el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones como calculista, para luego pasa a ser Encargada del Departamento de Presupuesto y Cubicaciones de la empresa Cronos S.A, para en 1996 regresar al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

En el 2002 funge como Sub-Gerente del proyecto Centro Comercial Mundo Mall, donde tenía funciones como Coordinadora general de las compañías internacionales encargadas del diseño GVA (México) del proyecto y de la construcción de estructuras metálica. CANAM – Fervi, consorcio México - Canadiense, 400,000 m2 de construcción. Dentro de esta institución estuvo a cargo de la construcción de villas en La Romana.

Vice-Ministra de Estado del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones durante dos períodos: 1996-2000 y 2004-2017, donde prestó sus servicios como gerente en numerosos proyectos de infraestructura civil, especialmente relacionados con el tráfico.

Encargada de la Sub Comisión de Transporte e Infraestructura ante la Comisión Mixta Bilateral Dominico - Haitiana, (2010-2017).

Desde septiembre de 2016 actúa como coordinadora de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial creada mediante Decreto 236-16, y de su Mesa Técnica de Trabajo, así como con las demás instituciones que conformaron la referida Comisión, que tenía como objeto la redacción del Plan Estratégico Nacional de Seguridad vial de la República Dominicana, del que actualmente es responsable de su ejecución.

Fue ponente y revisora de la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.



Figura 16. Directora Ejecutiva del INTRANT, Ing. Claudia Franchesca de los Santos Tavárez

Del mismo modo desde marzo de 2017 es encargada de la coordinación del Plan Estratégico Nacional de Movilidad de la República Dominicana, que incluye el transporte tanto de personas como de mercancías.

Desde julio de 2017 es Directora Ejecutiva del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT, véase Figura 16. Directora Ejecutiva del INTRANT), mediante el Decreto No. 236-17, de fecha 3 de julio 2017, del Poder Ejecutivo.

Anteriormente, como Gerente de proyectos de construcción, ha desarrollado numerosas obras en el área vial y en el área de edificaciones, las cuales han generado un considerable impacto en resultados de mejoramiento urbanístico y social en la República Dominicana, de los cuales cabe mencionar:

En el área de Vialidad:

Gerente del proyecto para la modernización del tránsito en la Ciudad de Santo Domingo y Santiago, (1996- 2000), comprendiendo las siguientes construcciones:

- Construcción de los túneles y elevados de las Av. 27 de Febrero
 - Av. Winston Churchill
 - Av. Abraham Lincoln
 - Túnel desde la Av. Máximo Gómez hasta la Av. Abraham Lincoln
 - Av. Tiradentes
 - Av. Máximo Gómez
 - Elevación de la vía desde la Av. Máximo Gómez hasta el puente Duarte, incluyendo la unión del elevado de la París con la nueva estructura
 - Túnel de las Américas
- Construcción de elevados en la Av. John F. Kennedy
 - Con Av. Winston Churchill
 - Con Av. Abraham Lincoln

- Con Av. Lope de Vega
- Con Av. Tiradentes
- Con Av. Máximo Gómez
- Construcción de elevados en la Ciudad de Santiago
 - Av. Estrella Sadhalá
- Responsable por el MOPC de la correcta supervisión de las Fundaciones del Puente Juan Bosch
- Gerente de proyecto de las construcciones de drenaje pluvial en la ciudad de Santo Domingo en respuesta al Plan Director

102

En el área de Edificaciones:

- Responsable de la preparación del Plan Nacional de edificaciones escolares PNEE en respuesta al déficit de 28 mil aulas en el país, esto como parte del plan de gobierno del presidente Danilo Medina, (2010-2012)
- Responsable junto al Ministerio de la Presidencia de la preparación de los primeros sorteos de obra en la República Dominicana (más de 3 mil escuelas sorteadas a nivel nacional), (2012-2014)
- Gerente General del Plan Nacional de construcción de Edificaciones Escolares (PNEE) coordinado por el Ministerio de la Presidencia y considerado como el proyecto buque insignia del actual gobierno, (2012-2015)
- Responsable de la elección del Diseño de las estancias infantiles y responsable de la supervisión de la construcción de las mismas a nivel nacional como parte del PNEE, (2013-2015)
- Gerente del proyecto de construcción y adecuación de las instalaciones del nuevo sistema de emergencias 911 en la ciudad de Santo Domingo y la ciudad de Santiago, (2013-2017), cumpliendo con los estándares de seguridad de una infraestructura llamada a ser auto-

sostenible durante 30 días ante siniestros y ataques, bajo lineamientos del gobierno de los Estados Unidos

- Gerente de Proyecto de la construcción del primer Centro de Atención Integral para la Discapacidad Santo Domingo Oeste (CAID), (2014-2015)

Paralelamente a esta intensa carrera en el sector de la vialidad y edificaciones, es colaboradora asidua en varias instituciones de la sociedad civil, y ha realizado actividades de carácter diverso (comunicador, docente, social, etc), algunas de las cuales tienen directa relación con la gestión del tráfico desde numerosas perspectivas, destacando las siguientes:

- Invitada por la Naciones Unidas a la República de Panamá para una visita guiada a centro de acopio, las donaciones de organismos y países se acopian en estos centros para luego distribuir a los países necesitados, por la ubicación geográfica en RD se inició un piloto en Villa Altagracia, (2015-2016)
- Como ingeniera experta en la Gerencia de proyectos de construcción civil, ha tenido importantes participaciones internacionales, como la representación y exposición del Plan del País, en el área de infraestructura frente a la Organización Panamericana del Deporte ODEPA en Brasil y Panamá, para la obtención de la sede de los Juegos Panamericanos 2003, donde se competía con las ciudades de Medellín y Guadalajara resultando ganadora de la sede la ciudad de Santo Domingo.
- En el año 2007, fue invitada por la UNOPS (United Nations Office for Projects Services), para participar en el "Brainstorming in Procurement and supply Chain" modelo para Latinoamérica, consistente en transparentar las adquisiciones públicas de bienes y servicios.
- Fue presidenta de la junta de directores del Instituto Postal Dominicano, (1998-2017)
- Asesora de infraestructura de la Dirección General de Desarrollo Fronterizo
- Participación activa en la Academia como miembro, vicepresidenta y presidente de la Junta de Regentes del Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC) siendo ella además la responsable de las

comisiones de infraestructura, nominaciones y proyectos especiales, (2009-2016)

- Docente del módulo de infraestructura Domínico - Haitiana en el Instituto de Educación Superior en Formación Diplomática y Consular, (2007-2009)
- Como una herramienta complementaria, ha puesto en ejecución en diferentes organizaciones entrenamientos en el área de infraestructura.
- Ha impartido charlas para instituciones gubernamentales y no gubernamentales, donde podríamos citar "La mujer del mundo de hoy" "Plan Director del Sector Transporte de la República Dominicana".
- Además de gerente de proyecto, fue vocera ante la prensa por el Ministerio de Obras Públicas de los diferentes proyectos de construcción y reconstrucción a nivel nacional en varios períodos
- En varias oportunidades ha participado como articulista de periódicos y revistas, siendo incluso editora de la primera revista de construcción de la República Dominicana "Construexpo" 2001.
- Tiene una continua presencia en los medios de comunicación con el objeto de explicar las medidas y contramedidas que actualmente está poniendo en marcha el INTRANT y concienciar a la población sobre la incidencia y transcendencia de los accidentes de tráfico, y el consecuente necesario incremento de la Seguridad Vial.
- Ha participado en numerosos cursos y seminarios internacionales, orientados especialmente a las áreas de gerencia, liderazgo, construcción civil, infraestructura, fundaciones y estrategia de planificación.

4.1.2.2. EL DESPACHO DE LA DIRECTORA: AGENDA / ACTIVIDAD

REUNIONES

Durante estos años la Directora ha mantenido numerosas reuniones con actores de diferentes sectores, con una media de alrededor de 60 reuniones al mes aproximadamente. En la siguiente figura se muestra una distribución, según diferentes sectores, de las reuniones que ha mantenido.



Figura 17. Despacho de la Directora Ejecutiva del INTRANT

Siendo el sector con el que más reuniones ha mantenido el sector "Transporte Terrestre" (29.2%) seguido de las "Instituciones de Tráfico y Seguridad Vial" (22%) tal y como se puede observar en la Figura 18. Reuniones mantenidas por la Directora, por sectores.



Figura 18. Reuniones mantenidas por la Directora, por sectores

VISITAS INSTITUCIONALES

106

Durante estos años el INTRANT, representado a través de su Directora Ejecutiva, Ing. Claudia Franchesca de los Santos Tavárez, ha realizado multitud de visitas institucionales, entre las que podemos destacar las siguientes:

- **Visita Técnica a las Instituciones del tránsito y transporte en la ciudad de Medellín, Colombia:**

El objetivo principal de este viaje fue analizar y aprender el avance y desarrollo que ha logrado Medellín a través del tiempo como ciudad, y cómo sus buenas prácticas en materia de transporte aportan gran valor a países como el nuestro, inmerso en un proceso de transformación del sector.

En fecha 3 y 4 del mes de mayo de 2018, funcionarios del INTRANT realizaron visita técnica a diferentes instituciones relacionadas con la movilidad en Medellín (ver Figura 19. Visita a las instituciones de tránsito). Las Instituciones Visitadas fueron: Secretaria de movilidad de Medellín, Metro de Medellín, Área Metropolitana del Valle de Aburra. Subdirección de Movilidad, y la Agencia Cooperación e Inversión de Medellín.

- **Viaje a Terminales de Transporte en Guatemala, entre el 8 y el 10 de julio de 2018:**

La visita a Guatemala tuvo como objetivo conocer los avances en materia de regulación, funcionamiento y gerencia de las terminales interurbanas y corredores del transporte público de ese país centroamericano.

Especialistas de operación de las terminales Central de Transferencias Sur (CENTRASUR), y Central de Transferencias Norte (CENTRANORTE), le ofrecieron explicaciones acerca de la regulación de una terminal privada que conecta la parte Norte con la parte Sur de la ciudad (ver Figura 20. Visita a las terminales de transporte de pasajeros en Guatemala).

- **Visita a la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) (Fédération Internationale de l'Automobile, en francés)**

Aprobó la donación del equipamiento total del primer Parque de Educación Vial del país, ubicado en Ciudad Juan Bosch, el cual contempla la entrega de todo el equipamiento tecnológico de pistas y aulas de capacitación.

El objetivo general del proyecto es dotar a la Rep. Dominicana del primer parque de educación vial infantil, apostando a un futuro mejor mediante la educación preventiva como método más efectivo para abordar el complejo tema de los accidentes de tránsito dentro del país., constituyendo este mecanismo uno de los más eficaces a la hora de generar hábitos de conducta seguras.

107

- **Visita a las instalaciones de la Policía Municipal de Mérida (México):**

Esta visita se realizó en el marco del Programa de Alto Impacto en Seguridad Vial, Misión conjunta INTRANT-DIGESSET, Mérida (México). Agentes de DIGESSET, acompañados de funcionarios del INTRANT, tuvieron la oportunidad de recibir un entrenamiento con expertos de la Policía Municipal de Mérida en el tema de puntos de revisión de alcoholemia, los mismos de igual manera asistieron a un punto de revisión real con el fin de lograr apreciar todos los detalles.

Esta actividad fue realizada con la colaboración del Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones (UNITAR) Y la Alianza Internacional para el Consumo Responsable (IARD). Todo este proyecto se llevó a cabo con el fin de aplicar las pruebas de alcoholemia en la Republica Dominicana, según establece la ley 63-17.

- **Visita técnica al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI, Costa Rica):**

En el marco del convenio de Cooperación COSEVI-INTRANT para el fortalecimiento de capacidades con el fin mejorar la rectoría de la SEGURIDAD VIAL

en COSTA RICA y la REPÚBLICA DOMINICANA, se realizó un viaje técnico a este país para aprender de primera mano su experiencia en Inspección Técnica Vehicular (ITV), ver el funcionamiento de los centros de inspección en las ciudades y también las unidades móviles en las áreas rurales.

A la visita asistió un equipo técnico de esta institución y la Directora Ejecutiva, siendo recibidos en Costa Rica por un equipo del COSEVI encabezado por el Director de Proyectos (ver Figura 21. Visita las estaciones de ITV en Costa Rica).



Figura 19. Visita a las instituciones de tránsito y transporte de Medellín (Colombia)



109

Figura 20. Visita a las terminales de transporte de pasajeros en Guatemala



Figura 21. Visita las estaciones de ITV en Costa Rica









113







115





4.1.2.3. ESCRITOS Y DISCURSOS

<https://www.intrant.gob.do/index.php/sobre-nosotros/despacho-direccion-ejecutiva/discursos-direccion-ejecutiva>

4.2. RECURSOS MATERIALES Y DEPENDENCIAS

117

4.2.1. GESTIÓN INTERNA Y PRESUPUESTARIA

GESTIÓN INTERNA Y PRESUPUESTARIA EN 2017:

Desempeño Financiero en 2017

Como ente gestor del uso apropiado de los recursos asignados por el gobierno dominicano, acorde con el Plan Estratégico del Estado, constituido por la Ley 01-12 o Estrategia Nacional de Desarrollo, en aras de cumplir con la estrategia nacional de reordenamiento y reglamentación del Tránsito y el Transporte Terrestre, se crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre "INTRANT" y al mismo tiempo se suprimen las Instituciones Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), Dirección General de Tránsito Terrestre (DGT), el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET), y el Consejo para la Administración y Regulación de Taxi (CART). Producto de esto, el INTRANT,

recibió al día primero (01) de agosto del 2017, del Presupuesto General de la Nación que les asignaron a estas instituciones, la suma de Ciento ochenta y siete Millones, cuatrocientos veintinueve mil ciento noventa pesos con 63/100, (RD\$187,429,190.63) y Doce Millones, seiscientos cincuenta y seis mil seiscientos ochenta y un pesos con 88/100 (RD\$12,656,681.88), provenientes de los fondos del FONDET y de la OTTT. En su desempeño físico y financiero para el año 2017, tuvo bajo su responsabilidad la ejecución de (Doscientos Millones ochenta y cinco mil ochocientos setenta y dos pesos con 51/100, (RD\$200,085,872.51), equivalentes a un 100% del monto total transferido para el presupuesto 2017.

Del monto antes mencionado, la suma de RD\$187,429,190.63 corresponden a recursos del fondo 100 y el otro monto de RD\$12,656,681.88 a fondos propios. Cabe destacar que recibimos durante el periodo del 1 de agosto 2017 al cierre del periodo, las recaudaciones proyectadas son de Ciento cuarenta Millones (RD\$140,000,000.00), y del Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones, la suma de Ocho Millones (RD\$8,000,000.00) para adquisición de equipos de transporte, asimismo, se le asignó al INTRANT, del presupuesto complementario del 2017, la suma de Diecisiete Millones veintinueve mil cuatrocientos pesos con cero centavos (RD\$17,029,400.00), para un total de asignación presupuestaria de RD\$365,115,272.51. El

INTRANT heredó, de las anteriores Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) y el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET) cuentas por pagar ascendentes a Once Millones cuatrocientos veintinueve mil diecisiete con cuarenta y cuatro centavos.

Desempeño físico y Financiero del Presupuesto de 2017:

• Asignación de Presupuesto del Período 2017:

Conceptos	Presupuestado
Servicios personales y carga fija	184,502,138.78
Ptros servicios técnicos profesionales	125,430,296.00
Servicios de capacitación	4,574,813.00
Estudios de flexibilidad	2,771,813.00
Publicidad	2,277,931.39
Electricidad	3,022,948.91
Eventos generales	3,179,411.76
Combustible y sus derivados	2,770,613.71
Viáticos / viajes	2,727,035.44
Alimentos y bebidas	1,154,471.90
Suministros	6,296,324.27
Reparaciones	2,444,048.88
Útiles de escritorio e informática	3,020,206.41
Teléfono	2,596,873.79
Obras menores en edificaciones	7,900,00.00
Servicios varios	442,249.24
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	10,004,098.03
Totales	365,115,272.51

• Ejecución Presupuestal del Período 2017:

El presupuesto asignado al INTRAN y los fondos propios ascendieron a RD\$ 365,115,272.51 y el ejecutado fue de RD\$ 319,556,050.27.

Conceptos	Presupuestado RDS	Ejecutado RDS	Pendiente ejecutar RDS
Servicios personales y carga fija	184,502,138.78	184,502,138.78	0.00
Ptros servicios técnicos profesionales	125,430,296.00	80,585,184.00	44,845,112.00
Servicios de capacitación	4,574,813.00	4,574,813.00	0.00
Estudios de flexibilidad	2,771,813.00	2,771,813.00	0.00
Publicidad	2,277,931.39	2,248,737.80	29,193.59
Electricidad	3,022,948.91	3,022,948.91	0.00
Eventos generales	3,179,411.76	3,139,411.76	40,000.00
Combustible y sus derivados	2,770,613.71	2,770,613.71	0.00
Viáticos / viajes	2,727,035.44	2,578,436.80	148,598.64
Alimentos y bebidas	1,154,471.90	1,146,867.41	7,604.49
Suministros	6,296,324.27	6,043,289.79	253,034.48
Reparaciones	2,444,048.88	2,208,962.84	235,086.04
Útiles de escritorio e informática	3,020,206.41	3,020,206.41	0.00
Teléfono	2,596,873.79	2,596,873.79	0.00
Obras menores en edificaciones	7,900,00.00	7,900,00.00	0.00
Servicios varios	442,249.24	442,249.24	0.00
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	10,004,098.03	10,003,505.03	593.00
Totales	365,115,272.51	319,556,050.27	45,559,222.24

Tabla 2. Presupuesto asignado, ejecutado y pendiente de ejecución en 2017

- **Contrataciones y Adquisiciones en 2017:**

A continuación, presentamos resumen de Compras y Contrataciones realizadas en el período de gestión del informe, como lo indica la Ley de Compras y Contrataciones No. 340-06, con sus modificaciones de la ley 449-06 y su Reglamento de Aplicación No. 543-12.

- Monto y porcentaje del Presupuesto asignado destinado a las compras y contrataciones de bienes, obras y servicios. RD\$ 42,923,649.40, representando un porcentaje de un 11%.
- Proveedor(es) contratado(s) durante el período señalado: se contrató un total de noventa (90) proveedores, entre personas Físicas y Jurídicas.
- Tipo documento beneficiario: Los documentos mediante los cuales fueron contratados los beneficiarios de las compras de bienes y servicios INTRANT, fueron mediante Orden de Compra, Orden de Servicios y Contratos.
- Monto Contratado: El monto total de las compras del año 2017 fue de Treinta y siete Millones, ciento noventa y nueve mil ochenta y cinco pesos con 07/100 (RD\$ 37,199,085.07).
- Tipo de empresa: Los tipos de empresas contratados fueron del tipo Gran Empresa, y no clasificadas, dentro de las que puede haber del tipo Mipymes que aún no han obtenido su certificación por el Ministerio de Industria y Comercio.
- Procesos por Compra Directa: 70 Monto Adjudicado: Desde el inicio del INTRANT se han adjudicado RD\$2,895,509.36, las cuales caen en la categoría de Compra Directa, dado que los montos de cada una de ellas está por debajo del umbral de compras y contrataciones.
- Procesos por Compra Menor: 38 Monto Adjudicado: RD\$ 13,818,763.78 Proceso por Comparación de Precios: 4 Monto Adjudicado: RD\$ 9,407,796.36 Proceso de Licitación Pública: 2 Monto Adjudicado: RD\$12,301,579.99

- Número y montos de procesos ejecutados bajo una resolución de urgencia. Hemos realizado un sólo proceso de urgencia, por un monto de Siete Millones, Trescientos un mil, quinientos setenta y nueve pesos con 99/100 (RD\$ 7,301,579.99).

- **Ingresos/ Recaudaciones por Otros Conceptos 2017:**

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre realizó recaudaciones por concepto de Emisión de Licencias de Conducir, en el periodo del día primero (01) de septiembre, al 31 de diciembre 2017, por un valor de Ciento Cuarenta y Cuatro Millones Setecientos Setenta y Seis Mil Trescientos Cuarenta y Seis con Sesenta y Cuatro Centavos. (RD\$144,076,346.64), de los cuales se pagan a suplidores por este servicio la suma de Ciento cuarenta y nueve millones sesenta mil pesos con 00 centavos. (RD\$149,060,000.00), lo que representa un déficit de Cuatro millones novecientos ochenta y tres mil seiscientos cincuenta y tres pesos con treinta y seis centavos (RD\$4,983,653.36). El INTRANT ha recibido además, por concepto de otros ingresos por servicios, la suma de Seis millones setecientos treinta y nueve mil setecientos veinte y ocho pesos con sesenta y cinco centavos (RD\$ 6,739,728.65).

GESTIÓN INTERNA Y PRESUPUESTARIA EN 2018:

- **Desempeño financiero en el año 2018**

La ejecución proyectada del 2018 para el INTRANT mostró una ejecución físico-financiera acorde con lo estipulado en el presupuesto del año.

El presupuesto asignado al INTRANT para el 2018 fue de seiscientos noventa y siete millones quinientos noventa y ocho mil quinientos cincuenta y tres pesos (RD\$ 697,598,553.00). Estos fondos son destinados a la gestión básica y operacional de la institución, incluyendo la Nómina y gastos de empleados de la institución, así como los gastos generales y administrativos de la institución.

La ejecución de este primer presupuesto asignado como Institución, en este primer año el INTRANT estuvo dedicado a desarrollar las bases de su institucionalidad, fusionar 5 instituciones con un total de 1,200 empleados cada una con una escala salarial totalmente diferentes y con funciones dispersas. Ante este reto, todos los colaboradores del INTRANT han hecho su mejor esfuerzo para salir adelante con las funciones encomendadas por la ley 63-17, llegando

a establecer record en la gestión de la misma, acorde a los resultados de sus indicadores de medición del Sigob del trimestre, en cuya medición la gestión presupuestaria de la institución logro un resultado extraordinario para una institución tan recientemente creada.

- **Presupuesto asignado y ejecutado en el INTRANT para el año 2018**

El presupuesto asignado al INTRANT fue de seiscientos noventa y siete millones quinientos cincuenta y seis mil cincuenta y tres pesos (RD\$ 697,598,553.00) cuya ejecución se ha realizado en los productos identificados en nuestro plan operativo anual (POA), debidamente alineado al Plan Estratégico Institucional (PEI), logrando una ejecución trimestral en los indicadores de Eficiencia y Eficacia por encima del promedio de ejecución gubernamental.

La ejecución proyectada del 2018 para el INTRANT muestra una ejecución físico-financiera acorde con lo estipulado en el presupuesto del año.

123

El presupuesto asignado al INTRANT para el 2018 fue de seiscientos noventa y siete millones quinientos noventa y ocho mil quinientos cincuenta y tres pesos (RD\$ 697,598,553.00). Estos fondos son destinados a la gestión básica y operacional de la institución, incluyendo la Nómina y gastos de empleados de la institución, así como los gastos generales y administrativos de la institución.

La ejecución de este primer presupuesto asignado como Institución, en este primer año el INTRANT estuvo dedicado a desarrollar las bases de su institucionalidad, fusionar 5 instituciones con un total de 1,200 empleados cada una con una escala salarial totalmente diferentes y con funciones dispersas. Ante este reto, todos los colaboradores del INTRANT han hecho su mejor esfuerzo para salir adelante con las funciones encomendadas por la ley 63-17, llegando a establecer record en la gestión de la misma, acorde a los resultados de sus indicadores de medición del SIGOB del trimestre, en cuya medición la gestión presupuestaria de la institución logro un resultado extraordinario para una institución tan recientemente creada.

- **Contrataciones y Adquisiciones en 2018**

El Departamento de Compras y Contrataciones, dio curso durante este período a un total de 300 expedientes de compras, los cuales generaron 257 procesos, de los cuales 201 fueron de servicios y 56 de bienes. Siendo importante resaltar que el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

(INTRANT), adjudicó aproximadamente 85% de estas compras a empresas del sector MIPYMES y Grandes Empresas, honrando así la Ley 488-08.

- **Expedientes de servicios:**

De un total de 201 expedientes, 21 son Por Debajo Del Umbral, 166 Procesos de Excepción, 9 compras Menores, 3 Comparaciones de Precios y 2 Licitación Públicas Nacional. A continuación, esquematizamos las operaciones realizadas por mes:

- **Expedientes de bienes:**

Se registraron un total de 56 expedientes de adquisición de bienes, de los cuales 40 son Por Debajo Del Umbral, 9 compras menores, 4 comparaciones de precio, 3 Licitación Pública Nacional. A continuación, esquematizamos las operaciones realizadas por mes:

Nota: No existen procesos de Urgencia en el periodo correspondiente.

- **Normas Básicas de Control Interno (NOBACI)**

El INTRANT ha programado el diagnóstico de las Normas de Control Interno (NOBACI), a través de las cuales se define el nivel mínimo de calidad o marco general requerido para el control interno del sector público y proveen las bases para que los Sistemas de Administración de Control y las Unidades de Auditoría puedan ser evaluados, en el 2020.

Los objetivos que persigue la institución con los mismos son: facilitar herramientas para crear los procedimientos y reglamentos en concordancia con lo que son las mejores prácticas, implementar una guía para que como entidad pública, se ajuste a los sistemas de administración y control, así como tener los reglamentos, manuales, instructivos o equivalentes, deberán reflejar la implementación de las normas así como el tener un instrumento o referente para evaluar el diseño y efectividad del funcionamiento del control interno además de asignar la responsabilidad de los servidores públicos relacionados.

GESTIÓN INTERNA Y PRESUPUESTARIA EN 2019:

• Desempeño financiero en 2019

El presupuesto asignado al INTRANT fue de (RD\$ 1,354,394,259) cuya ejecución se ha realizado en los productos identificados en nuestro plan operativo anual (POA), debidamente alineado al Plan Estratégico Institucional (PEI), logrando una ejecución trimestral en los indicadores de Eficiencia y Eficacia por encima del promedio de ejecución gubernamental.

• Contrataciones y Adquisiciones en 2019

El Departamento de Compras y Contrataciones, dio curso durante este período a un total de 257 expedientes de compras, de los cuales 229 fueron de servicios y 28 de bienes (ver Tabla 3. Expedientes de compras en 2019). Siendo importante resaltar que el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), adjudicó aproximadamente 92% de estas compras a empresas del sector MIPYMES y Grandes Empresas, honrando así la Ley Núm. 488-08.

125

Conceptos	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Expedientes de Servicios	11	20	24	27	19	17	29	31	46	5			229
Expedientes de bienes	1	0	2	3	5	4	7	2	4				28
Total Exp. mixto (B/S)	12	20	26	30	24	21	36	33	50				257

Tabla 3. Expedientes de compras en 2019

GESTIÓN INTERNA Y PRESUPUESTARIA EN 2020:

• Desempeño financiero en 2020

Al momento de la elaboración de estas memorias, solo había transcurrido el primer semestre del año, y del presupuesto asignado para el año 2020, ascendente a RD\$1,951,118,743, se habían ejecutado RD\$744,498,009, a nivel de

devengado, encontrándose en proceso de ejecución aproximadamente 200 millones de pesos más.

• Procesos de compras y contrataciones y Plan Anual de Compras y Contrataciones (PACC) 2020

El Plan Anual de Compras y Contrataciones (PACC) correspondiente al año 2020, también fue cargado en el Portal Transaccional de Compras dentro de los plazos establecidos, con el apoyo de la Dirección General de Compras y Contrataciones Públicas (DGCP). Posterior a la aprobación y ajuste del presupuesto para la institución, el PACC fue ajustado en base a los nuevos parámetros presupuestarios.

Durante el período transcurrido entre enero y julio del presente año la ejecución del PACC ha sido impactado por aspectos relacionados al COVID-19, en cuanto a actividad, ejecución y plazos, viéndose la institución a incorporar algunas compras no previstas y posponiendo otras si proyectadas, no obstante, el impacto ha sido mínimo debido al manejo consciente de nuestra gerencia.

La institución dio curso durante el periodo transcurrido entre enero y julio del año 2020 a un total de 118 expedientes de compras y contrataciones, de los cuales 97 fueron de servicios, 20 de bienes y 1 de obra. Siendo importante resaltar que el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), adjudicó aproximadamente el 15% de estas compras a empresas del sector MIPYMES, honrando así la Ley Núm. 488-08.

Conceptos	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul
Expedientes de Servicios	0	28	14	25	1	15	14
Expedientes de bienes	1	8	0	0	4	3	4
Expedientes de obras	0	0	0	0	0	0	1

• Expedientes de servicios:

De un total de 97 expedientes, 28 fueron Por Debajo del Umbral, 63 Procesos de Excepción, 2 Compras Menores, 2 Comparaciones de Precios y 2 Licitación Pública Nacional. A continuación, esquematizamos las operaciones realizadas por mes:

Modalidad	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Cant	MONTO RD\$
Por Debajo del Umbral	0	12	3	0	0	6	7	28	452,026.00
Procesos de Excepción	0	15	8	25	1	8	6	63	27,775,433.00
Compras Menores	0	1	0	0	0	1	0	2	1,225,253.00
Comparaciones de Precios	0	0	2	0	0	0	0	2	8,121,350.00
Licitación Pública Nacional	0	0	1	0	0	0	1	2	32,854,594.00

127

• Expedientes de bienes:

Se registraron un total de 20 expedientes de adquisición de bienes, de los cuales 5 son Por Debajo del Umbral, 1 Excepción, 8 Compras Menores, 5 Comparaciones de Precio, 1 Licitación Pública Nacional. A continuación, esquematizamos las operaciones realizadas por mes:

MODALIDAD	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Cant	MONTO RD\$
Por Debajo del Umbral	0	1	0	0	2	1	2	5	98,598.00
Procesos de Excepción	0	0	0	0	0	1	0	1	197,296.00
Compras Menores	0	6	0	0	0	1	1	8	2,570,597.00
Comparaciones de Precios	1	2	0	0	2	0	0	5	11,844,708.00
Licitación Pública Nacional	0	0	0	0	0	0	1	1	19,983,223.35

• Expediente de obra:

Durante el primer semestre de 2020 se adjudicó el Proceso de Obras Civiles y Electromecánicas, destinado a la remodelación del Centro de Control de Tráfico, habilitación de nuevas oficinas en Punta Cana y de espacios en el Parque de Educación Vial, reparación e iluminación del cielo raso del edificio de licencias, suministro e instalación de aires acondicionados para el edificio II de la sede central y Eneval y construcción de lomos reductores de velocidad a nivel nacional.

MODALIDAD	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Cant	MONTO RD\$
Comparaciones de Precios	0	0	0	0	0	0	1	1	20,631,494.67

128

4.2.2. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Algunos hitos relacionados al fortalecimiento institucional del INTRANT que podemos resaltar:

- Con el objetivo de estandarizar y hacer más eficientes los procesos de las áreas de la Institución, hemos estado trabajando en la documentación de los procedimientos de áreas sustantivas, así como también áreas de apoyo de la Institución y de la misma manera realizaron reuniones de socialización de los procedimientos con el personal de las diferentes áreas, para la implementación de los mismos. Las áreas con que inicialmente se comenzamos este trabajo fueron la Dirección de Recursos Humanos, Dirección Jurídica, División de Compras y Contrataciones, División de Contabilidad, Departamento Financiero, Departamento Administrativo, División de Transportación, la Oficina de Libre Acceso a la Información Pública, Centro de Atención al Ciudadano, Dirección de Licencias de Conducir, Dirección de Movilidad Sostenible, y posteriormente hemos ido extendiéndolo a las demás
- Aprobación de la Estructura Organizacional INTRANT. Durante los primeros meses del 2018, con el apoyo del Ministerio de Administración Pública (MAP) y un equipo multidisciplinario, revisamos y

analizamos los levantamientos realizados para el diseño de la nueva Estructura Organizativa del INTRANT, dando como resultados la aprobación una nueva Estructura Orgánica, aprobada y refrendada en ese entonces por el propio MAP mediante la resolución Núm. 005-2018, que permitió integrar en una sola estructura las 05 instituciones fusionadas para formar en INTRANT.

- Posterior a esto hemos trabajado en la implementación de la estructura aprobada, logrando hasta la fecha un 75% de avance. Asimismo, continuamos trabajando en el Manual de Funciones institucional, donde se esbozará las funciones de cada uno de los cargos que conforman la estructura del INTRANT.
- Monitoreo de los Sistemas de Medición de la Gestión Pública (ver Tabla 4. Indicadores de los Sistemas de Medición de la Gestión Pública). En el mes de febrero del 2018 comenzamos ya como INTRANT a ser medidos por las diferentes instituciones, iniciamos desde cero a ser evaluados según los diferentes indicadores, mensual y trimestral, dando como resultado un nivel de cumplimiento importante, así como objetivos logrados en todos los indicadores de la gestión, pudiendo lograr niveles satisfactorios de cumplimiento en todos los subsistemas, aun siendo una institución con solo 1 año de formada, para ese entonces, y ya veremos más adelante la actualización más recientes al respecto.

129

INDICADOR	PORCENTAJE	SEMAFORO	OBSERVACIONES
SISMAP	81		Objetivo logrado, estamos trabajando para cumplir el 100% de los objetivos propuestos.
ITICGE	87		Estamos dentro de los parámetros d objetivo logrado, aún seguimos trabajando para alcanzar el 100% de implementación de las TICS.
CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE ACCESO A LA INFORMACION	92		Objetivo logrado , seguiremos trabajando hasta conseguir el 100% de implementación del indicador
NOBACI	00		Aún no hemos iniciado con las matrices de Nobaci , este indicador no saldrá reflejado en la pantalla de indicadores, saldrá como meta no evaluada.
GESTIÓN PRESUPUESTARIA	100		Objetivo logrado este indicador mide la eficacia y eficiencia de la Gestión Presupuestaria.
CONTRATACIONES PÚBLICA (SNCP)	96		Objetivo logrado, debido a la integración de todas las aéreas que intervienen en los procesos de compras públicas.
METAS PRESIDENCIALES	100		Objetivo logrado, el indicador de metas presidenciales esta cumplido al 100% hasta el momento.
TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL	93		Objetivo logrado es el indicador al cual se le hace más hincapié porque mide la transparencia de la gestión institucional.

Legenda: Verde / DE 80 A 100 (Objetivo logrado)
 Amarillo / De 60 a 79 (Ciertto avance)

Gris/ Meta no Evaluada

Nota: Estas calificaciones corresponden a la Evaluación último trimestre 2019

Tabla 4. Indicadores de los Sistemas de Medición de la Gestión Pública

- Formulación e implementación de Piloto de Programa Presupuestario Orientado a Resultados (PPoR). Dentro del marco del compromiso internacional de atacar la problemática de las muertes por accidentes de tránsito se encuentra establecido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), específicamente en el objetivo 3: Salud y Bienestar y la meta 3.6, la cual precisa que para el 2030 se espera reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo y a nivel nacional, también se refleja este compromiso en la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 (END), así como en el Plan de Gobierno 2016-2020, en este, se plantea fortalecer la prevención de accidentes viales para reducir entre un 30% las muertes por accidentes de tránsito a nivel nacional, a través del control y regulación del tránsito, de forma efectiva. Es por todo lo anterior que para el presupuesto 2020 se implementa un PPoR con un presupuesto RD\$ 187,000,000.00 con el objetivo de reducir las muertes por siniestros viales.

4.3. ÁREA DE RECURSOS HUMANOS

131

4.3.1. EFECTIVOS

- **Principales Funcionarios de la Institución.**

A continuación se muestra una tabla con principales funcionarios del INTRANT, Directores y Responsables de las diferentes Direcciones y otras Dependencias (ver *Tabla 5. Principales funcionarios del INTRANT*).

También en un inicio desde la perspectiva regional, Miguel Arcángel Sánchez quedó designado como coordinador regional del INTRANT para la región de El Valle. Deidania del Carmen Ferreira Rojas, coordinadora regional para la región Cibao Norte; Alejandro Benito Vólquez Adames, coordinador regional para la región Higuamo; Luis Arquímedes Grandell, coordinador regional para la región Valdesia; Fernando Ramírez Filpo, coordinador regional para la región Nordeste y Radhamés de los Santos Liriano, coordinador regional para la Región Ozama.

Nombre	Cargo
Claudia Franchesca de los Santos	Directora Ejecutiva
Alexandra Cedeño	Directora de Movilidad Sostenible
Biviano de León	Director de Comunicación
Cándido Cordero	Director de Vehículos de Motor
Elodia de los Santos Perdomo	Responsable de Acceso a la Información
Geremías Miliano	Director Interino de Recursos Humanos
Hernán Paredes	Director Observatorio Permanente de Seguridad Vial
Junior Herrera	Director Administrativo y Financiero
Leandro Domínguez	Director de Tecnología de la Información y Comunicación
Luz Tejeda	Directora de Licencias de Conducir
María Paz Conde	Directora de Tránsito y Vialidad
Miguelina Acosta	Directora Escuela Nacional de Educación Vial
Milciades Pérez	Director de Transporte Terrestre de Carga
Rafael Mercedes Catedral	Director de Coord. De Infracciones y Sinistros Viales.
Zeneida Severino	Directora Jurídica

Tabla 5. Principales funcionarios del INTRAN

132

• Estructura Organizacional del INTRAN

Dando cumplimiento a la Resolución No. 005-2018, de fecha 4 de abril del 2018, emitida por el Ministerio de Administración Pública (MAP), hemos puesto en marcha la implementación de la estructura organizacional en un 85% de cumplimiento.

• Manual de Cargos

Se sostuvieron varios talleres e instructivos para iniciar el proceso de levantamientos para la elaboración del Manual de Cargos de la institución. Dichos talleres fueron coordinados por la Dirección de Recursos Humanos con el Ministerio de Administración Pública (MAP), fue conformado un equipo contraparte compuesto por personal de las diferentes áreas del INTRAN.

Fueron realizados los levantamientos de las áreas sustantivas y de apoyo administrativo de la institución, y se sometió el manual de cargos al MAP.

• Escala Salarial Aprobada

Gestionamos la aprobación de la escala salarial, que fue remitida al INTRAN mediante comunicación. No. 0000633, de fecha 31 de enero del 2018 firmada por el Ministro de Administración Pública, Lic. Ramón Ventura Camejo.

- **Reclutamiento y Selección**

Entre los años 2017-2020, fueron evaluados y entrevistados 823 candidatos, generando 482 plazas de empleos cubiertas mediante evaluaciones internas y concursos, con la finalidad de obtener los candidatos idóneos para cubrir las posiciones requeridas. Asimismo, se realizaron diez (10) concursos, según lo estipulado en la ley No. 41-08 de Función Pública y su Reglamento No. 251-15 de Reclutamiento y Selección del Personal, para cubrir las vacantes de: Analistas de Compras y Contrataciones, Encargado del Departamento de Evaluación del Desempeño, Encargado Dpto. de Relaciones Labores y Programador.

- **Pago de Indemnizaciones**

Instrumentamos los expedientes de pago de indemnización y/o derechos adquiridos a los servidores que renuncian, solicitan traslados, ganan concursos públicos o son desvinculados de la institución. Se pagaron RD\$7,181,396.00 estando la institución al día con estos compromisos, sin tener pagos pendientes fuera del plazo legal establecido por la Ley de Función Pública..

133

- **Nuevo Sistema de registro de asistencia o Ponche**

Instalamos un nuevo sistema de registro y control de personal que funciona mediante el reconocimiento facial, a los fines de optimizar y eficientizar el ponche reduciendo tiempo y agilizando el proceso.

Este terminal, permite realizar los ponches sin necesidad de tocar el aparato, lo que hace que no se ensucie, y que sea más higiénico para el personal que labora en las diferentes áreas. El ponche del personal de la institución funciona mediante el reconocimiento facial, a los fines de optimización y eficiencia del proceso del poche reduciendo tiempo y agilizando el proceso. Este terminal, permite realizar los ponches sin necesidad de tocar el aparato, lo que hace que no se ensucie, y que sea más higiénico para el personal que labora en las diferentes áreas.

- **Otras gestiones**

En nuestro constante interés de lograr beneficios para nuestros colaboradores, realizamos las siguientes acciones:

- Realizamos un acuerdo con el Instituto de Auxilios y Viviendas (INAVI) por medio del cual estamos ofreciendo a nuestros colaborado-

res la opción de afiliarse al Seguro Funerario de esa institución, que tiene un costo mensual de cien pesos (RD\$100.00).

- Establecimos un acuerdo con el Gold GYM por medio del cual le estamos ofreciendo a nuestros colaboradores la opción de afiliarse a recibir ese servicio con descuentos especiales y pago mediante descuento vía nómina.
- Canalizamos un acuerdo con el Banco de Reservas para que nuestros colaboradores puedan optar por el préstamo empleado feliz.
- Coordinamos y realizamos días de verano divertido en el Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial de la Ciudad Juan Bosch, para los hijos de nuestros colaboradores, a quienes gracias a la colaboración gestionada con instituciones hermanas les entregamos diversas sorpresas cada día entre las que destacamos: entregas de mochilas, cuadernos, termos para agua, estuches, caramelos, lapiceros, lápices, charlas de ahorro, payasos con pinta caritas, entre otros.
- Se realizó un inventario de los colaboradores que cumplen con los requisitos para optar por su jubilación y/o pensión, agilizando algunos procesos que se encontraban detenidos. Asimismo, estamos asesorando el personal acreedor de este derecho.

134

4.3.2. PROGRAMAS CAPACITACIÓN INTERNA

- **Capacitación general y pasantías**

Se elaboró política y manual del pasante. Para brindar la oportunidad a estudiantes universitarios que estén cursando del 6° semestre o cuatrimestre en adelante, según aplique, de adquirir experiencia práctica bajo la supervisión directa de un miembro experimentado del personal de la institución.

Además, A partir del mes de abril del año 2018, mensualmente se imparte el Taller de Inducción a los colaboradores de nuevo ingreso, con el objetivo

de proporcionarles las informaciones básicas que les permitan integrarse rápidamente al lugar de trabajo, conocer más en detalle tanto la institución, como otras informaciones necesarias referente a su posición, sobre los derechos y deberes que le conciernen como servidores públicos.

- **Jornadas de Salud y Concientización sobre riesgos de salud**

Al año siguiendo, 2019, específicamente en el mes de octubre, realizamos nuestra acostumbrada jornada de salud institucional para contribuir en la prevención de la salud de los colaboradores, con la colaboración de ARS-SENASA y ARS Humano donde brindamos los siguientes servicios:

1. Jornada de prevención de Riesgo Cardiovascular, donde participaron 60 colaboradores.
2. Jornada Odontológica, donde participaron 66 empleados.
3. Jornada de Sonomamografía, donde participaron 89 empleadas.
4. Jornada de Papanicolaou, donde participaron 13 empleadas.
5. Se identificaron 16 empleados con factores de riesgos.
6. Charlas sobre alimentación saludable, participaron 21 colaboradores.
7. Charlas sobre hipertensión arterial, participaron 59 colaboradores.
8. Charlas sobre cáncer de mama, participaron 80 colaboradores.

135

En la misma línea de protección de la salud, realizamos la Jornada de vacunación con el objetivo de inmunizar y proteger al personal del INTRANT, ante futuros contactos con agentes infecciosos, evitando enfermedades, se ha administrado 2,964 dosis de vacunas para DT, DTP, Polio e influenza.

A continuación se muestra un cuadro resumen de la totalidad de capacitaciones a empleados realizadas durante los años 2017 a 2020:



Programa a Medida para formación de directivos del INTRANT, en Barna Business School



Acción Formativa	Total de Participantes	Capacitados por sexo		Grupo Ocupacional al que fue dirigido la capacitación
		F	M	
Inducción a la Ley 63-17	359	F 231	M 128	Grupo 1 Servicios Generales Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Inducción a la administración Pública	38	F 24	M 14	Grupo 1 Servicios Generales Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales
Inducción a la ley 41-08	309	F 222	M 87	Grupo 1 Servicios Generales Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Charla Pro-Consumidor	19	F 14	M 05	Grupo 1 Servicios Generales Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión



Ciudades Inteligentes de transporte	30	F 18	M 12	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Diplomado en Ciencias de los Datos	3	F 1	M 2	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Intrant 2018 Strategic Planning work shop	42	F 34	M 8	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Certificación Internacional en coaching	1	F 1	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Atención al Usuario	51	F45	M6	Grupo 1 Servicios Generales Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Diplomado Experto en transparencia y buen Gobierno	5	F 4	M 1	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo IV Profesionales
Desarrollo de Habilidades Directivas	48	F 29	M 19	Grupo V Dirección y Supervisión
Caribbean Developers Conference (TIC)	2	F 0	M 2	Grupo V Dirección y Supervisión
Conferencia Magistral de Políticas en Seguridad Vial Reactiva	20	F 9	M 11	Grupo V Dirección y Supervisión

Diplomado en formación Fiduciaria Internacional	2	F 0	M 2	Grupo IV Profesionales
Capacitación en Transparencia Pública	36	F 21	M 15	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Capacitación en Transporte ITS:	81	F 43	M 38	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales
Microsoft Exchange Server 2016	4	F 0	M 4	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Diplomado en Compras y contrataciones Publicas	40	F 26	M 14	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Taller sobre regulación de seguridad vehicular	1	F 1	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Seminario internacional de planificación urbana	2	F 1	M 1	Grupo IV Profesionales
Etiqueta y Protocolo	20	F 19	M 1	Grupo 1 Servicios Generales Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión



Manejo Efectivo del tiempo	24	F 13	M 11	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Inteligencia Emocional	21	F 16	M 5	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Cortesía Telefónica	25	F 21	M 4	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales
Oratoria y Comunicación	49	F 30	M 19	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Motivación Laboral	27	F 20	M 7	Grupo 1 Servicios Generales Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Trabajo en equipo	81	F 47	M 34	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión

Técnicas 5 S	18	F 17	M 1	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales
Liderazgo	23	F 15	M 8	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Ortografía y Redacción de Informes técnicos	38	F 20	M18	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Diplomado en Comunnity Managment	1	F 1	M 0	Grupo IV Profesionales
Diplomado en Hacienda Publica	30	F 22	M 8	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Transporte de material radioactivo	1	F 1	M 0	Grupo IV Profesionales
Taller en Formulación de Presupuestos	4	F 4	M 0	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Informática Forense	2	F 0	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Capacitación en workshop Angular	4	F 0	M 4	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Elaboración en términos de referencias para contrataciones efectivas	2	F 1	M 1	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Formulación de especificaciones técnicas para compras y contrataciones	2	F 2	M 0	Grupo IV Profesionales



Administración de contratos	2	F 2	M 0	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos
Master MBA	1	F 1	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Master en diseño de espacios Urbanos	1	F 1	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Master en Seguridad Vial	1	F 1	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Preparación en Paython	16	F 0	M 16	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Diplomado en Gestión de Procesos	20	F 17	M 3	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Introducción a la Archivística	25	F 18	M 6	Grupo II Apoyo Administrativo
Seminario en Alta Dirección Pública	1	F 1	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Capacitación en CompTIA+(TIC)	5	F 1	M 4	Grupo III Técnicos
Capacitación CompTIA security +	3	F 0	M 3	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Developing ASP.mvc Aplicación (TIC)	2	F 0	M 2	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Maestría en Alta Dirección Pública	1	F 1	M 0	Grupo V Dirección y Supervisión
Diplomado en Gestión Humana por competencias	25	F 22	M3	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión

Liderazgo en seguridad vial	2	F2	M 0	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Fundamentos estadísticos para el diseño de indicadores multisectoriales	1	F1	M 0	Grupo IV Profesionales
Diplomado en Fideicomiso y Titularización	11	F 9	M 2	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Seminario de informática y comunicación	1	F 0	M1	Grupo IV Profesionales
Excel básico	12	F 10	M 2	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Excel Intermedio	10	F8	M2	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Excel Avanzado	8	F6	M2	Grupo II Apoyo Administrativo Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Xarims Forms. Desarrollo de aplicaciones	4	F0	M4	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Taller sobre conocimiento de mercado de valores	3	F1	M2	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión

Ciber Seguridad	3	F0	M3	Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión
Curso Piloto Profesional de Drones y Fotogrametría	6	F1	M5	Grupo III Técnicos Grupo IV Profesionales Grupo V Dirección y Supervisión

Total de capacitaciones	62	
Total de participantes	1,629	
Total participantes por sexo	F 1,076	M 553

Tabla 6. Cuadros resumen del total de capacitaciones a empleados 2017-2020

• Capacitaciones en el EXTERIOR:

El INTRANT, en constante empeño por reforzar la capacitación de sus empleados, también ha realizado un número importante de estas actividades en el exterior del país (ver *Tabla 7*)

Capacitación en el exterior	País	Área
Jornada laboral para la Inspección Técnica Vehicular y Legislación de Tránsito, COSEVI.	Costa Rica	Seguridad Vial
Semana de Movilidad y Seguridad Vial	México	Seguridad Vial
Capacitación impartida por la Universidad de George Washington	EE. UU	Administración Publica
VI Congreso de Mejores prácticas SIMUS en América Latina-Movilidad Sustentable en Ciudades para la vida	Bolivia	Movilidad

Viaje de estudio de la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos (USTDA, por sus siglas en inglés) sobre adquisiciones basadas en el valor para la República Dominicana en Washington, DC.	EE.UU.	Compras y contrataciones
Intercambio de Experiencias de Mobilise Your City. ADF. EURO Clima	Colombia	Movilidad
Encuentro "LAC Regional Intelligent Transportation Systems Opportunities Reserve Trade Mission (RTM)	EE.UU.	Transporte y Tecnología
Dialogo Regional de Política Red Transporte	EE. UU	Sector Transporte
Conocer proceso de Chatarrización. Gerdau-Metaldom	Colombia	Movilidad
Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil, FISEV	Argentina	Seguridad Vial
Participación del curso de formación "Global Road Safety Leadership Course	Argentina	Seguridad Vial
Programa Intensivo de Gestión por Competencias	EE. UU	Administración Pública
Seminario Interamericano sobre la Gestión de las Políticas Públicas desde las perspectivas del Presupuesto Público y las Compras y Contrataciones Gubernamentales	EE. UU	Administración Pública
Mejores Practica en Transporte de Carga y manejo de la cadena de frío, (USDA)	EE. UU	Transporte de Carga
Movernos Seguros-Contribuyendo a mejorar la Seguridad Vial junto al Sector Asegurador. (BID)	EE. UU	Seguridad Vial
Apoyo a la Implementación de Estándares de Regulación Vehicular en América Latina y el Caribe	México	Seguridad Vial
Segundo Taller Regional del Bien Público Regional (BPR) "Apoyo a la Implementación de Estándares de Vehiculares en América Latina y el Caribe	EE. UU	Seguridad Vial

Curso de Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial es un título universitario de posgrado avalado por la Universidad Europea, el centro CIFAL Madrid RACE y las Naciones Unidas, a través de UNITAR, programa de formación e investigación de la ONU.	España	Seguridad Vial
Evaluación del Plan de Motos de COSEVI.	Costa Rica	Seguridad Vial
Smart City Summit and Expo.	Taiwán	Movilidad.
Capacitación de Administración Técnica Superior para Plataformas Experimental Innovadoras	China	Admiración Publica
Cisco Security Customer Summit	EE. UU	Tecnología
Seminario Planificación Urbana y Desarrollo del Transporte Publico para los países de América Latina	China	Transporte Publico
Entrenamiento realizado en el Wuhan Reseach Institute	China	Tecnología
V Dialogo Regional De Finanzas del Clima en América Latina"	Costa Rica	Cambio Climático
Cumbre Regional Transporte Sostenible Combustibles y Vehículos más Limpios y Eficientes"	Perú	Electro Movilidad, Cambio Climático
II Taller de Electro Movilidad y Movilidad Sostenible	México	Electro Movilidad,
Aumentando la Ambición en Transporte de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas de América Latina y el Caribe	Colombia	Cambio Climático
Entrenamiento para planes de movilidad sostenible	Colombia	Movilidad
Benchmark Study On Railway Transportation Korean State-Owned Enterprises	Corea del Sur	Transporte
Congreso Internacional De Transporte Por Cable Urbano Ciudad	Bolivia	Movilidad
II Seminario Latinoamericano De Tecnologías De Recaudo En Transporte Público	Panamá	Movilidad
Congreso Latinoamericano de Fideicomiso (COLAFI)	Colombia	Fideicomiso

Tabla 7. Tabla de capacitaciones en el exterior

- **Otras capacitaciones colectivas y estudio de buenas prácticas internacionales.**

Adicionalmente el INTRANT ha realizado numerosas capacitaciones colectivas del personal del INTRANT, así como estudios de buenas prácticas internacionales, persiguiendo el objetivo de trasladarlas a nuestro país, con las adaptaciones necesarias, con el fin último de mejorar el sistema de transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

Fruto de estas iniciativas se realizaron numerosas visitas institucionales, de tipo técnico, que ya han sido expuestas anteriormente. A ellas hay que añadir la evaluación de buenas prácticas en materia de gestión de datos estadísticos de seguridad vial por parte del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Costa Rica, con el Financiamiento de la OPS/OMS.

Particularmente también se han desarrollado mediante las fórmulas de coaching y mentoring (entrenamiento personal y mentorización) individualmente a directivos y responsables de áreas por por parte del profesor Francisco Alonso del INTRAS de la Universidad de Valencia.

147

4.3.3. PROCESOS DE EVALUACIÓN INTERNA

El INTRANT, a lo largo de sus tres años de existencia, ha puesto en marcha diversos procesos de evaluación interna, con el fin de mejorar los sistemas y procedimientos en él instaurados, y entre los que podemos citar los siguientes:

- **Evaluación por Desempeño:**

Se ha ejecutado satisfactoriamente el proceso de evaluación del desempeño por factores, a la vez que la institución implementó la evaluación del desempeño por resultados, competencias y régimen ético y disciplinario. Se inició con cinco direcciones piloto (Recursos Humanos, Planificación y Desarrollo, Tecnología de la Información, Observatorio Permanente de Seguridad Vial, y Movilidad Sostenible) y se ejecutó un el piloto con el primer componente “Los Resultados”, este piloto consiste en que las áreas seleccionadas debían identificar sus metas y objetivos, para disgregarla con cada uno de los colaboradores a través de los acuerdos de desempeño, en una plataforma informática ágil y



INTRANT prepara funcionarios y técnicos evaluando Buenas prácticas de seguridad vial en Costa Rica



dinámica. Con esta iniciativa, se persigue propiciar una cultura basada en logro de resultados y el mejoramiento del desempeño.

- **Clima de la Institución y Encuesta de Clima:**

La Dirección de Recursos Humanos, promueve que las condiciones de trabajo sean propicias para la conciliación de la vida laboral, educativa y familiar, por lo que hemos aprobado acorde a lo establecido en el Reglamento No. 523-09 de Relaciones Laborales en la Administración Pública diversos permisos para recibir docencia, entre ellos: Más de 154 permisos otorgados a estudiantes universitarios para cursar sus materias en horarios laborables, y más de 4 permisos otorgados a colaboradores para impartir docencia. Asimismo, con el objetivo de conocer la percepción que tienen los empleados de la institución y cómo se sienten en ella, coordinamos con el Ministerio de Administración Pública la aplicación de la encuesta de clima organizacional en cinco direcciones de nuestra sede central (Recursos Humanos, Planificación y Desarrollo, Tecnología de la Información, Observatorio Nacional, y Movilidad Sostenible).

149



Desayuno navideño para empleados

4.4. MÁS ACTIVIDAD

4.4.1. CONGRESOS

- **I y II Congreso Dominicano de Sistemas Inteligentes (ITS).**

Conjuntamente con el Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC) y el apoyo del INTRAS de la Universidad de Valencia, bajo la coordinación del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), se organizaron el 1er y el 2do Congreso Dominicano de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por sus siglas en inglés) con las organizaciones internacionales ITS España e ITS Iberoamérica.

En el evento, expertos y técnicos de Europa y República Dominicana debatieron, por segunda ocasión en el país, sobre los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) y el uso de la tecnología en la solución a las diferentes problemáticas en el ámbito del transporte público.



Figura 22. Exposición de Jaime Huerta en el II Congreso Latinoamericano de ITS

151

Los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) engloban todas aquellas soluciones diseñadas para mejorar la gestión, control y seguridad del transporte en los diferentes tipos de vías, y la Ley núm. 63-17 manda al Estado Dominicano a utilizarlos para la gestión de la movilidad y la seguridad vial.

Ambos eventos contaron con la presencia de expertos internacionales, autoridades locales y operadores del sector transporte, representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización Panamericana de la Salud (OPS), el Ministerio de Salud Pública, la Dirección de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), académicos y miembros de la sociedad civil, a quienes se les invitó a seguir fortaleciendo este foro anual que se ha convertido en un “Think Tank” (Tanque de Pensamiento), donde los actores sociales puedan compartir conocimientos en todos esos temas de innovación.

• III Congreso Dominicano de Sistemas Inteligentes de Transporte

Ya en el año 2020, el INTRANT fue invitado a participar en el III Congreso Dominicano de Sistemas Inteligentes de Transporte, en formato virtual producto de la pandemia por el COVID-19, con palabras iniciales de autoridades de transporte de la región, como la Directora Ejecutiva del INTRANT, la Ing. Claudia Franchesca de los Santos, así como se presentaron ponencias y debates

de expertos en movilidad, transporte y seguridad vial de toda Iberoamérica, incluidas España, Portugal y Andorra, organizados en 23 sesiones donde se discutieron entre otros los temas: Seguridad Vial, ITS para el Transporte Público, Smart Cities, Mobility as a Service (MaaS), Big Data y Movilidad.

La sesión de apertura del evento estuvo a cargo de Jaime Huerta, secretario general de ITS España, quien introdujo las palabras iniciales de la presidenta de ITS Iberoamérica, Ruth Gomar, así como las del presidente de ITS España, Sebastián de la Rica Castedo; de igual manera, introdujo a los presidentes de asociaciones de ITS de Argentina, Brasil, República Dominicana, Chile, México, Panamá, Italia, Paraguay, Perú y Portugal. También, tuvieron palabras centrales las autoridades del sector transporte de España, República Dominicana, Colombia, y Paraguay.

152



Figura 23. Asistentes al II Congreso Latinoamericano de ITS

4.4.2. CUMBRES

4.4.2.1. CUMBRE DEL CLIMA COP-25

Decenas de jefes de Estado y de Gobierno, organizaciones ambientales, empresarios, científicos, etc. junto con más de 25,000 representantes de 200 países, se reunieron en la Cumbre del Clima que tuvo lugar en Madrid (España)

del 2 al 13 de diciembre de 2019 para alcanzar acuerdos y compromisos entre naciones para combatir los efectos del cambio climático.

La representación dominicana estuvo representada por el presidente Danilo Medina, mientras que el profesor Francisco Alonso de la Universidad de Valencia hizo lo propio en representación del INTRANT mediante una charla coloquio (ver Figura 24).



153

Figura 24. Charla coloquio con participación del profesor Dr. Francisco Alonso en representación del INTRANT

4.4.2.2. 3RD GLOBAL MINISTERIAL CONFERENCE ON ROAD SAFETY (ESTOCOLMO)

La seguridad vial es un desafío carácter global que exige acuerdos entre las diferentes asociaciones y organizaciones mundiales que trabajan en la materia. Por este motivo, el Gobierno sueco, junto con la Organización Mundial de la Salud, buscaron establecer un proceso inclusivo y participativo en el que se estableciera un compromiso en materia de Seguridad Vial durante los actos de la tercera *Global Ministerial Conference on Road Safety*, y que tuvo lugar durante los días 19 y 20 de febrero de 2020.



De este modo, el INTRANT tuvo la oportunidad de formar parte de un extenso grupo de actores de gobiernos, organizaciones gubernamentales internacionales, altos funcionarios de Organismos de las Naciones Unidas, organizaciones no gubernamentales y representantes de la sociedad civil, la academia y el sector privado de más de 80 países, en el que se pusieron de manifiesto los éxitos y lecciones, se pudieron trazar direcciones estratégicas futuras para la seguridad vial global y se trató de acelerar la adopción de medidas y estrategias para salvar vidas. Todo ello, bajo la premisa de alcanzar en un futuro la Visión Zero.

4.5. MÁS INDICADORES PREVIOS DE RESULTADOS

155

4.5.1. CERTIFICACIONES, TRANSFERENCIAS, NOTIFICACIONES Y ADENDAS

Se han elaborado veinte (20) certificaciones a solicitud de operadores de rutas procesado doscientos veinte (220) transferencia de vehículos de motor que fueron entregados a terceros a través del anterior Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET), Institución que se fusiona al INTRANT con la promulgación de la Ley Núm. 63-17. Asimismo, se han realizado treinta y siete (37) notificaciones administrativas a operadores de rutas que realizaron aumentos en los precios del pasaje, tal como se destaca en el informe de Transporte de Pasajeros. Igualmente se realizaron cincuenta y ocho (58) notificaciones judiciales a terceros en representación de la institución.

4.5.2. CONTRATOS DE SERVICIOS

Asimismo, se elaboraron ciento cincuenta y tres (153) contratos de prestación de servicios y ciento treinta (130) contratos de bienes, servicios, obras a favor de los oferentes que participaron en procesos de licitaciones en el cual resultaron adjudicatario de los mismos. Adendas de Prestación de servicios treinta y cuatro (34).

4.5.3. DEMANDAS Y ACCIONES JUDICIALES

156

Desde julio 2017 - agosto 2020, se han recibido cincuenta y tres (53) Demandas en materia civil (Daños y Perjuicios, Mandamiento de Pago, Embargo Retentivo), incluyendo acciones de índole penal, administrativo y de amparo).

Demandas concluidas diecisiete (17)

Redactados treinta y siete (37) escritos; entre los que podemos citar: Escritos Justificativos de Conclusiones, Recursos de Casación, Apelación en materia civil y penal, Escritos de Defensa a recursos de amparos y a recursos contenciosos administrativos.

Se realizaron 8 recursos de casación en materia civil y penal.

Asistencia de la Dirección Jurídica a 255 audiencias a nivel nacional, en distintas jurisdicciones, civil, penal, laboral, administrativo, amparo y 4 audiencias virtuales, producto de las diferentes acciones judiciales.

Demandas incoadas 7: 3 demandas en levantamiento de Embargo Retentivo; 2 Recursos de Apelación; 1 en Nulidad de Embargo, 1 en Suspensión de Venta en Pública Subasta.

32 demandas pendientes de fallo, por la suma de ciento sesenta y siete millones ochenta y cinco mil trescientos ochenta y cuatro pesos dominicanos con 50/100 RD\$167,085,384.50.

4.5.4. INDICADORES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

En la siguiente tabla (Tabla 8. Indicadores de movilidad y seguridad vial 2016-2019) se expone una lista de los principales indicadores de movilidad y seguridad vial que el INTRANT, a través del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, ha ido recopilando entre los años 2016 y 2019.

Lesionados	105,873	97,821	109,705	112,177	5.95%
Muertos zona rural ¹	1,898	1,367	1,007	1,126	-40.67%
Muertos zona urbana ²	1,220	1,437	1,999	2,078	70.33%
Total de víctimas	108,991	100,625	112,711	115,381	5.86%
Tasa de Muertos/100,000 habitantes	30.9	27.6	29.3	30.9	-0.05%
Tasa de Muertos/100,000 vehículos inscritos	8.1	6.8	6.9	6.8	-16.50%
Datos de Movilidad					
Vehículos ³	3,854,038	4,097,338	4,350,034	4,743,078	23.07%
Vehículos (exc. Motocicletas y Ciclomotores)	1,757,842	1,858,667	1,951,523	2,191,926	24.69%
Tasa de Motorización (Cantidad de vehículos exc. Motocicletas y Ciclomotores/1,000 habitantes)	174	183	190	212	21.28%
Tasa de Motorización (Cantidad de Motocicletas y Ciclomotores/1,000 habitantes)	208	220	234	246	18.38%

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI 2020.

¹ Información estimada en función a los registros con datos.

² Información estimada en función a los registros con datos.

³ Información estimada en función a los registros con datos.

⁴ Los datos de vehículos para el año 2019 son preliminares a partir de los registros de la base de datos que maneja la Dirección de Tecnología de la Información de INTRANT.

Tabla 8. Indicadores de movilidad y seguridad vial 2016-2019

Como puede verse, en el primer año del INTRANT, el 2017, las muertes por siniestros viales se redujeron en un 10%, cosa que se explica en las ejecutorias que inmediatamente se emprendieron desde su puesta en operación, siendo la integración de la política pública en materia de seguridad vial la fundamental, además, la OMS estima que la aprobación de leyes de reformas tan profundas, justo como la que creó al INTRANT ese año, Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, producen un impacto por sí mismas en el comportamiento de los ciudadanos.

Sin embargo, como podemos ver también en la misma tabla (Tabla 8. Indicadores de movilidad y seguridad vial 2016-2019), se refleja un repunte de las estadísticas de siniestralidad en los años 2018 y 2019, fundamentalmente porque desde el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) se ha trabajado arduamente en mejorar la recolección y explotación de los datos so-

bre siniestros viales, logrando una disminución muy importante en los niveles del subregistro, es decir, eventos que anteriormente no se consignaban o se registraban mal, ahora están siendo procesados y evidenciados en las estadísticas, como se explica con más detalles en otro apartado de estas memorias.

Más aún, la propia OPS/OMS dice que “Cuando se mejoran los sistemas de datos de accidentes de tránsito puede ocurrir que aumente el número de traumatismos notificados, a veces de forma espectacular, porque el sistema captura más eficazmente los sucesos”, es decir, existe una correlación directamente proporcional entre la mejora del sistema de datos y el incremento en el número de muertes y heridos reportados.

Finalmente, a todo lo anterior hay que agregar el hecho de que los últimos tres años la población creció casi un 3%, el parque vehicular aumentó en un 23%, y la tasa de motocicletas por cada 100 mil habitantes se elevó en un 18%, cosa última que influye drásticamente, pues es precisamente este usuario de la vía que aporta el 68% de los muertos anuales por accidentes de tránsito.

Particularmente en el año 2019 se evidenció una reducción de un 11% de las muertes de peatones por accidentes de tránsito, debido fundamentalmente a la implementación de las medidas contenidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial

de Peatones (que se describirá mayormente después en otro apartado). Sin embargo, las muertes de usuarios vulnerables de las vías sigue siendo elevada, cuando se toma en cuenta que las fatalidades de usuarios de motocicletas representan el 68% del total, es decir, que al sumar estas últimas con las correspondientes a peatones (14%), totalizan ambos tipos de usuario de la vía el 82% del total de muertes, razón por la cual se ejecuta actualmente, junto al plan estratégico anterior, otro especializado a prevenir los accidentes de usuarios de vehículos de dos ruedas y ciclomotores.

Así mismo los jóvenes, en edades comprendidas entre los 15 y 29 años, se mantienen como el grupo etario más afectado, comprendiendo el 41.6% del total de muertes por tránsito en el 2019, una proporción muy similar al año anterior.

Los meses del año 2019 que presentaron mayor número de fatalidades por tránsito fueron marzo (287), julio (285), octubre (278) y noviembre (280), siendo los días de la semana de mayor siniestralidad, como de costumbre, sábado, domingo y lunes; mientras que el rango horario que presentó más muertes por accidentes de tránsito fue el correspondiente a la noche, es decir de 6:00 p.m. a 11:59 p.m.

INTRANT OPSEVI

¿QUÉ HEMOS LOGRADO?

Algunos datos que muestran el impacto de nuestro trabajo en materia de seguridad vial 2016 vs 2019



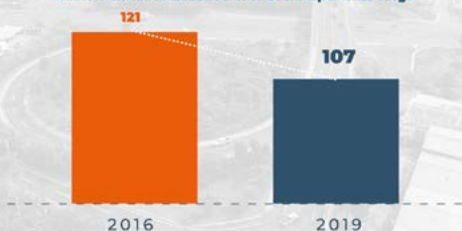
159



¿QUÉ HEMOS LOGRADO?

Las fatalidades por tránsito asociadas al transporte de carga **disminuyeron** en aproximadamente un 12%

Número de fallecidos asociados al transporte de carga



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.



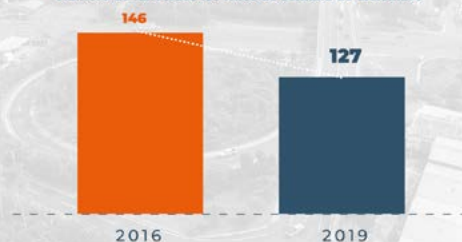
OPSEVI

INTRANT

¿QUÉ HEMOS LOGRADO?

Las muertes en siniestros viales ocurridas los fines de semana del mes de diciembre del año 2019 **se redujeron** en un 13% respecto al 2016

Número de fallecidos los fines de semana de diciembre



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.



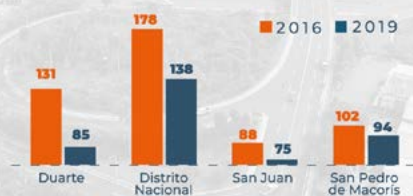
OPSEVI

INTRANT

¿QUÉ HEMOS LOGRADO?

En cuatro de las diez provincias priorizadas en el PENSIV 2017-2020, **se han producido disminuciones en las muertes por siniestros viales**

Número de fallecidos en cuatro de diez provincias priorizadas en PENSIV



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.



OPSEVI

INTRANT

4.6. ÁREA JURÍDICA

161

4.6.1. REGLAMENTOS

Desde sus primeros días de gestión, el INTRANT inició el proceso de redacción de los principales Reglamentos de aplicación de la Ley Núm. 63-17, de Tránsito, Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, con la finalidad de acometer los desarrollos que complementan la ley.

No en vano, y de conformidad con las disposiciones de la Ley Núm. 63-17, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) ejerce su autoridad reglamentaria y normativa en materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que la ley le confiere, y, en consecuencia, regulaciones, resoluciones, disposiciones administrativas o generales, así como las normas técnicas que el INTRANT emite son las normas comunes del sector.

Como punto de partida es de destacar el Reglamento Orgánico de la institución, el cual tiene como objetivo, regular la organización y el funcionamiento institucional, administrativo, financiero, funcional y operativo.

Para la redacción de los Reglamentos, como para las Normativas Técnicas derivadas, se ha contado especialmente con el trabajo del Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, y complementariamente en algunos con otras instituciones como el BID y la OPS/OMS.

En todos ellos se ha seguido el preceptivo procedimiento de Consulta Pública, con la publicación simultánea en un medio impreso y en el portal institucional, de la redacción inicial de los proyectos/borradores informados previamente al CODINTRANT para su revisión y aprobación (e incluso en algunos casos hizo sus propuestas de modificaciones), para posteriormente someter al Poder Ejecutivo (inicialmente remitidos al Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo, para su revisión, y posterior promulgación por parte del Presidente mediante emisión del Decreto de oficialización).

162

Consecuentemente desde el punto de vista de la participación, esta se ha producido por el público en general y de diferentes profesionales e interesados, siendo numerosas las aportaciones realizadas en muchas ocasiones mediante los oportunos Formularios de Observaciones, que fueron consideradas y en su caso tomadas en cuenta de acuerdo a la evaluación y criterios técnicos utilizados por nuestros expertos y asesores.

Obviamente todo ello se ha realizado, o mejor dicho deberíamos decir, se ha podido realizar gracias al trabajo y la coordinación del Departamento de Reglamentos y Normas de la Dirección Jurídica, con Nadia Martínez al frente.

Con todo se han desarrollado veintidós (22) Reglamentos, de los cuales quince (15) están promulgados (ver *Figura 25. Gacetas correspondientes a los Reglamentos aprobados*), cinco (5) en proceso de Consulta Pública (ver *Figura 26. Publicación del proceso de Consulta Pública en diarios y web del INTRAN*), y otros dos (2) en fase de borrador, de acuerdo con los siguientes listados.

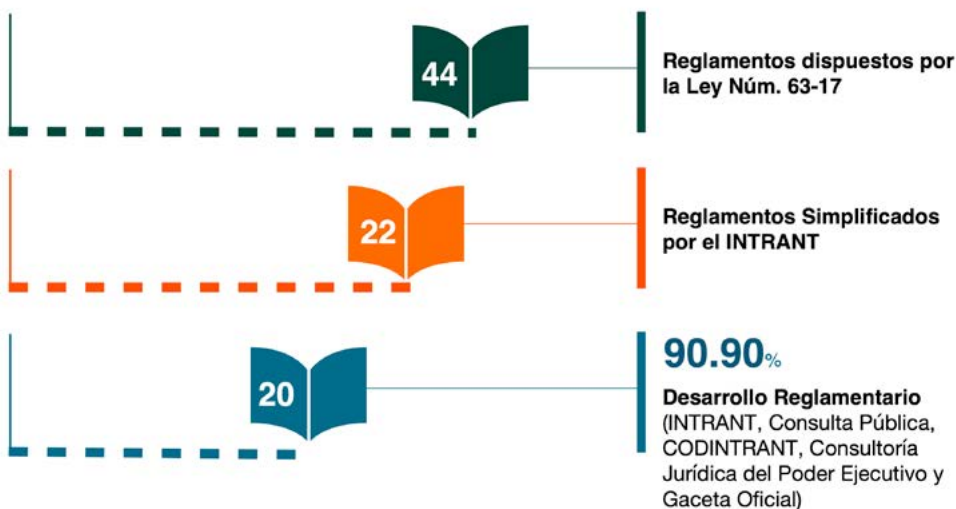
- **Reglamentos promulgados**

1. Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), Decreto Núm. 177-18 del 18 de mayo de 2018.
2. Reglamento de Licencias de Conducir, Decreto Núm. 6-19 del 8 de enero de 2019.

3. Reglamento de Inspección Técnica-Vehicular, Decreto Núm. 5-19 del 8 de enero de 2019.
4. Reglamento de Certificado Médico Psicofísico de Conductores y Centros Médicos autorizados para su emisión, Decreto Núm. 3-19 del 8 de enero de 2019.
5. Reglamento de Escuelas de Conductores, Decreto Núm. 1-19 del 8 de enero de 2019.
6. Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial, Decreto Núm. 2-19 del 8 de enero de 2019.
7. Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir, Decreto Núm. 4-19 del 8 de enero de 2019.
8. Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las empresas, Decreto Núm. 254-20 del 15 de julio de 2020.
9. Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por los Municipios, Decreto Núm. 259-20 del 15 de julio de 2020.
10. Reglamento del Transporte Escolar, Decreto Núm. 257-20 del 15 de julio de 2020.
11. Reglamento del Transporte Turístico, Decreto Núm. 255-20 del 15 de julio de 2020.
12. Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores, Decreto Núm. 253-20 del 15 de julio de 2020.
13. Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros vehículos de movilidad personal, Decreto Núm. 256-20 del 15 de julio de 2020.
14. Reglamento de Transporte de Cargas, Decreto Núm. 258-20 del 15 de julio de 2020.
15. Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano.

Reglamentos del INTRANT

La Ley No. 63-17 dispone la elaboración y emisión de los Reglamentos para garantizar la operatividad de sus disposiciones para la gestión, fiscalización y control de los cuatro (4) grandes sectores regulados.




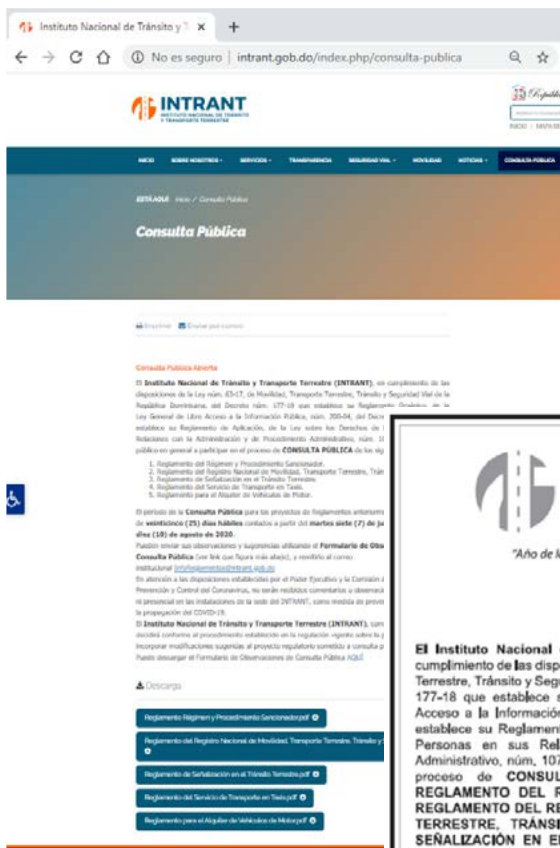
AÑO CXLVI	10927	-2-
		
<p>GACETA OFICIAL Fundada el 2 de junio de 1851</p>		
<p>Director Administrativo: Dr. Flavio Darío Espinal Consultor jurídico del Poder Ejecutivo</p>		
<p>Santo Domingo de Guzmán, D. N., República Dominicana 8 de marzo de 2019</p>		
<p>INDICE</p>		
<p>ACTOS DEL PODER EJECUTIVO</p>		
Dec. No. 1-19 que establece el Reglamento de Escuelas de Conductores.	Pág.	3
Dec. No. 2-19 que dicta el Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial.		22
Dec. No. 3-19 que instituye el Reglamento de Certificado Médico Psicológico de Conductores y de Centros Médicos Autorizados a su Expedición.		38
Dec. No. 4-19 que aprueba el Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir.		50
Dec. No. 5-19 que dispone el Reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular.	Pág.	63
Dec. No. 6-19 sobre el Reglamento de Licencias de Conducir.		76

Figura 25. Gacetas correspondientes a los Reglamentos aprobados

• Reglamentos en Consulta Pública

1. Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador.
2. Reglamento del Registro Nacional de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
3. Reglamento de Señalización en el Tránsito Terrestre.
4. Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis.
5. Reglamento para el Alquiler de Vehículos de Motor.





INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

"Año de la Consolidación de la Seguridad Alimentaria"

AVISO

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), en cumplimiento de las disposiciones de la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del Decreto núm. 177-18 que establece su Reglamento Orgánico, de la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, núm. 200-04, del Decreto núm. 130-05 que establece su Reglamento de Aplicación, de la Ley sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, núm. 107-13, CONVOCA al público en general a participar en el proceso de CONSULTA PÚBLICA de los siguientes proyectos: (1) REGLAMENTO DEL RÉGIMEN Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR, (2) REGLAMENTO DEL REGISTRO NACIONAL DE MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, (3) REGLAMENTO DE SEÑALIZACIÓN EN EL TRÁNSITO TERRESTRE, (4) REGLAMENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN TAXIS, y (5) REGLAMENTO PARA EL ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MOTOR.

A partir de la presente publicación, los citados **Proyectos de Reglamentos** estarán disponibles a través de nuestro portal institucional www.intrant.gob.do sección **Consulta Pública** dentro del plazo de veinticinco (25) días hábiles contados a partir del **martes siete (7) de julio de 2020**, conforme las disposiciones que regulan la materia,

Pueden enviar sus observaciones y sugerencias utilizando el **Formulario de Observaciones de Consulta Pública** de la sección **Consulta Pública**, y remitirlo al correo institucional infolegislamentos@intrant.gob.do. En atención a las disposiciones establecidas por el Poder Ejecutivo y la Comisión de Alto Nivel para la Prevención y Control del Coronavirus, no serán recibidos comentarios u observaciones de manera física ni presencial en las instalaciones de la sede del INTRANT, como medida de prevención contra la propagación del COVID-19.

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como ente convocante, decidirá conforme al procedimiento establecido en la regulación vigente sobre la pertinencia de incorporar modificaciones sugeridas al proyecto regulatorio sometido a consulta pública.

**Dirección Ejecutiva
INTRANT**

Figura 26. Publicación del proceso de Consulta Pública en diarios y web del INTRANT

- **Reglamentos en borrador**

1. Reglamento de Parqueos
2. Reglamento de Electromovilidad

Llegado este punto es de especial importancia dejar constancia de la Técnica Legislativa utilizada, basada en el hecho de que los Reglamentos desarrollados tienen un carácter general, los cuales refieren a “Normativas Técnicas” que se derivan de los mismos, y que tienen determinaciones más específicas. La doble razón de ello es facilitar su progresivo cambio en el tiempo, elevando los requerimientos y demandas, haciendo que los mismos sean posibles (cumplibles) en cada momento desde un punto de vista económico y consiguientemente social, a la vez que todo ello se pueda acometer con cierta rapidez y baja dependencia de otros órganos que no sean los propios del INTRANT, que se basa y debe basar en criterios mayormente técnicos que políticos.

167

Consecuentemente en el siguiente sub-epígrafe hablaremos de las referidas Normativas Técnicas.

4.6.2. **NORMATIVAS TÉCNICAS**

Como punto de partida es de destacar la especial Normativa Técnica de Términos y Conceptos, redactada con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, que se deriva del Reglamento Orgánico del INTRANT, que responde a que en su Capítulo VIII, que lleva por título “Unificación de términos y conceptos en el desarrollo normativo sobre movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”, y particularmente en su artículo 46 determina que el INTRANT elaborará la Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El mismo permitirá dicho de una forma llana y rápida que todos hablemos el mismo idioma, que nos refiramos a lo mismo de forma unívoca.

De igual manera se ha seguido el preceptivo procedimiento de Consulta Pública Abreviada, con la publicación simultánea en un medio impreso y en el portal institucional, de la redacción inicial de los proyectos/borradores infor-

mados previamente al CODINTRANT para su revisión y aprobación, para proceder a la emisión por parte del INTRANT de la Resolución de oficialización.

Con todo se han desarrollado dieciocho (18) Normativas Técnicas, de las cuales ocho (8) están promulgadas, y diez (10) en Borrador pendientes de ser publicadas para Consulta Pública Abreviada, de acuerdo con los siguientes listados.

- **Normativas promulgadas**

1. Primera Edición Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Resolución NT Núm. 008-2019 del 2 de diciembre de 2019.
2. Normativa Técnica sobre Pruebas a Realizar para Obtener Licencias y Autorizaciones para Conducir, Resolución NT Núm. 003-2019 del 2 de diciembre de 2019.
3. Normativa Técnica sobre la Enseñanza de la Conducción, Resolución NT Núm. 004-2019 del 2 de diciembre de 2019.
4. Normativa Técnica del Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Exploración/Evaluación de las Aptitudes Psicofísicas de los Conductores, Resolución NT Núm. 007-2019 del 2 de diciembre de 2019.
5. Normativa Técnica sobre los Centros Médicos de Evaluación Psicofísicas (CEMECO), Resolución NT Núm. 006-2019 del 2 de diciembre de 2019.
6. Normativa Técnica sobre las Aptitudes Psicofísicas para la Conducción, Resolución NT Núm. 005-2019 del 2 de diciembre de 2019.
7. Normativa Técnica de Estaciones de Inspección Técnica-Vehicular, Resolución NT Núm. 001-2019 del 8 de julio de 2019.
8. Normativa Técnica sobre el Protocolo y los Instrumentos para realizar la Inspección Técnica-Vehicular, Resolución NT Núm. 002-2019 del 8 de julio de 2019.

Reglamentos del INTRANT



- **Normativas en borrador**

1. Segunda Edición Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.
2. Normativa Técnica sobre las Condiciones Vehiculares Requeridas para la Circulación.
3. Normativa Técnica sobre Infracciones que reducen puntos.
4. Normativa Técnica sobre los Cursos de Sensibilización, Reeducción Vial y Cambio de Actitudes para los Titulares de una Licencia de Conducir.
5. Normativa Técnica para el Desarrollo de las Escuelas de Conductores.
6. Normativa Técnica para la Capacitación, Formación y Educación Vial.
7. Normativa Técnica para la Aplicación de la Educación Vial.
8. Normativa Técnica de Parques Infanto-Juveniles de Tránsito (PIT).
9. Normativa Técnica de Capacitación de Agentes y Profesionales.
10. Normativa Técnica sobre la Información, las Campañas de Comunicación y Publicidad.

4.6.3. RESOLUCIONES

Asimismo, el INTRANT como órgano regulador, debe emitir resoluciones administrativas a los fines de que las mismas sean cumplidas por el sector y los ciudadanos, que van más allá de las propias relativas a Normativas Técnicas que expusimos anteriormente.

De hecho, algunas de las mismas vienen a suplir el tiempo que comporta la aprobación de un Reglamento y/o sustituyen de manera provisional a ciertas Normativas Técnicas que requieren de rápida aprobación, y sus contenidos

estarán vigentes hasta que sean incorporados en el Reglamento o Normativa Técnica correspondiente.

Con todo, se han elaborado veintiún (21) resoluciones regulatorias administrativas, muchas de ellas desarrolladas con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, específicas/particulares, encaminadas a crear políticas y medidas provisionales en diversas áreas.

- **Resoluciones**

1. **Resolución Núm. 003-2017**, Que Autoriza de Manera Provisional la Emisión de Licencia de Conducir de Extranjeros con Contrato de Trabajo y Visa de Estudiantes en la República Dominicana, del 10 de octubre de 2017.
2. **Resolución Núm. 005-2017**, Que Dispone contar con la Certificación de la Charla sobre Normas de Tránsito para Infractores de la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), a las Personas que realicen la renovación de la Licencia de Conducir luego de tres (3) años de su vencimiento, del 28 de noviembre de 2017.
3. **Resolución Núm. 006-2017**, Que Emite las Tarifas para los Servicios de Licencias de Conducir, del 28 de noviembre de 2017.
4. **Resolución Núm. 005-2018**, Que Aprueba la Nueva Estructura Organizativa del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), del 4 de abril de 2018.
5. **Resolución Núm. 008-2018**, Procedimiento Especial para los Entes Prestadores del Servicio Público de Transporte de Pasajeros Actuales (Personas Físicas y Jurídicas, Asociaciones u Organizaciones, Sindicatos, etc.) previo a su transformación en Empresa, del 28 de mayo de 2018.
6. **Resolución Núm. 009-2018**, Que Prohíbe el Uso, Instalación, Modificación, Aditamento o Adaptación de Accesorios de Emisión de Luces de Alta Luminosidad, Intensidad y de Diodo de Emisión de Luz (LED) en los Vehículos de Motor que Circulen en las Vías Públicas del Territorio Nacional, del 2 de agosto de 2018.

7. **Resolución Núm. 010-2018**, Que Regula el Servicio de Transporte de Taxis en las Instalaciones Hoteleras del Territorio Nacional, del 7 de agosto de 2018.
8. **Resolución Núm. 011-2018**, Que Modifica la Resolución Núm. 010-2018 Que Regula el Servicio de Transporte de Taxis en las Instalaciones Hoteleras del Territorio Nacional, del 17 de agosto de 2018.
9. **Resolución Núm. 001-2019**, Que Regula la Circulación y Establece Las Medidas Básicas de Seguridad Vial del Transporte de Cargas por las Vías Públicas, del 9 de enero de 2019.
10. **Resolución Núm. 002-2019**, Que Prohíbe el Uso e Instalación, en los Vehículos de Motor, de Neumáticos No Aptos para la Circulación en las Vías Públicas del Territorio Nacional, del 25 de febrero de 2019.
11. **Aviso Aclaraciones a las Disposiciones de la Resolución 002-2019**, del 6 de mayo de 2019.
12. **Resolución Núm. 003-2019**, Que Prohíbe la Circulación de Four Wheels en las Playas del Territorio Nacional, del 20 de diciembre de 2019.
13. **Resolución Núm. 001-2020**, Que Otorga una Extensión de la Vigencia de las Licencias de Conducir y Carnés de Aprendizaje hasta el 30-Abr-2020, del 20 de marzo 2020.
14. **Resolución Núm. 002-2020**, Que Prorroga la Extensión de la Vigencia de las Licencias de Conducir y Carnés de Aprendizaje hasta el 31-May-2020, del 30 de marzo 2020.
15. **Resolución Núm. 003-2020**, Que Prorroga la Extensión de la Vigencia de las Licencias de Conducir y Carnés de Aprendizaje hasta el 1-Jul-2020, del 29 de mayo 2020.
16. **Resolución Núm. 004-2020**, Que Prorroga la Extensión de la Vigencia de las Licencias de Conducir y Carnés de Aprendizaje hasta el 1-Ago-2020, del 29 de junio 2020.
17. **Resolución Núm. 005-2020**, Que Regula la Señalización en el Tránsito Terrestre, del 6 de julio 2020.

18. **Resolución Núm. 006-2020**, Que Regula los Caminos Escolares o Rutas Seguras del Territorio Nacional, del 6 de julio 2020.
19. **Resolución Núm. 007-2020**, Que Regula la Creación, Naturaleza, Composición y Funcionamiento del Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, del 7 de julio de 2020.
20. **Resolución Núm. 008-2020**, Sobre las Dimensiones del Transporte de Cargas, del 7 de julio de 2020.
21. **Resolución Núm. 010-2020**, Que Prorroga la Extensión de la Vigencia de las Licencias de Conducir y Carnés de Aprendizaje hasta el 31-Ago-2020, del 30 de julio 2020.





175



4.7. OPSEVI – OBSERVATORIO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL

Con la aprobación de la Ley 63-17 se creó el INTRANT y se estableció el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, dependiente del primero, que inició sus operaciones en el mes de octubre del año 2017

Según dicha ley, el **Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)** se creó con el objetivo de recoger y gestionar información oportuna, objetiva y confiable, que contribuyera a determinar las causas y efectos de los siniestros viales, además, de encargarse de evaluar las medidas existentes para evitarlos y/o

plantear otras nuevas, así como políticas estratégicas, convirtiéndose de esta manera en el organismo consultor en la materia tanto del Gobierno Central como de los Ayuntamientos.

El OPSEVI, ya en los albores de su creación, se constituye como una especie de laboratorio con base científica cuyo objeto de estudio es la seguridad vial, la movilidad y el transporte, con todo lo que ello implica.

A ello se le añade, en coordinación con la Procuraduría General de la República, la responsabilidad de realizar

una estimación anual del costo económico de los siniestros viales para el Estado Dominicano. Con la puesta en marcha de este organismo, el Gobierno de la República Dominicana apuesta por la fundamentación científica como medio para formular, implementar y evaluar medidas preventivas contra los siniestros viales.



Figura 27. Logotipo del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)

Desde sus inicios, el OPSEVI viene coordinando acciones importantes a nivel internacional, con el doble propósito de, por un lado ampliar la presencia estratégica del país en la región para lograr una mejor colaboración, y por otro aprender de las prácticas de otros países en materia de seguridad vial. En este sentido, durante el año 2017 se llevaron a cabo las siguientes acciones:

- Representación del país en la Reunión de Coordinadores de Datos del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), celebrado en Cartagena de Indias, Colombia, con la presencia de veintidós 22 países. En dicho evento el Observatorio del INTRANT expuso datos estadísticos de Seguridad Vial sobre la situación en la que se encontraba la República Dominicana y, con la integración internacional, se construyeron unas líneas estratégicas comunes para los países miembros del citado organismo, con el objetivo de aunar esfuerzos para buscar soluciones conjuntas. Esas líneas fueron presentadas a organismos de cooperación como el Banco Mundial (BM), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y el Foro Internacional de Transporte (ITF), logrando conseguir financiación para mejorar las capacidades estadísticas.



Encuentro de Coordinadores de Datos del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), Cartagena de Indias – octubre 2017



Hernán Dimitriv Paredes Forzani, Director del OPSEVI, en una de sus exposiciones públicas

- Establecimiento de conexiones estratégicas con la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Gracias al apoyo de esta.
- Organización, el Director del Observatorio y la encargada de Normas y Reglamentos del INTRANT, interactuaron con instituciones gubernamentales de Costa Rica, como el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), el Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo de Transporte Público y otras entidades.

Ya en el ámbito nacional, se gestionaron conexiones con la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF), la Procuraduría General de la República, instituciones académicas como el Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC), entre otros, y se comenzaron los trabajos para que el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) integre la estructura y funciones del Observatorio de Logística y Transporte de Carga de la República Dominicana (ONLT-RD), un proyecto iniciado por el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) con el apoyo del BID, con el objetivo de contribuir al desarrollo y divulgación de indicadores y parámetros claves, orientados al incremento del desempeño y la competitividad de ese tipo de transporte.

Como órgano consultor del Gobierno Central y de los ayuntamientos para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial, el OPSEVI también ha contribuido al desarrollo de una serie de planes estratégicos de seguridad vial y movilidad, algunos de ellos globales, y por tanto aplicables a todos los ámbitos del tránsito y la movilidad, y otros específicos de algunos de los modos particulares de transporte.

4.7.1. LOS PLANES ESTRATÉGICOS NACIONALES DE SEGURIDAD VIAL

El vigente Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de la República Dominicana fue aprobado en el año 2017 y tiene previsto como fecha de término el actual año 2020, por lo que aunque se inició un proceso de evaluación, evidenciado en los distintos boletines publicados por el OPSEVI, por el que las nuevas autoridades del INTRANT deberán retomarla y formular la estrategia de los próximos 4 años.

Como todo proceso de actualización de un instrumento de planificación vigente, este ha de venir impuesto por el grado de consecución de las líneas de acción establecidas en los distintos Ejes Estratégicos que fueron definidos en el mencionado Plan, muchas de las cuales afortunadamente han logrado un nivel de completitud elevado. En este sentido cabe destacar un buen número de acciones que se han ejecutado, dentro del Eje Estratégico de Información, definido en el vigente PENSV 2017 – 2020, con el fin de producir información confiable sobre la seguridad vial. Algunas de las más destacables han sido las siguientes:

- Evaluación periódica del estado de situación de la seguridad vial y publicación de estadísticas.
- Evaluación continua de políticas públicas orientadas a mejorar la movilidad y la seguridad vial.
- Publicación de boletín impreso y digital para informar a la sociedad de los avances y resultados del PENSV de cara a sus objetivos.
- Elaboración de informe anual de resultados de los indicadores de desempeño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PENSV).
- Diseño y realización de encuestas relacionadas con los objetivos y fines del PENSV y sus procesos evolutivos, y otro tipo de estudios muestrales de campo que han permitido validar y reportar avances y resultados de indicadores.

Lógicamente, las nuevas autoridades deberán apoyarse en esta intensa labor de evaluación y seguimiento llevada a cabo, con el propósito de orientar de la mejor forma posible los objetivos y líneas de acción de la actualización del vigente Plan, el próximo **Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2020 – 2024**, que como comentamos se ha comenzado a elaborar, con el apoyo siempre del INTRAS de la Universidad de Valencia.

4.7.2. LOS PLANES ESTRATÉGICOS NACIONALES DE MOVILIDAD

Adicionalmente, al Observatorio le fue encomendada otra función, según el Reglamento Orgánico del INTRANT, Decreto No. 177-18, en razón de la

íntima relación entre la seguridad vial y la movilidad, y esta fue la de recopilar y analizar información que contribuyera a la formulación, implementación y evaluación de un **Plan Nacional de Movilidad y Transporte**, con el fin de lograr sus objetivos.

El desarrollo de un Plan de este tipo se ha de basar en un arduo trabajo de diagnóstico de la situación en la que se encuentra el sistema de movilidad y transporte del país, que puede verse apoyado en la multitud de acciones en materia de movilidad que el INTRANT ha llevado a cabo en muchos municipios de la República Dominicana, destacando entre ellos el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible como el del Gran Santo Domingo, entre otros.

Además de estas acciones, el OPSEVI ha ejecutado otras encaminadas a establecer una evaluación de los principales indicadores y parámetros necesarios para el desarrollo de un plan de movilidad y transporte, entre las que podemos destacar las siguientes:

- Realización de estudios longitudinales para conocer la percepción y comportamiento de los ciudadanos respecto a la movilidad y la seguridad vial, pues ambas están íntimamente relacionadas.
- Formulación de encuestas y estudios específicos sobre transporte.
- Implementación de una unidad de observatorio de movilidad dentro de la estructura del Observatorio Permanente de Seguridad Vial del INTRANT.

Aunque todo lo anterior es cierto, no lo es menos el hecho de que todavía queda trabajo por realizar hasta lograr la aprobación de este Plan, y para ello como se ha dicho los próximos responsables de la institución deberán hacer valer estas acciones como base, entre otras, para el desarrollo del futuro **Plan Estratégico Nacional de Movilidad 2020 – 2024**, que como comentamos se ha comenzado a elaborar, con el apoyo siempre del INTRAS de la Universidad de Valencia.

4.7.3. LOS PLANES ESPECÍFICOS

El OPSEVI ha coordinado, conjuntamente con la Dirección Ejecutiva del INTRANT, el desarrollo de diferentes planes estratégicos específicos, orientados fundamentalmente a los denominados usuarios vulnerables; nos referimos, en este caso, a planes dirigidos a mejorar la seguridad vial y movilidad de motocicletas, peatones y bicicletas.

4.7.3.1. MOTOCICLETAS

En el año 2019 se presentó la edición final del **Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana 2019-2022**, elaborado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y bajo la coordinación del OPSEVI, cuyas líneas de acción vienen ejecutándose desde hace más de un año, que busca reducir las muertes por siniestros viales en los usuarios de este tipo de vehículos.

La política pública obedece al cumplimiento del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020, que establece dentro de sus acciones la elaboración de un plan específico orientado a gestionar y promover la seguridad de las motocicletas.

El Plan se articula con cinco ejes estratégicos, tres de ellos destinados a atacar los factores generales que producen los siniestros viales, Factor humano, Vehículo e Infraestructura, y otros dos transversales a los anteriores, denominados *Enforcement* e Investigación, que se ocupan respectivamente de la reglamentación y fiscalización, y de fundamentar todas las intervenciones en estudios científicos confiables.

El diagnóstico que sirvió como base para elaborar este Plan partió de un levantamiento realizado por la Dirección de Vehículos de Motor del INTRANT, donde se determinó que más del 50% de los motores transitaba con falta de luces, tan solo un 19.9% tenía ambos retrovisores, un preocupante 26.1% de las motocicletas circulaba con neumáticos en estado regular o malo, y más alarmante aún, un 58,6% no llevaba el casco protector.

El proceso de elaboración del citado Plan también contó con la participación de representantes de asociaciones y clubes de motociclistas, organizaciones de la Sociedad Civil y autoridades municipales, además de las aseguradoras de ve-

hículos y riesgos de salud, el Sistema de Atención de Emergencias 9-1-1, la Liga Municipal Dominicana, la Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU), la Dirección General de Impuestos Internos, (DGII) y la Procuraduría General de la República.

El Plan de Motores propone una serie de objetivos específicos y transversales, todos ellos alineados con los ejes estratégicos del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020 y los cinco pilares de la seguridad vial propuestos por la Organización Mundial de la Salud (OMS), con el objetivo general de prevenir y controlar la ocurrencia de accidentes de tránsito, especialmente aquellos que involucren a motocicletas, y el propósito de reducir un 20 % en el 2020 las muertes ocasionadas por el tránsito de motocicletas.

En la Figura 28. Portada del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana 2019-2022 que se muestra a continuación se puede observar la portada del vigente Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana 2019-2022.

183



Figura 28. Portada del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana 2019-2022

4.7.3.2. PEATONES

En el año 2020 se presentó la edición final del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Peatones para la República Dominicana 2020-2023, elaborado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y bajo la coordinación del OPSEVI, cuyas líneas de acción vienen ejecutándose desde hace más de un año, que busca reducir las muertes de ese tipo de usuarios vulnerables en las vías de la República Dominicana.

La política pública obedece al cumplimiento del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020, que establece dentro de sus acciones la elaboración de un plan específico orientado a gestionar y promover la seguridad de los peatones en las calles.

El Plan de Peatones tiene por misión y objetivo principal la **prevención y el control de la ocurrencia de accidentes de tránsito que involucren a peatones**, a través del diagnóstico de la problemática vigente y de la implementación de medidas efectivas para su reducción, y haciendo uso de los lineamientos establecidos en los Ejes Estratégicos del PENSV 2017-2020 y los pilares mundiales para la Seguridad Vial de la OMS.

De acuerdo a los datos ofrecidos por el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), los peatones representaron el 19% de los

hechos lamentables por el tránsito ocurridos en el 2017. Del total de peatones muertos ese mismo año el 30% eran personas mayores, por lo que con estrategias particulares para los peatones se priorizan las intervenciones necesarias con los usuarios de mayor riesgo.

Para la elaboración de este plan de peatones se partió de un enfoque amplio y multisectorial de la problemática y sus posibles soluciones, por lo que para la realización del taller-consulta pública se invitó a diferentes instituciones públicas y privadas, para conformar mesas de trabajo conforme a los ejes del Plan de Peatones, todo bajo los lineamientos que establece la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

Tras una fase inicial de diagnóstico, en el que se realizó un análisis exhaustivo de las víctimas y atropellos de peatones que se produjeron en las carreteras dominicanas en los años precedentes, junto con un examen de la literatura internacional, se plantearon los principales retos que debía abordar el Plan. Entre ellos se identificaron la velocidad excesiva, el consumo de alcohol y la distracción provocada por el uso de teléfonos móviles, la insuficiente visibilidad peatonal, las deficiencias infraestructurales, la inseguridad ciudadana y la falta de respeto a las señales de tránsito.

Al igual que el Plan de motocicletas, el Plan de Peatones establece unos objetivos específicos y transversales que se estructuran en torno a cinco ejes estratégicos: factor humano, vehículo, vía e infraestructura, *enforcement* (normas y control policial y refuerzo normativo), y fomento de la investigación.

En la Figura 29. Portada del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Peatones para la República Dominicana 2020-2023 que se muestra a continuación se puede observar la portada del vigente Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana 2019-2022.

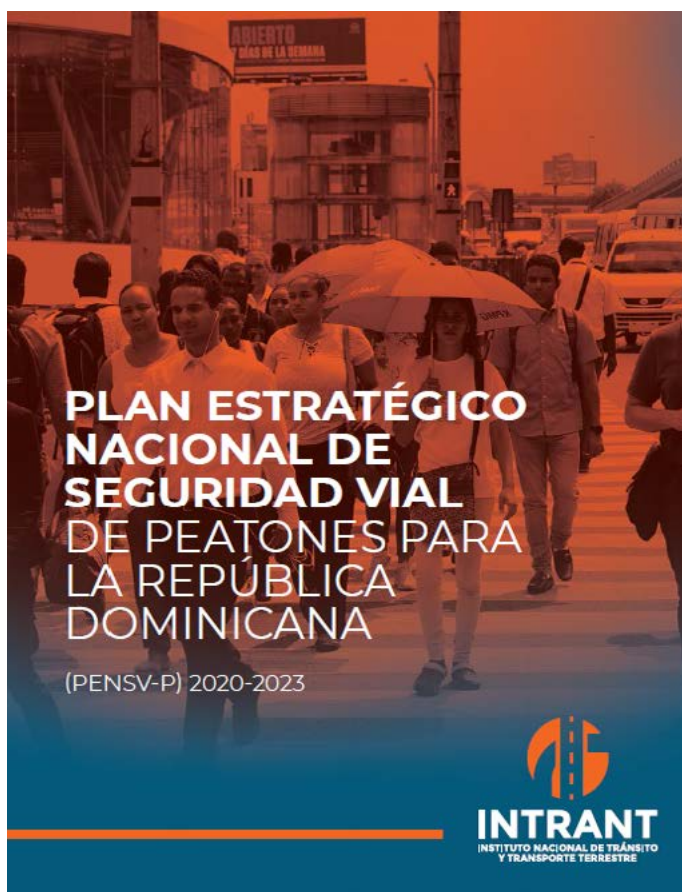


Figura 29. Portada del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Peatones para la República Dominicana 2020-2023

4.7.3.3. BICICLETAS

De igual modo a como el OPSEVI ha dado cumplimiento a las atribuciones que la Ley núm. 63-17 y el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020 le otorgan en materia de planificación estratégica específica destinada a motocicletas y peatones, este organismo ha iniciado el proceso de desarrollo de un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Bicicletas, con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia y el apoyo del BID, cuya continuación deberá ser asumida por las nuevas autoridades del INTRAN.

Sin embargo, y como se ha mencionado, el equipo técnico del OPSEVI ya ha dado pasos hacia la futura elaboración del citado Plan, fundamentalmente orientadas a la recopilación de información que sirva de base para establecer un diagnóstico de la movilidad actual en bicicleta, así como para detectar las necesidades futuras que deberá contemplar el Plan. En este sentido, como parte del denominado "Plan Bici", y conjuntamente con la campaña de concienciación *Voy en Bici*, se hizo un piloto con propuestas de ciclo-rutas en un área delimitada dentro del polígono central de Santo Domingo. La realización de este plan se hizo en constante coordinación con las Alcaldías, para implementarlo en el Gran Santo Domingo (ver Figura 30. Tramos de ciclovía en el Gran Santo Domingo).

Además de las propuestas anteriores, en el Plan Bici se hicieron encuestas abiertas a los ciclistas urbanos (véase la Figura 31. Afiche de la encuesta Plan Bici.). Tras el análisis de los resultados, se determinó que era necesario implementar ciclo-parqueaderos en los centros comerciales, plazas, instituciones públicas y privadas y comercios en general, y se avanzó en la gestión de habilitar dichos parqueos en coordinación con el Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP).



Figura 30. Tramos de ciclovía en el Gran Santo Domingo



Figura 31. Afiche de la encuesta Plan Bici.

4.7.4. LOS PLANES A DESARROLLAR

El OPSEVI, con la colaboración del INTRAS de la Universidad de Valencia, ha desarrollado una serie de reglamentos y sus normativas técnicas derivadas, en relación con los siguientes instrumentos de planificación: Planes Locales y Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad.

Asimismo, ha elaborado unas guías metodológicas para facilitar la implementación de los mencionados Planes.

4.7.4.1. PLANES LOCALES

El Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad, se desarrolla, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y promulga bajo la premisa de que los gobiernos locales, conjuntamente con otros órganos territoriales y con la administración general del estado, desempeñan un papel fundamental en el fomento de un crecimiento urbano social y

económicamente equilibrado, con un uso racional de los recursos, que a su vez se debe poner en práctica con los instrumentos adecuados y una buena planificación.

En los núcleos urbanos es donde se concentra la mayor parte de la población y donde se produce la mayoría de los desplazamientos, lo que supone una elevada congestión de tránsito y altas tasas de accidentalidad vial. Para gestionarlo adecuadamente, se debe apostar por un nuevo modelo de ciudad inteligente (Smart City), un tipo de desarrollo urbano basado en la sostenibilidad y multimodalidad, en el que una de las principales dimensiones es la Movilidad Inteligente (Smart Mobility).

Con este propósito, se busca el concurso e implicación de los municipios y de los ciudadanos mediante el desarrollo de *Planes Municipales de Seguridad Vial y Movilidad* que atiendan a esta problemática y que compartan unos objetivos comunes que permitan reducir al mínimo el número de víctimas de accidentes de tráfico, favorecer la circulación, y promover el cambio hacia una movilidad más sostenible.

El Reglamento tiene como objetivo determinar los requisitos que deben de cumplir los ayuntamientos para el desarrollo de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad, teniendo en cuenta que se trata de un proceso público, técnico y administrativo que implica un conjunto articulado

de políticas, objetivos, estrategias, programas, proyectos y normas que se deben adoptar dentro un territorio delimitado, para contribuir al desarrollo del ser humano de forma segura y sostenible, en un ambiente socialmente justo. Paralelamente, su aprobación da cumplimiento a lo establecido en esta materia, tanto por la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad como por el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020.

- **Guía Metodológica para Elaborar Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad:**

Alineado con el citado Reglamento, y con el fin de dar soporte técnico a la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad a cargo de los municipios, el INTRANT ha desarrollado una *Guía Metodológica para Elaborar Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad*. Este documento ha sido redactado con el apoyo técnico de la Organización Panamericana de la Salud /Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS), contándose además con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y tiene por objetivo proponer una serie de conceptos y pasos para que autoridades y representantes a nivel local puedan diseñar de manera multisectorial y sistemática el mencionado plan, de forma que se facilite su implementación y monitoreo a nivel local. Dicho de otro modo, pretende centrar las acciones y

coordinar los esfuerzos que cada una de las organizaciones participantes desde sus respectivas responsabilidades deben de poner en marcha.

Es importante destacar que el contenido de esta guía fue validado en un taller en el cual participaron técnicos del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), el Ministerio de Salud Pública (MSP) y la Liga Municipal Dominicana (LMD). En la Figura 32 que se muestra a continuación se puede observar la portada de esta Guía.

189



Figura 32. Portada de la Guía Metodológica para Elaborar Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad

4.7.4.2. PLANES LABORALES

Uno de los principales motivos de desplazamiento y demanda de transporte en la República Dominicana está originado por motivos laborales, y es en este ámbito donde se concentra un gran porcentaje de la accidentalidad vial dando lugar principalmente a dos tipos de accidentes, los ocurridos durante el trayecto hacia o desde el puesto de trabajo (*in itinere*) y los ocurridos durante la jornada laboral (*en misión*).

Por tanto, para la mejora de la seguridad vial, la movilidad y el transporte en nuestro país, se hace necesario contar con el necesario concurso e implicación de las organizaciones que motivan estos desplazamientos laborales, tanto en el sector privado como en el público, y de todos sus trabajadores, para lo cual es más que recomendable el desarrollo de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad que atiendan a esta problemática y que compartan unos objetivos comunes que permitan minimizar las víctimas en accidentes de tráfico, favorezcan la circulación, y promuevan el cambio hacia una movilidad más sostenible.

El propio ámbito laboral se presenta como especialmente proclive para el fomento y el desarrollo de una verdadera y positiva cultura de la seguridad vial, hecho motivado porque este constituye un espacio físico-temporal particularmente beneficioso

para contribuir con mayor eficacia al objetivo de reducir la accidentalidad vial en el país, ya que en el mismo se puede tener mayor conocimiento de los sujetos y controlar mejor determinados sucesos y conductas inseguras. Consecuentemente, esto permite particularizar las intervenciones de acuerdo con sus características personales y circunstancias, y hacer que las mismas tengan una mayor continuidad completando un adecuado seguimiento.

Con todo ello, se desarrolla, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y promulga el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, con el propósito de determinar el marco que deben de cumplir las empresas y otras organizaciones para el desarrollo de los obligados correspondientes Planes, como proceso de índole organizativo, técnico y administrativo que implica un conjunto articulado de estrategias, objetivos, acciones y normas que se deben adoptar para administrar la seguridad vial y la movilidad en el ámbito laboral. Paralelamente, su aprobación da cumplimiento a lo establecido en esta materia, tanto por la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad como por el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020.

- **Guía Metodológica para Elaborar Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad:**

Alineado con el anterior Reglamento, y con el fin de dar soporte técnico a la elaboración de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a cargo de los municipios, el INTRANT está desarrollando una *Guía Metodológica para Elaborar Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*, con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y el apoyo del BID. Este documento está dirigido a las empresas, administraciones públicas y otras organizaciones, tal y como determina el anteriormente mencionado Reglamento, con el fin de facilitar que las mismas puedan desarrollar sus Planes orientados a incidir positivamente en los factores de riesgo relacionados con la siniestralidad vial en el ámbito laboral.

Esta guía, de acuerdo con el referido Reglamento, definirá una metodología orientada a la elaboración de los mencionados Planes Laborales, estableciendo un proceso que comprende varias etapas sucesivas y en las que intervienen diversos actores que participan en el proceso (Gestores Laborales, empleados, Comités de participación, control y seguimiento, y grupos de apoyo). Así mismo, integra varias herramientas que sirven para determinar la situación de la empresa en un momento dado en relación con la seguridad vial, y otras dirigidas a los propios trabajadores con el fin de recabar información acerca de su actividad en la empresa y los riesgos asociados a sus desplazamientos laborales, tanto *en itinere* como *en misión*.

191

4.7.5. LOS REGISTROS (REGLAMENTO DE)

Con el fin de dar cumplimiento a las atribuciones que le otorga la Ley 63-17, desde el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) se han llevado a cabo **numerosas acciones encaminadas a la mejora del procedimiento registral de todos los elementos que integran el sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial**, algo indispensable para lograr el objetivo de mejorar la recopilación y gestión de la información que contribuya a la determinación de las causas de los siniestros viales. Aquí se relacionan brevemente algunas de estas acciones:

- Colaboración y coordinación con instituciones externas al INTRANT (Ministerio de Salud Pública, DIGESETT, INACIF, COMIPOL, Centro del Automovilista), así como con direcciones y áreas internas al mismo, con el fin de avanzar en la integración de una única base de datos con todos los datos de seguridad vial y movilidad. El objetivo ha sido la agregación en una plataforma tecnológica común que garantizara la estandarización, accesibilidad y difusión de la misma, convirtiéndose en una herramienta efectiva para la toma de decisiones.
- Puesta en marcha de medidas para reducir el fenómeno del sub-registro que tanto incide negativamente en la obtención de datos fiables sobre seguridad vial.
- Realización de levantamientos, creación de mesas de trabajo y otras colaboraciones orientadas a mejorar la calidad de los datos de los accidentes de tránsito. Entre otras podemos destacar las siguientes:
 - Conformación de equipos interinstitucionales de trabajo con la Administradora de Riesgos Laborales Salud Segura (ARLSS), la Superintendencia de Seguros, la Procuraduría General de la República (PGR), y la Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL);
 - Colaboración con el Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad 911, firmándose un convenio entre ambas instituciones, con el fin de incluir variables de interés sobre los siniestros viales en los protocolos de operación del sistema, a la vez que ofrecer el acceso a las cámaras del Centro de Control de Semáforos de la Dirección de Movilidad.
 - Creación de una mesa de trabajo con todas las direcciones y áreas del Ministerio de Salud Pública, para **reducir los niveles de sub-registro y corregir otras debilidades detectadas.**
 - Inicio de una línea de trabajo con la Dirección General de Epidemiología (DIGEPI) para la elaboración de un plan piloto en el Hospital Ney Arias Lora de vigilancia a víctimas de accidentes de tránsito. De igual forma, los técnicos del Observatorio realizaron una serie de levantamientos en los hospitales traumatológicos del país, con el fin de obtener un diagnóstico de sus procesos internos para la gestión de estos datos.



INTRANT y COSEVI de Costa Rica, con el apoyo de la OPS/OMS, capacitan en recolección y análisis de datos de seguridad vial, a técnicos de instituciones que son fuente primaria de información sobre siniestros viales



Capacitación a médicos legistas y forenses sobre la captura de datos de siniestros viales (octubre 2018). De izquierda a derecha: Francisco Gerdo, Director INACIF, Claudia Franchesca de los Santos, Directora del IN-TRANT, y Rosa Urania Abreu, consultora de la OPS/OMS

- Revisión del formulario del parte policial, y de los sistemas y procedimientos utilizados para el registro de información, conjuntamente con la DIGESETT y asesorados por el INTRAS de la Universidad de Valencia, que ha permitido avanzar en la mejoría de la calidad de las informaciones que se registran sobre los siniestros viales. Asimismo, se realizó un levantamiento a nivel nacional de los procedimientos para el registro de siniestros viales, con el objetivo de mejorar su calidad y diseñar un sistema integrado de información sobre los incidentes.
- Formación y capacitación de profesionales involucrados en el registro y procesamiento de información, tanto de los accidentes de tránsito como de sus víctimas. Un ejemplo de ello son los 7 talleres que el OPSEVI realizó, con la colaboración de la Organización Panamericana de la Salud, a 155 médicos legistas y forenses del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF).

194

Estas alianzas estratégicas permitieron avanzar en la integración de todos los datos de siniestralidad en una única base de datos, así como en la ampliación de la información incorporada en los registros de accidentes, para poder conocer mejor las causas de los accidentes de tránsito.

Pero todas estas acciones deben estar respaldadas por un marco regulatorio en la materia, y es por ello que el OPSEVI ha promovido, en base al trabajo de asesoramiento y redacción del Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, un Reglamento derivado de la Ley núm. 63-17 con el fin de desarrollar esta en las cuestiones que atañen al procedimiento registral, que actualmente está en Consulta Pública.

• **El Reglamento del Registro Nacional de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

Este Reglamento surge para dar respuesta a una necesidad de vital importancia que tiene la sociedad, y en particular el INTRANT como órgano rector de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, de registrar los bienes y los derechos de las personas en relación con estos ámbitos, así como determinados hechos y eventos que los mediatizan o comprometen en distintos grados.

En este sentido, el aumento de la población, del tránsito y del parque vehicular, con el consiguiente incremento en el número de conductores y licencias, los elevados índices de accidentalidad y de infracciones al tránsito, la mayor

demanda de transporte público y de movimiento de mercancías, entre otros hechos, han apremiado la regulación del procedimiento registral con el fin de mitigar las consecuencias negativas de los hechos mencionados y dotar de mayor seguridad a la población de la República Dominicana.

Esta necesidad se materializa de diferentes formas: por un lado requiere la mejora de los propios registros del INTRANT, la creación de aquellos todavía inexistentes y el establecimiento de las relaciones entre los que son de diferentes organismos, como lo es por ejemplo la interconexión entre el registro de vehículos de motor (dependiente de la DGII) y el de conductores y licencias (dependiente del INTRANT). Por otro lado, en determinados registros se hace necesario el acceso a otros datos existentes recolectados y manejados por entidades privadas, con el objeto de darle utilidad pública, reducir el subregistro y mejorar la calidad de las bases de datos, sirviendo de ejemplo en este caso la incorporación al registro de accidentes y sus víctimas de aquellos datos de siniestros viales recolectados por las compañías aseguradoras privadas.

Ya desde un punto de vista más operativo, hay que destacar dos aspectos que indudablemente deben formar parte del nuevo procedimiento registral. En primer lugar, este ha de estar digitalizado, en la línea con lo que exige una sociedad moderna actual en consonancia con la Estrategia Na-

cional de Desarrollo 2030 en relación con las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, apoyándose en herramientas como la *data science*, el *Big Data*, o las bases de datos relacionales, que permiten una gestión eficiente de los registros. En segundo lugar, el procedimiento registral debe garantizar la protección de los datos personales, conjugándolo con el derecho de las personas a consultar los registros, todo ello sin menoscabar la aplicabilidad del análisis de los datos en las investigaciones asociadas a los mismos.

Con todo, el citado Reglamento, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, tiene por objeto el desarrollo y ejecución de la Ley No. 63-17 en lo relativo a los registros públicos relacionados con la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre, y la seguridad vial, cumpliendo así el INTRANT con sus atribuciones en esta materia. Así mismo, permite culminar algunas de las líneas de acción que el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020 establece en relación con las mejoras en los registros de accidentes, de conductores y de vehículos, entre otros.

4.7.6. ESTADÍSTICAS E INDICADORES

La importancia de acumular información, sea hoy o en nuestro pasado primitivo, siempre ha radicado en la posibilidad de utilizarla para mejorar la calidad de vida de nuestra especie, y precisamente con el poder computacional que hoy poseemos, el cual está siendo utilizado para recabar enormes cantidades de información en todas las actividades humanas, tenemos la posibilidad de formular mejores políticas públicas, y facilitar su implementación y posterior evaluación.

En el caso específico de la gestión inteligente de la movilidad y la seguridad vial, las oportunidades de usar los datos como base para lograr políticas públicas más efectivas, se convierten en la diferencia entre la vida y la muerte para miles de personas, así como también se constituye en la más poderosa herramienta que puede contribuir a mejorar la calidad de vida de la gente, en tiempos donde las ciudades están cada vez más densamente pobladas.

No cabe duda que todas las acciones llevadas a cabo con el fin de mejorar la cantidad y calidad de los datos de seguridad vial y movilidad, relacionadas en el apartado anterior referido a los registros, han contribuido a los objetivos propuestos. Pero para ello, partiendo de los datos integra-

dos procedentes de diferentes instituciones y organismos, se ha de desarrollar una intensa y continua tarea de análisis de los mismos, empleando para ello **las mejores herramientas estadísticas que ofrecen los resultados en la forma en que estos permiten extraer conclusiones e indicadores para la formulación de políticas públicas.**

Adicionalmente a esta ardua actividad analítica, aunque persiguiendo el mismo objetivo, desde el OPSEVI se ha perseguido en todo momento la búsqueda de colaboraciones con otros organismos e instituciones que han permitido la mejora de las metodologías y resultados estadísticos. En este sentido, cabe destacar la vinculación formal con el Centro de Operaciones de Emergencia (COE), no solo como enlace institucional, sino también como generador de estadísticas importantes. El OPSEVI, junto a la Dirección de Movilidad Sostenible del INTRANT, provee a las más de 22 instituciones que se agrupan en el COE, formando parte de los de los operativos Pacto por la Vida que se activan en feriados (Navidad, Semana Santa, etc.), los datos que muestran esas áreas críticas donde se producen los siniestros viales en determinadas épocas del año donde el alto flujo de desplazamientos ocasiona un incremento de la siniestralidad.

Esta información de inteligencia del INTRANT ha mostrado su utilidad cuando se ven los resultados positivos de los operativos realizados por

el COE, como ocurre en el llevado a cabo en período feriado de Semana Santa. En el realizado en 2018, respecto del mismo feriado en el año anterior de 2017, se reflejaron movimientos positivos en los siguientes indicadores:

- Los atropellos se redujeron un 39.6%
- Las infracciones de motociclistas por transitar sin casco protector y otras violaciones se redujeron un 13.39%.
- Las retenciones de vehículos de motor livianos por exceso de velocidad se redujeron un 91.3%.
- Los siniestros viales por tipo se redujeron un 13.84%.
- La cantidad de siniestros viales de motocicletas se redujo un 21.40%.

197

En el Operativo Un Pacto por la Vida Semana Santa 2019, a través del *Plan Movilízate Seguro*, el INTRANT facilitó a todas las instituciones involucradas en este dispositivo de seguridad la información de inteligencia necesaria para que el esfuerzo de los más de 45,000 colaboradores coordinados por el COE (voluntarios, médicos, paramédicos, policías, militares, inspectores, etc.) sea maximizado en función de atacar con más fuerzas los puntos de la red vial con mayor accidentalidad, y los rangos horarios en los que más se concentran estas fatalidades. En este operativo se trabajaron especialmente cuatro variables fundamentales: accidentes de tránsito, asfixia por inmersión, prevención en intoxicación por alcohol y prevención en intoxicación por alimentos, y fruto de esta implicación conjunta se obtuvieron resultados, puesto que los siniestros viales se redujeron en un 75.57% respecto del mismo feriado en el año anterior 2018.

En la imagen que sigue a continuación (Figura 33. Presentación del Operativo Un Pacto por la Vida Semana Santa 2019.) se muestra la presentación del Operativo Un Pacto por la Vida Semana Santa 2019, con el discurso de la Directora Ejecutiva del INTRANT, ing. Claudia Franchesca De los Santos y presencia de todas las autoridades involucradas en el operativo.



198

Figura 33. Presentación del Operativo Un Pacto por la Vida Semana Santa 2019.

Estas estadísticas e indicadores, entre otras muchas recabadas por el OPSEVI, permiten evaluar las medidas implementadas para la mejora de la seguridad vial, corregir las que no ofrecen los mejores resultados, y potenciar más si cabe aquellas que sí los ofrecen, o dicho de otro modo, sentar las bases de las mejores estrategias de seguridad vial y movilidad.

4.7.6.1. EL CÁLCULO DE LOS COSTOS

Es un hecho constatable que en los últimos tres años ha habido un descenso en el número de víctimas mortales y lesionados en la República Dominicana, como así lo viene reflejando el OPSEVI en las diversas informaciones que proporciona a través de, entre otros, los boletines informativos que anualmente se publican.

Sin embargo, lejos de ser complacientes, lo cierto es que los accidentes de tránsito y sus consecuencias en forma de lesiones y pérdida de vidas son una enorme tragedia humana que no debemos aceptar. Este hecho supone que la accidentalidad vial se ha de abordar, junto con las políticas y estrategias que el INTRANT viene implementando, con un enfoque basado en otra perspectiva, en absoluto divergente con el problema principal que no es otro que la pérdi-

da de vidas humanas y las secuelas físicas y psíquicas que padecen las víctimas y su entorno.

Este nuevo enfoque pretende calcular el impacto general que sobre la economía de un país, y por ende de todos sus ciudadanos, tienen los accidentes de tránsito, utilizando para ello metodologías de cálculo de los costes de los mismos. Todo ello con el objetivo fundamental de, además de salvar vidas, conocer el valor de los impactos de los accidentes como ayuda para valorar los beneficios que suponen las inversiones en seguridad vial.

El OPSEVI viene trabajando desde un tiempo en esta tarea también fundamental, y sus resultados se verán próximamente reflejados en el desarrollo de esta metodología del cálculo de los costes de los accidentes de tránsito, con la asesoría del INTRAS), y el apoyo del BID, que nos permita invertir de forma óptima en seguridad vial, tanto desde un punto de vista humano y social, como desde la perspectiva del ahorro económico.

199

4.7.7. ESTUDIOS E INVESTIGACIONES

El OPSEVI ha venido trabajando, junto con la intensa labor de recopilación y mejora de los datos de seguridad vial y movilidad, en una serie de estudios e investigaciones que sirven para recabar información más útil si cabe y reforzar las mejores estrategias orientadas a seguridad vial y movilidad. Entre estos estudios e investigaciones podemos destacar los siguientes:

- **Metodología técnica para formular, implementar y evaluar políticas públicas para la gestión de la movilidad y Seguridad Vial en el país.**

Tras concluir el complejo proceso de cruce, relación y explotación de las distintas bases de datos sobre siniestros viales, se elaboró el primer consolidado estadístico de muertes ocasionadas por el tránsito comparando los años 2016 y 2017, y el OPSEVI socializó los resultados con todas las instituciones que constituyen fuentes primarias de información, como son:

1. Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).



Publicación del primer informe de datos consolidados nacionales de seguridad vial del OPSEVI, al inicio de la celebración de la Semana de la Seguridad Vial 2018

2. Instituto Nacional de Ciencias Forense (INACIF).
3. Ministerio de Salud Pública (MSP).
4. Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (COMIPOL).
5. La Casa del Conductor (CMA).
6. Centro del Automovilista (CAA).
7. Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL).
8. Administradora de Riesgos Laborales y Salud Segura (ARLSS).
9. Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad (9-1-1)
10. Policía Nacional
11. Servicio Nacional de Salud.

La metodología técnica sugerida por la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) y utilizada por el Observatorio, fue muy bien valorada por los representantes de las instituciones presentes, las cuales se comprometieron a seguir desarrollando acciones conjuntas con el INTRANT tendentes a seguir mejorando la calidad de los datos estadísticos, entendiendo que estos son el insumo fundamental para formular, implementar y evaluar políticas públicas más efectivas para la gestión de la movilidad y seguridad vial en la República Dominicana.

Es importante señalar que el Observatorio también se encuentra inmerso en la realización de una serie de estudios que permitirán identificar correlaciones entre distintas variables para hacer inferencias sobre las posibles causas de los siniestros viales, que permitirán al Estado disponer de información basada en evidencia científica sobre cómo hacer frente de forma más eficaz a los siniestros viales, priorizando los limitados recursos presupuestarios a las áreas críticas más importantes, de modo que esta intervención produzca los cambios sustanciales que buscamos para hacer más seguros y eficientes los desplazamientos de personas y bienes.

Datos de movilidad y seguridad vial 2016-2017

			% Cambio 2017 respecto a
			2016
Datos de seguridad reportados	2016	2017	
Habitantes	10,075,045	10,169,172	0.9%
Muertos	3,118	2,804	-10.07%
Muertos zona rural	1,898	1,367	-28.0%
Muertos zona urbana	1,220	1,437	17.8%
Total de víctimas	3,118	2,804	-10.07%
Tasa de Muertos/100,000 habitantes	30.95	27.57	-10.90%
Tasa de Muertos/100,000 vehículos inscritos	80.90	68.43	-15.4%
Datos de Movilidad			
Vehículos	3,854,038	4,097,338	6.3%
Vehículos (exc. Motocicletas y Ciclomotores)	1,757,842	1,858,667	5.7%
Tasa de Motorización (Cantidad de vehículos exc. Motocicletas y Ciclomotores/1,000 habitantes)	174	183	4.8%
Tasa de Motorización (Cantidad de Motocicletas y Ciclomotores/1,000 habitantes)	208	220	4.8%

Figura 34. Tabla resumen de datos de movilidad y seguridad vial en los años 2016 y 2017

• Mesas de Trabajo Clúster del Alcohol:

El Observatorio se ha integrado en espacios de discusión interinstitucionales para la consecución de objetivos comunes, como es el caso del Clúster del Alcohol, una mesa de trabajo coordinada por el Departamento de Salud Mental del Ministerio de Salud Pública que busca aunar los esfuerzos del Estado Dominicano para minimizar los efectos negativos del consumo del alcohol.

• Encuestas de Seguridad Vial y Movilidad

El Observatorio realizó en 2018 dos encuestas de movilidad y seguridad vial, cuyos resultados han sido publicados, además de lograr incluir en la encuesta ENHOGAR de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) una sección correspondiente a seguridad vial con el asesoramiento del INTRAS de la Universidad de Valencia.

En el año 2019 el INTRANT logró incluir en la encuesta ENHOGAR de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) una sección correspondiente a seguridad vial, que puede consultarse en dicha institución.

- Encuesta Nacional de Seguridad Vial (ENSV) 2018 y 2019

El INTRANT a través de su Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OP-SEVI), realizó por en el año 2018 y 2019 la Encuesta Nacional de Seguridad Vial (ENSV), como estudio longitudinal para evaluar percepciones, comportamientos, actitudes y aptitudes de los usuarios de las vías, las cuales se pueden utilizar, entre otros fines, para determinar si las medidas implementadas están siendo conocidas y efectivas, siendo por lo tanto un instrumento de seguimiento y evaluación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV) 2017-2020, de acuerdo a lo que en el mismo se establece.

Más allá de que la globalidad de los datos puede ser consultada, a continuación se relacionan algunas grandes conclusiones de la agregación y comparativa de las mismas :

- Se presenta un ligero aumento en la proporción de personas que conocen las Instituciones, pero no en las que conocen la ley 63-17, ni el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.
- La evaluación de las Instituciones respecto a la seguridad vial es media. En cambio las Leyes y el Plan de Seguridad obtienen una evaluación entre media-alta sobre su aporte a la seguridad vial.
- A los Dominicanos les preocupan temas relacionados con la criminalidad, la economía y la salud. Los accidentes de tránsito son lo más importante para una pequeña porción de la población.
- Los accidentes personales han aumentado en aproximadamente un 6%, pero los accidentes generales (en el núcleo familiar), han disminuido en un aproximadamente un 12%, lo que es un cambio muy positivo para la población general.
- Los jóvenes entre los 15-25 años se perciben como el grupo más vulnerable frente a los accidentes de tránsito. El vehículo en el que los dominicanos creen que se tienen accidentes, es la misma para ambas muestras: la moto particular, seguida por el motoncho.
- Las tendencias en percepción sobre los lugares de ocurrencia son los mismos en las dos muestras, en: carretera, autopistas, días feriados y de noche.

- Los adelantamientos y los cruces e intersecciones, los conductores de camiones y autobuses, y los motoristas particulares se ven como los más responsables de la ocurrencia de los accidentes.
- Si bien es cierto que las tendencias son las mismas en cuanto a percepción de la seguridad vial, debe notarse el ligero incremento en la evaluación positiva hacia la iluminación, los retornos y los vehículos que circulan por el país. También se incrementa ligeramente la percepción positiva hacia otros y hacia uno mismo como actor vial.
- En el año 2019, menos personas fueron multadas en comparación con el año 2018. Cerca de un 27% acepta que no paga las multas que se les han impuesto, y esta tendencia es la misma en el año 2018.
- Sobre sanciones haber tomado alguna bebida alcohólica, más personas consideran que puede ser sancionada, y sin embargo más personas reconocen realizar este comportamiento al menos en alguna ocasión. Se evidencia una percepción de que multas han disminuido respecto a ENSV-18.
- Respecto a conducir sin cinturón de seguridad menos personas consideran que es un comportamiento sancionable, sin embargo la frecuencia de realización se mantiene estable, al igual que las multas reportadas.
- El riesgo de circular hablando por el celular se mantiene estable en las dos versiones de la ENSV, con un ligero aumento en la percepción de multas impuestas.
- El riesgo de no usar los sistemas de retención infantil se mantiene estable en las dos versiones de la ENSV, con un ligero aumento en la percepción de multas impuestas.
- En general se encuentra que todas las conductas de riesgo que contempla la encuesta siguen siendo evaluadas como importantes, los participantes consideran que se multan más respecto al año pasado (sin embargo este aumento es muy pequeño), y lo que se ve es que las multas efectivas solo aumentaron para el caso de no llevar el caso, en las demás conductas se mantiene la tendencia, o incluso disminuyo. Los que han sido multados reconocen en su mayoría haber modificado su conducta tras la sanción, tanto en la ENSV-18 como en la ENSV-19.

- Es preocupante el hecho de que aún existan conductores profesionales que no poseen licencias de conducir, más aún que en el año 2019 la proporción sea mayor que la del año 2018.
- Todas las medidas que el INTRANT contempla o está realizando frente a la seguridad vial, son bien aceptadas y evaluadas por la población. La mejor evaluada es la “utilización de cámaras para la seguridad ciudadana y la seguridad vial”.
- El INTRANT ha logrado llegar a un mayor número de personas por medio de las campañas publicitarias, sin embargo la proporción de personas que las recuerdan es bajo.

- Encuesta Nacional de Movilidad (ENMO) 2018 y 2019

205

El INTRANT a través de su Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), realizó por en el año 2018 y 2019 la Encuesta Nacional de Movilidad (ENMO), como estudio longitudinal para evaluar percepciones, comportamientos, actitudes y aptitudes de los usuarios de las vías, las cuales se pueden utilizar, entre otros fines, para determinar si las medidas implementadas están siendo conocidas y efectivas, siendo por lo tanto un instrumento de seguimiento y evaluación del Plan Estratégico Nacional de Movilidad, de acuerdo a lo que en el mismo se propuso.

Más allá de que la globalidad de los datos puede ser consultada, a continuación se relacionan algunas grandes conclusiones de la agregación y comparativa de las mismas :

- Respecto al conocimiento de las Leyes e Instituciones de tránsito y movilidad, mientras que en 2019 se ha producido un aumento considerable en las dos instituciones principales (INTRANT y DIGESE-TT), hay menos personas que conocían las legislaciones planteadas (Ley 63-17 y plan de movilidad). Aun así, en todos los casos los porcentajes siguen siendo bajos. En este sentido, queda patente que los esfuerzos por dar a conocer las instituciones empiezan a ver sus frutos, pero que queda trabajo por hacer para que toda la población integre esta información y sea consciente de su importancia
- La valoración de la movilidad se ha mantenido estable con una puntuación cercana al 5 sobre 10, que manifiesta la necesidad de mejora

en este sector. La frecuencia de uso de los diferentes vehículos se ha mantenido estable en la mayoría de medios de transporte.

- La frecuencia de uso del transporte público se ha mantenido similar, siendo la guagua el más utilizado. En cambio, los transportes mejor valorados en su conjunto son el metro y los autobuses OMSA, durante los dos años.
- El desplazamiento a pie se realiza con más frecuencia en el año 2019, pero a su vez, en este año la valoración general de las condiciones de la vía es menor, lo cual tiene todo su sentido desde el punto de vista del usuario.
- La encuesta del año 2019 muestra que se ha producido un incremento del conocimiento de los sistemas ITS y del uso de aplicaciones durante los trayectos. Este leve incremento se repite en la valoración de la tecnología y las aplicaciones para la mejora de la movilidad y el fomento de transporte público.
- Las medidas mejor valoradas por parte de la población son la educación vial, la mejora de las aceras, la mejora de las carreteras y la prioridad del transporte público. Y, la menos valorada es el incentivo de la bicicleta lo cual deberá ser trabajado.
- El recuerdo de las campañas publicitarias relacionadas con el tránsito y la movilidad fue muy pequeño en ambos años. El punto más destacable es la irrupción del eslogan “Si tomas, no manejes” entre las temáticas más recordadas en 2019, aunque se necesita que más personas tengan recuerdo de los anuncios de tránsito y movilidad lanzados, sin menosprecio de que deben de ser mayores (en producción y emisión).
- En definitiva, los resultados de 2019 si muestran una leve mejoría respecto al año anterior, sobretodo en relación al conocimiento de las instituciones, sistemas ITS y campañas de comunicación concretas. Pero también denota que aún es necesario mucho trabajo de información, educación y concienciación sobre la población de República Dominicana.

OPSEVI PUBLICA PRIMER BOLETÍN DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD



207



4.7.8. BOLETINES INFORMATIVOS

El Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), del INTRANT, primer y único organismo público especializado para la consolidación de las estadísticas nacionales de seguridad vial, publicó su primer informe actualizado sobre la evolución de las muertes por siniestros viales ocurridas entre los años 2016 y 2017. Este primer informe mostraba una reducción de las muertes totales en el año 2017 de un 10.07%, respecto de las ocurridas en el año anterior 2016, lo que es un claro indicador de que la metodología adoptada por el Gobierno Dominicano para abordar la problemática de la epidemia de muertes y lesiones que se producen en el tránsito ha sido la correcta, es decir, que las políticas públicas definidas tanto en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020, como en la propia Ley No. 63-17 han sido las adecuadas. Los indicadores así lo demuestran, mostrando un punto de inflexión positiva precisamente en 2017, es decir, a partir del año en que ambas herramientas empezaron a implementarse.

Estos datos objetivos también servirán de insumo para que otras instituciones puedan definir sus acciones en materia de seguridad vial y movilidad, como es el caso de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre, que debe definir sus

estrategias de control policial basadas en la fundamentación científica, el Ministerio de Salud Pública, el Ministerio de Interior y Policía, el Sistema Nacional de Atención a Emergencias 9-1-1, las Alcaldías, y muchas otras más.

Con este objetivo se publicó y presentó ante los medios (ver Figura 35) en el año 2018 el primer número del Boletín Informativo del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), constituyéndose en una revista técnico-científica que no solo explica el estado de situación de la seguridad vial en la República Dominicana, sino que también informa sobre las medidas que se toman desde el Estado para mejorarla. Es importante señalar que cada boletín del OPSEVI contiene actualizaciones respecto de las estadísticas de los siniestros viales, así como con datos sobre los avances respecto a los indicadores del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020.



Figura 35. Presentación del primer Boletín Informativo del OPSEVI (2018)

En el año 2019 el OPSEVI publicó su segundo Boletín Informativo, en el que, persiguiendo los mismos objetivos y continuando con la labor divulgativa para dar a conocer a la ciudadanía las acciones implementadas por el INTRANT y la situación de la seguridad vial y la movilidad, exponía los siguientes temas:

- Implementación de pares viales en el Gran Santo Domingo para mejorar la movilidad tras la realización de estudios y como desarrollo de sus planes.
- Mejoras alcanzadas en los sistemas de datos de accidentes, que ocasionaron un aumento en el registro de víctimas, pero ayudaron a comprender mejor sus causas.
- Estrategias llevadas a cabo para mejorar la seguridad vial de grupos de mayor riesgo: peatones y motociclistas.
- Informe sobre la situación de la seguridad vial en República Dominicana: una disminución del subregistro de accidentes de tránsito ocasionó un ligero repunte en las estadísticas de siniestralidad.
- Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial: construyendo una nueva cultura de la seguridad vial.
- Exposición de algunas de las Dependencias del INTRANT: Comunicaciones, Supervisión y Control de Sanciones, Recursos Humanos, Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), Jurídica, Transporte Terrestre de Carga, Administrativo y Financiero, Planificación y Desarrollo, Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), Tecnología de la Información y la Comunicación, Tránsito y Vialidad.
- Iniciación de tres nuevos corredores de transporte de pasajeros donde sólo operan autobuses modernos.
- Alcohol y conducción: puntos de revisión de alcoholemia.

209

En el año 2020 el OPSEVI publicó su tercer Boletín Informativo, en el que, persiguiendo los mismos objetivos y continuando con la labor divulgativa para dar a conocer a la ciudadanía las acciones implementadas por el INTRANT y la situación de la seguridad vial y la movilidad.

En esta entrega, el Observatorio del INTRANT explica cómo a través de una verdadera revolución institucional y jurídica, el Estado Dominicano, impulsa una profunda transformación del sector transporte, con la elaboración y/o



EDITORIAL OPSEVI

TE INVITAMOS A LEER EL EDITORIAL
DEL TERCER BOLETÍN DEL OPSEVI.



Durante el programa educativo de alto impacto sobre la aplicación de la Ley para la reducción de accidentes automovilísticos relacionados con la ingesta inmoderada de alcohol, en Mérida, México.

aprobación de más del 90% de los reglamentos que ordena la Ley núm. 63-17, diseñados con la asesoría de expertos locales e internacionales, así como de organismos como el BID y el INTRAS de la Universidad de Valencia.

Es importante señalar también otros hitos en materia de regulación alcanzados por el INTRANT, como el recientemente puesto en consulta pública, Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador, con el cual se busca establecer un sistema normativo regulador del procedimiento para la imposición de sanciones administrativas por incumplimiento de la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; o por otro lado, los también puestos en consulta pública, Reglamento de Señalización en el Tránsito Terrestre y el Reglamento del Registro Nacional de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Por otro lado, como es de esperarse, en esta edición del boletín se presentan los datos estadísticos nacionales consolidados de seguridad vial más recientes, correspondientes al año 2019, manteniéndose un repunte de la siniestralidad, provocada fundamentalmente porque la recolección y explotación de los datos sobre siniestros viales sigue mejorando notablemente, provocando a una disminución del subregistro, es decir, eventos que anteriormente no se consignaban o se registraban mal, ahora están siendo procesados y evidencia-

dos en las estadísticas, una situación que la propia Organización Mundial de Salud (OMS) señala que ocurre normalmente cuando los países mejoran la calidad de sus datos.

La publicación también contiene tres artículos técnicos especializados en movilidad eléctrica, sistema de recaudo del transporte público de Santo Domingo (iniciativa premiado por ITS España) y otro de inteligencia artificial aplicada a la movilidad, además, se presentan los resultados más recientes de las encuestas nacionales de movilidad y la de seguridad vial, haciendo un comparativo con las versiones anteriores de estos estudios longitudinales, entres otros temas.

Cabe señalar que todos los Boletines están disponibles para la ciudadanía en su versión digital a través del portal web del INTRANT www.intrant.gob.do donde pueden leerlo o descargarlo.

4.7.9. ARTÍCULOS CIENTÍFICOS

En el afán de cumplir con sus objetivos de difusión, en base a otro de sus fundamentales responsabilidades, como es la realización de investigaciones con metodología científica, el OPSEVI, con el apoyo del Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, ha iniciado una línea de publicación de los resultados obtenidos a través de revistas científicas de prestigio.

Los beneficios de esta línea de acción son múltiples, y entre ellos destacan el hecho de que los resultados de las aludidas investigaciones sean validadas por la comunidad científica, mediante el proceso de revisión por expertos, en forma de "peer review" (revisión por pares), a la vez que poner a disposición de científicos y profesionales del ámbito internacional.

En este sentido se han remitido algunos artículos a diversas revistas y por el momento ya se ha aceptado para su próxima publicación un primer artículo con la siguiente referencia:

Manuscript title: Does urban security modulate transportation choices and travel behavior of citizens? A national study in the Dominican Republic

Journal: Frontiers in Sustainable Cities, section Governance and Cities

Article type: Original Research

Authors: Francisco Alonso, Sergio A. Useche, Mireia Faus, Cristina Esteban

Manuscript ID: 562409

Edited by: Dorota Lasota

<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/frsc.2020.00042/abstract>

• CAPACITACIÓN DE AGENTES DE LA DIGESETT

Como parte de la misión del OPSEVI respecto de la evaluación y mejora de las acciones preventivas de los siniestros viales, y entendiendo el papel fundamental que deben jugar los agentes de la Dirección General de Tránsito y Vial de Costa Rica, por primera vez en el país, una primera capacitación para los agentes de “Estrategias de Control Policial de Tránsito Basado en Evidencia Científica”, impartida por Roy Rojas (ver Figura 36. Capacitación de miembros de DIGESETT), Director de Proyectos de ese organismo público del país centroamericano, en Julio de 2018.



Figura 36. Capacitación de miembros de DIGESETT en Estrategias de Control Policial de Tránsito

Así mismo, durante estos años varios equipos de profesionales del INTRANT y agentes de la DIGESETT han participado en diferentes capacitaciones y entrenamientos, en colaboración con importantes instituciones en la materia como el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación (UNITAR), la International Alliance for Responsible Drinking (IARD), el Centro Internacional de Formación de Autoridades y Líderes (CIFAL) y la policía del estado de Yucatán (México). Un buen ejemplo de este entrenamiento es que se llevó a cabo en la ciudad de Mérida (México) en el Programa Educativo de Alto Impacto en Seguridad Vial para la Aplicación de

Pruebas de Alcoholemia, por parte del Sr. Othón Sánchez, encargado del entrenamiento a la policía mexicana en el programa “Conduce Sin Alcohol” (ver Figura 37).



Figura 37 Capacitación de agentes de DIGESETT en la ciudad de Mérida (México)



4.8. ENEVIAL - EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL

215

El INTRANT es el organismo responsable de impulsar una educación vial de calidad a la ciudadanía a través de las implementaciones de su Escuela Nacional de educación Vial (ENEVIAL). En ella se fomenta la educación vial a todos los niveles, y se ofrece una formación continua sobre las causas que pueden provocar los diferentes tipos de siniestros en nuestras vías. La promulgación de una serie de Reglamentos y Normativas ha servido para instaurar en la República Dominicana un poderoso mecanismo para influir en los conocimientos, las actitudes, las percepciones, las aptitudes y el comportamiento de los usuarios en las vías, reduciendo el riesgo y mejorando la seguridad vial. Entre estos nuevos reglamentos y normativas se encuentran el de Licencias de Conducir, el del Sistema de Puntos, el de las Escuelas de Conductores, así como el que se dirige a la Capacitación, Formación y Educación Vial. En su conjunto son una de las mejores garantías para influir en el factor general que más importancia tiene en los siniestros viales, causante de más del 90% de estos lamentables accidentes de tránsito: el factor humano.



Edificio instalaciones de ENEVIAL



Figura 38. Logotipo de la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)

4.8.1. LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIAS DE CONDUCCIÓN

Como ya adelantamos en la parte jurídica, en enero de 2019 el Poder Ejecutivo aprobó seis reglamentos, que fueron elaborados por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), redactados con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, entre los que figura uno trascendental para la regulación del procedimiento de obtención de las licencias de conducción en sus distintas categorías, el Decreto No. 6-19 de 8 de enero de 2019 sobre el **Reglamento de Licencias de Conducir**.

Este Reglamento estableció los criterios, clasificaciones, tipos y restricciones de las licencias de conducir, para implementar y facilitar la aplicación del marco normativo establecido mediante la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

217

De este Reglamento se derivan una serie de Normativas Técnicas, también redactadas con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia que tratan de desarrollar el mismo en determinados aspectos.

Entre ellas podemos citar la vigente **Normativa Técnica sobre las Pruebas a Realizar para Obtener Licencias y Autorizaciones para Conducir del Reglamento de Licencias de Conducir**, que tiene por objeto establecer las medidas especiales sobre las pruebas a realizar por el aspirante a obtener o recuperar una Licencia de Conducir de cualquiera de las categorías establecidas, de conformidad con las disposiciones del anterior Reglamento.

Por otra parte está la la **Normativa Técnica sobre la Enseñanza de la Conducción**, que tiene por objeto establecer las regulaciones, metodologías y recursos didácticos a los que debe ajustarse la enseñanza de la conducción a los fines de afrontar la formación vial y las enseñanzas preceptivas a las pruebas que tienen que realizar los conductores para comprobar sus conocimientos, precepciones, aptitudes y comportamientos necesarios para conducir vehículos de motor.

- **Cambio de Plazos para Licencias de Conducir e Implementación de Unidades Móviles.**

El viernes 4 de agosto entraron en vigor los nuevos plazos establecidos para la obtención de la Licencia de Conducir, previstos por los artículos 203 y 204 de la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial de la República Dominicana. En la implementación de los nuevos plazos, se contempla la reducción del tiempo entre el examen teórico y el práctico, de 45 a 15 días, excepto en el caso de menores de 18 años, que deberán esperar que transcurran los 45 días para poder tomar el examen práctico con el que finalmente les sea expedido el permiso de aprendizaje. En este mismo orden, se implementó la Renovación de Licencias, sin importar los años de vencimiento que tenga, aunque si excede los tres (3) años, se le exige tomar una charla de educación vial como pre-requisito para dicha renovación.

Desde entonces el INTRAN ha emitido, a través de su dirección de Licencias de Conducir, más de medio millón de carnets de licencias, en sus diferentes modalidades de Emisiones, Sustituciones y Renovaciones, así como unos 133,340 carnets de aprendizaje para los nuevos conductores, los cuales vienen formados en seguridad vial.

218

ESTADÍSTICAS DE LICENCIAS DE CONDUCIR TOTALES					
Tipo De Licencias	T1	T2	T3	T3	TOTAL
EMISION CARNET DE APRENDIZAJE	126,058	96,280	100,799	82,912	406,049
EMISION DE LICENCIAS DE CONDUCIR	108,741	91,068	96,697	84,040	380,546
EMISION DE LICENCIAS DE MOTORISTA	6,274	3,063	3,015	4,148	16,500
RENOVACION	252,754	208,346	203,693	193,128	857,921
DUPLICADOS	17,217	13,946	14,240	14,351	59,754
CAMBIO DE CATEGORIA	19,315	14,530	14,385	12,502	60,732
OFICIALACIVIL	1,562	920	669	906	4,057
CAMBIO DE DIPLOMATICO	209	119	104	142	574
CAMBIO DE ORIGEN EXTRANJERO A DOMINICANO	1,046	811	768	725	3,350
CATEGORIA (5)	125	144	23	25	317
TOTAL	533,301	429,227	434,393	392,879	1,789,800

Figura 39. Tabla de estadísticas totales de licencias de conducir, según tipo de licencia y trimestre (entre 2017 y 2020)

Asimismo, se ha llevado este servicio a las diferentes localidades del país, a través de las unidades móviles de licencias de conducir, y ampliando la cobertura de horario extendido.

- **Emisiones/Renovaciones de Licencias de Conducir a través de unidades móviles**

Para el logro efectivo de la medida y para la elevar la calidad del servicio ofrecido a la ciudadanía, se habilitaron unidades móviles de licencias de conducir en puntos estratégicos del Gran Santo Domingo y el interior del país, en coordinación conjunta con las gobernaciones provinciales, además de las sucursales del Punto Gob de Megacentro y de la sucursal del Multicentro La Sirena Churchill sitas en la capital.

Desde enero de 2019 adicionalmente se puso a disposición de toda la sociedad un nuevo centro para la obtención los servicios de licencia de conducir, en el punto GOB de la plaza comercial Sambil, en la Capital, que opera de lunes a viernes con horario extendido hasta las 8:00 de la noche y los sábados hasta las 6:00 de la tarde. Durante ese año se continuó con el programa de extensión de los servicios de licencias en diferentes provincias y localidades del territorio nacional. Ese mismo año, a través de la unidad móvil de licencias se desarrollaron un total de 128 operativos para que los usuarios pudieran renovar el documento y realizar otros servicios. En la Figura 40 y en las siguientes tablas (Tabla 9 y Tabla 10) se muestra un resumen de los servicios ofrecidos relativos a las licencias durante los años 2018 y 2019.

219

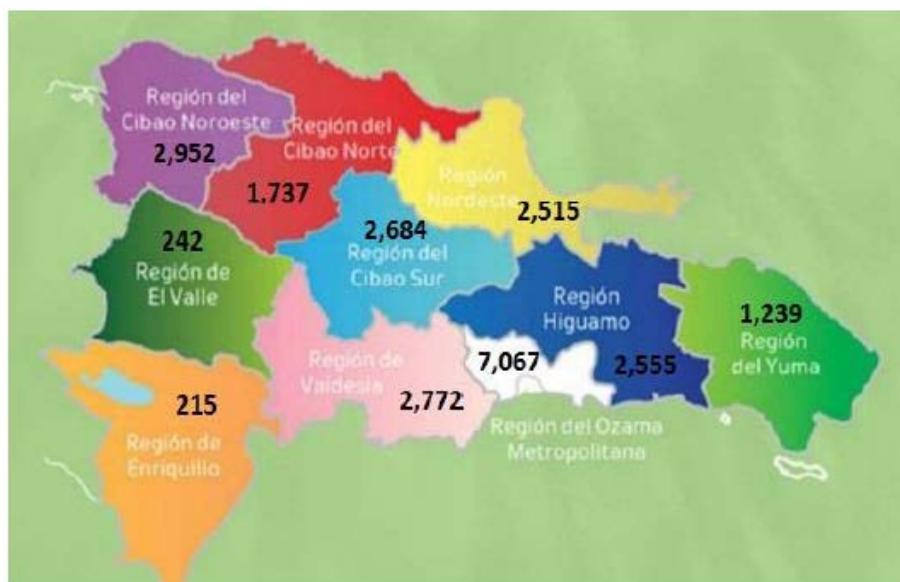


Figura 40. Mapa de emisiones/renovaciones de licencias de conducir por regiones, a través de las unidades móviles (2018)

A continuación (ver Figura 41. Puntos de emisión/renovación de licencias de conducir) se muestran algunas imágenes sobre puntos de emisión/renovación de licencias de conducir.

220



Figura 41. Puntos de emisión/renovación de licencias de conducir

LA ACTIVIDAD DEL INTRANT EN ESTOS AÑOS: EL INTRANT EN MARCHA

MES	CANT. OPERATIVOS
ENERO	6
FEBRERO	15
MARZO	14
ABRIL	15
MAYO	11
JUNIO	13
JULIO	17
AGOSTO	11
SEPTIEMBRE	12
OCTUBRE	14
TOTAL	128

Tabla 9. Operativas unidades móviles de licencia de conducir durante enero- octubre 2019.

221

	Aprendizaje	Conducir	Motorista									
SANTO DOMINGO	46928	44364	5146	32836	3833	6023	174	394	127	1090	305	141219
MULTI-CHURCHILL				57292	3318							60610
SANTIAGO	14817	14588	172	30166	1754	1106	70				23	62696
ROMANA	6286	9132	141	9534	761	1466	26					27346
AZUA	5330	6331	37	5541	337	1461	13				1	19051
MEGA CENTRO				22967	2391							25378
SAN FCO MACORIS	3110	4362	59	7825	429	429	30				3	16247
PUERTO PLATA	3568	3324	22	6777	342	336	7					14376
MAO	2060	1740	48	4528	192	296	4				1	8869
UNIDAD MOVIL II	6965	1126	76	4435	121	1						12714
UNIDAD MOVIL III	6461	330	148	5047	157	125	1					12269
HIGUEY	2375			7409	565							10369
BARAHONA	1542	1570	12	2528	147	317						6116
SAN JUAN DE LAM	1536	1520	17	2494	139	289						5995
NAGUA	2137	2063	22	3448	168	237					1	8076
LA VEGA	4883	5803	52	8466	427	700	7					20338
UNIDAD MOVIL IV	6996	1330	46	3659	163	37	1					12442
SAMBA				6684	631							6315
TOTAL GRAL	114984	97583	5998	220865	15895	12023	333	394	127	1090	334	470426

Tabla 10. Estadísticas consolidadas de licencias de conducir civiles durante el periodo enero-octubre 2019

4.8.1.1. OFICINA VIRTUAL

Este el año 2019 también se hizo avances significativos desarrollando sistemas y aplicaciones para mejorar de los servicios públicos y atender mejor las necesidades de los ciudadanos, con una revolución tecnológica, la entrada de servicios en línea y la simplificación de trámites.

El INTRANT desarrolló una Oficina Virtual que el ciudadano, desde cualquier lugar en donde se encuentre, pueda acceder a los servicios en línea y realizar sus transacciones en tiempo real las 24 horas del día, los 7 días de la semana, en cualquier parte del mundo, ahorrando tiempo y dinero.

Entre los servicios a los que el ciudadano tiene acceso por este medio se encuentra la descarga de nuevos manuales de conducir, realizar pruebas de práctica para la toma del nuevo examen de conducir, el pago de los servicios en línea de licencia, el pago de permisos, registros, y un simulador del examen teórico de licencias, desarrollado para realizar las prácticas las veces que el ciudadano las crea necesarias, y de este modo prepararse mejor para luego tomar el examen. En la actualidad se han registrado en la oficina virtual 102,716 usuarios, 436,023 personas han utilizado el simulador del examen teórico y 86,126 manuales han sido descargados.



Figura 42 Visualización de la Oficina Virtual en la web Intran.gov.do



Figura 43. Visualización de la app INTRANT RD con información sobre ubicaciones de puntos de emisión/renovación de licencias de conducir

4.8.1.2. MANUALES DE CONDUCCIÓN

Con el objetivo de contribuir a la formación de nuevos conductores entraron en vigor cuatro nuevos Manuales de Conducción y Seguridad Vial (ver Figura 44) para la obtención de las licencias de conducir. Los nuevos manuales están elaborados por el Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia bajo un nuevo paradigma de seguridad vial, de manera que los aprendices tengan los conocimientos teóricos, técnicos, legales, prácticos y actitudinales, al igual que las destrezas necesarias para ponerse al frente del volante de un vehículo de motor.

Estos manuales están separados por categorías según el interés de solicitante: manual de conocimientos comunes; manual licencia categoría 1 sobre conocimientos específicos para la conducción de vehículos de motor de dos y tres ruedas; licencia categoría 2 sobre conocimientos específicos para la conducción de vehículos livianos de motor, y licencia categoría 3 y 4 sobre conocimientos específicos para la conducción profesional de vehículos pesados.

El manual de conocimientos comunes explica los procesos para la obtención del permiso de aprendizaje y las categorías de las licencias de conducir, el proceso de examen, placas de vehículos, sistema de conducir por

puntos, componentes del vehículo, técnicas de conducción de los diferentes vehículos, sanciones e infracciones, entre otros.

Hay que considerar que la nueva modalidad para la obtención de licencias clasifica y condiciona la expedición del plástico, el permiso de aprendizaje, licencia de conducir categoría 01 en modalidades 01a y 01b; categoría 02 que contempla una autorización complementaria 02+R para la utilización de remolque de más de 750 kg; categorías 03 y 04 que también contemplan una autorización complementaria 03+R y 04+R para remolque; categoría 5, y finalmente, la licencia especial para personas con discapacidad física parcial.



Figura 44. Nuevos Manuales de Conducción y Seguridad Vial

LA ACTIVIDAD DEL INTRANT EN ESTOS AÑOS: EL INTRANT EN MARCHA



4.8.1.3. ACUERDOS INTERINSTITUCIONALES

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) y el Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX) han establecido un acuerdo de colaboración que permitirá que cientos de miles de compatriotas expatriados puedan renovar sus documentos de licencias de conducir en nuestros consulados en todo el mundo. Inicialmente, empezamos a ofrecer estos servicios en las ciudades donde hemos identificado mayores asentamientos de dominicanos, como son en los Estados Unidos de Norteamérica, en las ciudades de New York y Miami, así como en Europa, en las ciudades de Madrid (España) y Roma (Italia). Esperamos en un futuro próximo tener estos servicios disponibles en cualquier pedacito del planeta donde haya un consulado de nuestro país.

todo aspirante que desee obtener la licencia de conducir, entre los que se debe exigir la entrega de un certificado médico psicofísico, así como el de reglamentar la forma en que se pueda diagnosticar objetivamente el estado mental y físico de un aspirante a conductor, el Decreto Núm. 3-19 de 4 de enero de 2019 que aprueba el **Reglamento de Certificado Médico Psicofísico de Conductores y de Centros Médicos Autorizados a su Expedición**.

Este Reglamento, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, tiene el objetivo de garantizar que los conductores que manejan en las vías del país lo hagan en perfecto estado de salud, demostrando que sus capacidades psicofísicas mínimas son suficientes para el desarrollo de la citada actividad, o que desarrollará la misma con ciertas restricciones y/o adaptaciones, atendiendo a las eficiencias que presentan que puedan ser solventadas.

Para ello el Reglamento establece los elementos que serán susceptibles de revisión y control, así como el procedimiento riguroso que se seguirá para acometerlo, siendo un requisito por lo tanto complementario y necesario para obtener y renovar la licencia de conducir. Este sistema de revisión ayudará a determinar las aptitudes y capacidades de los conductores, y establecerá los mecanismos de registro, control e inspección de los centros médicos que evaluarán su condición psicofísica, así como el procedimiento

4.8.2. EL FUTURO PSICOFÍSICO

Como ya dijimos, adelantamos en la parte jurídica, en enero de 2019 el Poder Ejecutivo aprobó seis reglamentos, que fueron elaborados por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), entre los que figura otro trascendental referido a los requisitos que debe cumplir



227



Directora de ENEVIAL, Miguelina Acosta, hace entrega de certificación de las 60 horas del servicio social, a 137 estudiantes del Politécnico San Valerio que desarrollaron proyectos y campañas de educación y Seguridad Vial

apropiado para la evaluación y exploraciones médicas y sus resultados, dando como resultado un informe que establezca si el aspirante a conductor es o no es apto para conducir en las vías públicas.

De este Reglamento se derivan una serie de Normativas Técnicas, también redactadas con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, que tratan de desarrollar el mismo en determinados aspectos. Entre ellas podemos citar las siguientes, por estar ya aprobadas:

- ***Normativa Técnica del protocolo y los instrumentos para realizar la exploración/evaluación de las aptitudes psicofísicas de los conductores***, que tiene por objeto establecer el procedimiento de la exploración/evaluación que se ejecutará en los Centros Médicos de Evaluación Psicofísica (CEMECO).
- ***Normativa Técnica sobre los Centros Médicos de Evaluación Psicofísica (CEMECO)***, que tiene por objeto determinar el régimen de acreditación de los Centros Médicos de Evaluación Psicofísica autorizados para verificar las aptitudes psicofísicas de aquellas personas que aspiran a obtener, renovar o recuperar las licencias de conducir, los requisitos que deben cumplir, así como su régimen de funcionamiento.
- ***Normativa Técnica sobre las Aptitudes Psicofísicas para la Conducción***, que tiene por objeto determinar las capacidades psicofísicas que deben reunir los conductores para obtener, renovar o recuperar la vigencia de cualquier Licencia de Conducir, así como las enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en su obtención renovación o recuperación de dicha Licencia, en función de las categorías establecidas.

4.8.3. LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES

El nuevo paradigma de capacitación de los aspirantes a conductores requiere la reglamentación de los centros en los que proporcionarles la formación adecuada, y para ello el Poder Ejecutivo aprobó mediante Decreto Núm. 1-19

de 8 de enero de 2019 el **Reglamento de Escuelas de Conductores**, elaborado por el INTRANT, redactado con el apoyo del INTRAS de la Universidad de Valencia, y cuyo objetivo es regular y mejorar la formación que se ofrece a los conductores en las Escuelas de Conductores, como una apuesta para que las mismas contribuyan a este cambio cultural en la que está inmerso el sector transporte de la República Dominicana.

Para ello, el mismo establece las condiciones mínimas que deben reunir las Escuelas de Conductores, y de las estructuras derivadas de las mismas, para ser autorizados a realizar la actividad propia que los caracteriza, considerando los recursos personales, materiales e inmateriales con que han de contar, su régimen de enseñanza, así como los aspectos administrativos de su funcionamiento.

4.8.4. EL PERMISO POR PUNTOS

Uno de los sistemas más exitosos para el control de las normas de tránsito, como así se ha demostrado en otros países, ha sido la implantación del sistema por puntos asociado a la licencia de conducir, de forma que el conductor parte de una “bolsa” de puntos de la que se van extrayendo los mismos si el conductor infringe las normas de circulación, pudiendo llegar a vaciarse de puntos, en cuyo caso se requiere al conductor que retorne al sistema formativo. La reglamentación de todo este sistema es lo que persigue el Decreto Núm. 4-19 de 8 de enero de 2019 que aprueba el **Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir**.

Este Reglamento, también redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia que complementa al de Licencias de Conducir, tiene el objetivo identificar y sancionar, mediante la retirada de puntos (para que no se quede en un castigo económico únicamente, ya que la administración, y concretamente el INTRANT, no tiene un afán recaudador con todo esto), a aquellos conductores que cometan determinadas infracciones, con el fin último de, centrándose en los reincidentes, impedirles que puedan conducir retirándoles la licencia de conducir, y reinsertarlos si cumplen con la rehabilitación que se les prescriba, ya sea de orden médico-psicológico porque exista una patología, o mediante los oportunos cursos de recuperación de puntos que contribuyan a concienciarlos y cambiar sus actitudes y comportamientos.

De este Reglamento se derivan una serie de Normativas Técnicas que tratan de desarrollar el mismo en determinados aspectos, y que están pendientes de Consulta Pública. Entre ellas podemos citar las siguientes:

- ***Normativa Técnica sobre los Cursos de Sensibilización, Reeducación Vial y Cambio de Actitudes para los Titulares de una Licencia o Autorización de Conducir***, que tiene por objetivo establecer las condiciones, requisitos y contenidos de los cursos que deben recibir los infractores a las normas de tránsito a los que se les haya retirado la totalidad de los puntos del sistema.
- ***Normativa Técnica sobre Infracciones que Reducen Puntos***, que tiene por objetivo establecer con detalle las infracciones que suponen una retirada de puntos a aquellos conductores que las infrinjan, así como el número de puntos para cada una de ellas.

4.8.5. LOS PROGRAMAS EDUCATIVOS CON EL MINERD

Uno de los hitos más importante en materia de educación vial lo constituye la terminación, junto a la Dirección de General de Currículo del Ministerio de Educación y el trabajo del INTRAS la Universidad de Valencia, de los programas para incluir la educación vial en todos los niveles del sistema educativo de la República Dominicana.

En 2019, se trabajó con el MINERD en la elaboración de las versiones finales de los citados programas escolares de educación vial (ver Figura 45), con la novedad de que, con la asesoría de la Universidad de Valencia, el INTRANT desarrolló la propuesta de guías de trabajo en el aula, tanto para el profesor, como para el estudiante, las cuales, una vez implementadas por el MINERD, se constituirán en las herramientas fundamentales para lograr la implementación efectiva de la educación vial en el aula. Estos programas se entregaron al MINERD y se pretende comenzar a implementar en nuevo año escolar que inicia en agosto del 2020.



4.8.6. PARQUE EDUCACIÓN VIAL EN CIUDAD JUAN BOSCH

Dado que la educación preventiva es uno de los mecanismos más eficaces para generar hábitos de conducta segura en las vías, y fortalecer los conocimientos y capacidades en niños y jóvenes, requeridos para gestionar adecuadamente la seguridad vial en la República Dominicana, como parte de las iniciativas para promover la educación vial en el país, el INTRANT también diseñó, con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, la pista del Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial en la Ciudad Juan Bosch, Santo Domingo Este. En respuesta a la línea de acción 3.1.4 del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial en la República Dominicana 2017-2020, se ejecutaron actividades para habilitar las instalaciones de lo que sería el Primer Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial del país.

Este tipo de Parque de Educación Vial se considera un recurso didáctico con metodología activa, participativa y experimental en donde los estudiantes aprenderán normas, señales, estrategias, actitudes, valores, hábitos y comportamientos como peatones, ciclistas e incluso como conductores en edades más avanzadas, con el fin de crear una comunidad de futuros conductores más responsables.

El diseño de la pista del *Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial* (ver Figura 46. Representación en 3D del Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial.) en Ciudad Juan Bosch, incluye los siguientes elementos de: señalización horizontal y vertical, paisajismo, equipamiento de las áreas administrativas, operativas y modificaciones al diseño base por estándares de estas.



Figura 45. Programas formativos: Cuadernos de actividades del alumno, primer y segundo ciclo de educación primaria

La construcción fue realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), bajo diseño formulado por Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) y entregada al INTRANT en julio del pasado 2019, cuenta con un área de construcción de 8,657 m² distribuidos en el área de pista, parques, aulas especiales de orientación, zona de realidad virtual y realidad aumentada, donde la tecnología es el elemento principal en la interacción educativa. Tiene capacidad para recibir entre 50 y 100 niños por día, lo que equivale a 15,000 mil niños cada año, aproximadamente, en edades desde 6 hasta los 18 años.



Figura 46. Vista del Parque Infantil de Educación Vial finalmente ejecutado.

233

La instalación educativa, gestionada por la ENEVIAL, fue inaugurada por el presidente de la República, Lic. Danilo Medina Sánchez en el mes de julio del 2019, en el proyecto habitacional Ciudad Juan Bosch, en un entorno diseñado con todos los componentes de las vías de tránsito. La edificación principal tiene las oficinas administrativas, garita de seguridad, verja perimetral y frontal, elementos de paisajismo, espacios para parqueos, baños para damas y caballeros e iluminación, además de las propias vías del parque construidas en una escala menor, señalizadas e iluminadas para impartir educación vial a niños y jóvenes escolares en las edades antes señaladas.

En el citado parque, primero en su clase en República Dominicana, los niños y jóvenes son recibidos por un personal administrativo que le guía al aula de formación luego de hacer

el debido registro en la boletería y a partir de allí, comienzan la aventura de tres horas de aprendizaje, donde realizan charlas de orientación respecto a la seguridad vial, actividades dinámicas y juegos educativos con lo que se propone que éstos aprendan a identificar y evitar situaciones de peligro, al tiempo de divertirse en un espacio seguro.



Figura 47. Inauguración del Parque Infantil de Educación Vial en julio de 2019

Desde el inicio de operaciones de este parque en el ámbito escolar, en octubre de 2019 (ver Figura 12. Primera visita al Parque, por parte de escolares de la Escuela Primaria Profesor Juan Bosch), ha impactado de manera directa a más de 3,000 infantes provenientes de distintos centros educativos (Escuela Primaria Gabriela Mistral, Jehová Proveerá, Centro Cristiano Logos, Escuela República Dominicana, Escuela de Sordos San Andrés y Escuela Primaria Buenos Aires, entre otros). Estos alumnos recibieron instrucción sobre seguridad vial, juegos prácticos de roles como peatón, conductor y agente de tránsito, incluyendo en sus actividades el uso de tecnología avanzada de realidad virtual y aumentada.



Figura 48. Primera visita al Parque, por parte de escolares de la Escuela Primaria Profesor Juan Bosch

4.8.7. LOS CAMINOS ESCOLARES

El INTRANT, tomando en cuenta las solicitudes de los ciudadanos, intervino en cuarenta y cuatro (44) zonas escolares evaluando las problemáticas del entorno, mediante levantamientos realizados en los horarios de entrada y de salida y el análisis de la situación de las vías y su comportamiento respecto al centro. Asimismo, se analizó la señalización horizontal y vertical; y finalmente,

se plantearon soluciones en busca de una mejor viabilidad en las zonas afectadas por los centros educativos.

A continuación (Figura 50. Propuesta Reacondicionamiento entorno al plantel Benito Juárez.) se observa una propuesta de reacondicionamiento planteada por el INTRANT en el entorno de la escuela Benito Juárez, que incluye elementos de señalización horizontal y vertical, de calzado del tránsito para reducir la velocidad en las vías del entorno, y prohibición de estacionamiento en determinados puntos de la zona.



235

Figura 49. Propuesta Reacondicionamiento entorno al plantel Benito Juárez.

Estas iniciativas, como muchas otras que lleva a cabo el INTRANT, viene respaldada desde el punto de vista regulatorio por medio de la recientemente aprobada *Resolución sobre de Caminos Escolares*, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, que tiene por objeto establecer la planificación, características, diseño, condiciones de seguridad, e implementación progresiva de los caminos escolares o rutas seguras. La premisa fundamental de esta normativa es el correcto diseño de los Caminos Escolares se debe desarrollar un proceso participativo e inclusivo (con presencia de todos los actores intervinientes), que atienda a todos los factores y actores que inciden o tienen alguna responsabilidad en este ámbito, siempre en procura de establecer como prioridad la movilidad segura nuestros menores escolarizados.

- **Guía Para la Evaluación e Implementación de entornos escolares seguros**

Alineado con el citado Reglamento, y con el fin de dar soporte técnico a la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad a cargo de los municipios, el INTRANT ha desarrollado una *Guía Metodológica para Elaborar Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad*. Este documento ha sido redactado con el apoyo técnico de la Organización Panamericana de la Salud /Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS), contándose además con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y tiene por objetivo proponer una serie de conceptos y pasos para que autoridades y representantes a nivel local puedan diseñar de manera multisectorial y sistemática el mencionado plan, de forma que se facilite su implementación y monitoreo a nivel local. Dicho de otro modo, pretende centrar las acciones y coordinar los esfuerzos que cada una de las organizaciones participantes desde sus respectivas responsabilidades deben de poner en marcha.

236

4.8.8. CAPACITACIÓN DE PROFESIONALES

La Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), a través de su Programa de Profesionalización de Conductores compuesto por los módulos de Normas de Tránsito y Señalizaciones, Servicio al Usuario, Primeros Auxilios y Manejo Defensivo, certificó conductores y auxiliares de transporte de instituciones públicas y privadas, como la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), el Banco Central y DOMICEN.

Como una respuesta a la necesidad educativa en términos de Seguridad Vial, tras convenio con autoridades del Ministerio de Educación, también fueron capacitados en el Programa de Profesionalización de Conductores, un total de **Cuatrocientos Ochenta y Seis 486** jóvenes de Educación Media, provenientes de diferentes Centros Educativos del Distrito Escolar 15-02, fungiendo como entes de prevención a los futuros conductores, al tiempo de certificarles las horas de Labor Social requeridas en su programa académico.

Con relación a las capacitaciones realizadas para obtener la Licencia de Conducir y a infractores de la Ley 63-17, desde este departamento, así como desde los Módulos Regionales y Provinciales, se capacitaron los Facilitadores de

licencia para la implementación de un nuevo manual de conducción, y se inició a la capacitación en base a los nuevos manuales para la obtención de licencias en las distintas categorías para impartir las charlas a nivel nacional, siendo éstas las siguientes:

1. Charlas para Permiso de aprendizaje. Conocimientos Comunes
2. Charlas para Licencia de conducir categoría 01: Vehículo De Motor De Dos Ruedas.
3. Charlas para Licencia de conducir categoría 02: Vehículos Livianos
4. Licencia especial para personas con incapacidad física parcial
5. Charlas para Licencia de conducir categoría 03: Vehículo De Motor Menos De 40 Pasajero
6. Charlas para Licencia de conducir categoría 04: Vehículo De Motor más De 40 pasajeros
7. Charlas para Licencia de conducir categoría 05. Vehículos De Operaciones

237

Junto a ello destacan otras iniciativas para la capacitación de profesionales como las siguientes:

1. La capacitación de los facilitadores(as) a nivel nacional.
2. Formación de facilitadores e instructores de la Dirección General del Servicio Militar Voluntario.
3. Adecuación de la infraestructura educativa (aulas y salas de espera).
4. Programa de Formación Inicial para Conductores Profesionales
5. Equipamiento de las aulas, así como la mayoría de los Módulos Regionales y Provinciales.
6. Instalación de simuladores e instalación de un Aula Virtual, en la página web del INTRANT.

Las estadísticas del año que mostramos a continuación son la mejor evidencia del éxito de estas iniciativas de capacitación:

	DIC 2018	ENE RO	FEBRE RO	MAR ZO	ABRI L	MAYO/nue vo Manuales de Conducció n	JUNIO/n uevo Manuales de Conducció n	JULIO/n uevo Manuales de Conducció n	AGOSTO/ nuevo Manuales de Conducció n	SEPTIEM BRE/nuevo Manuales de Conducció n	OCTUBR E/nuevo Manuales de Conducció n	NOVIEMB RE 2019/nuevo Manuales de Conducció n
CHARLAS DE EDUCACIO N VIAL	4,640	6,605	4,737	5,496	4,062	5,970	4,860	6,460	5,622	4,802	4,437	4,500
Nota: este cuadro se diseñó a partir de la implementación de los nuevos manuales de Licencia de Conducir, los datos del mes de abril se recogieron en el antiguo formato, los datos correspondientes a los meses mayo y junio, se realizó de tal forma por los cambios que se realizaron en cuanto a las diferentes charlas y sus categorías.												
INFRACTO RES	157	104	48	208	161	101	122	253	244	228	163	160
RENOVACI ONES	751	1038	773	711	674	818	573	704	625	577	724	700
UNIDADES MOVILES	1,368	2,204	2,098	2,335	1,621	1,777	1,923	2,871	1,884	2,401	2,013	2,000
PRUEBA DE HABILIDAD	48	80	48	46	33	53	40	37	42	34	46	40
REPROBAD OS EDU. VIAL	157	212	219	165	213	451	212	119	177	53	197	190
RESULTADO MODULOS PROVINCIA LES	0	2,895	3,129	2,394	2,591	5,922	3,299	6,020	5,478	5,161	4,099	4,000

Tabla 11. Total de iniciativas generales, según tipo, entre diciembre 2017 y noviembre 2018

- **Formación de choferes en las nuevas empresas de transporte privado (en gestión).**

Durante el año 2019 se elaboraron propuestas académicas para la formación de nuevos choferes, para ello diseñó un programa de formación en conducción profesional para las categorías de licencia 03 y 04. A través de dicho programa, se logró formar y capacitar a 93 conductores que operan en la ruta Núñez de Cáceres, pertenecientes a la empresa OCHONUCA.

- **Cursos-talleres sobre Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)**

A lo largo del año 2018, se realizaron dos cursos talleres sobre ITS para la Gestión de la Movilidad y otros dos más sobre ITS en el Transporte Público de Pasajeros, orientados y organizados por separado tanto para funcionarios y técnicos del sector público, como para estudiantes universitarios de las áreas de ingeniería del Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC).

4.8.8.1. TÍTULOS TÉCNICO PROFESIONAL

En el año 2019 se continuó con el proceso de revisión y mejora de la oferta formativa elaborada bajo el procedimiento metodológico de la Dirección General de Educación Técnico Profesional del MINERD, con el apoyo de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y el trabajo del Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, resultando incorporados dos títulos nuevos que fueron agregados a los elaborados anteriormente: Bachillerato Técnico en Movilidad y Seguridad Vial y Bachillerato Técnico en Formación y Educación Vial. Estos dos títulos, sumados a los elaborados el año pasado, Bachillerato Técnico en Operaciones de Transporte Terrestre, Bachillerato Técnico en Servicios de Transporte, así como el Técnico Básico en Conducción de Vehículos, constituirán la oferta académica final que implementarán los politécnicos dominicanos para certificar bachilleres en áreas técnicas en el sector transporte, teniéndose la voluntad de que se inicie con un piloto del Bachillerato Técnico en Formación y Educación Vial en la Provincia Hermanas Mirabal.

239

4.8.8.2. UNIVERSIDADES

- **Formación educativa en Universidades**

Dándole seguimiento a uno de los ejes centrales del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de la República Dominicana (Eje No. 3 Educación), se completó el primer Diplomado de Educación Vial impartido por facilitadores de la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), con el apoyo del Instituto Nacional de Formación y Capacitación del Magisterio (INAFOCAM), la Oficina Técnica Provincial Hermanas Mirabal y el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI). El mismo contó con la participación de 31 maestros de la provincia.

Resta por desarrollar toda una serie de Posgrados y Masters para los cuales se han comenzado a hablar con el Consejo de Rectores de la República Dominicana, y algunas de sus universidades más prestigiosas, de las que unas cuentan con un acuerdo marco con la Universidad de Valencia.



Reunión con Responsables de INTEC



Reunión con responsables UASD

4.8.8.3. OTRAS CAPACITACIONES REALIZADAS POR ENEVIAL

El INTRANT también ha realizado avances en materia de **Educación, Seguridad Ciudadana y Desarrollo Social**, a través del “Programa de Profesionalización de Conductores” ejecutado por la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), y su jornada continua de charlas de sensibilización y conciencia ciudadana, destacando las siguientes iniciativas:

- **Entrenamiento a la Policía Juvenil Comunitaria:**

Como una nueva iniciativa de cara a la juventud, un total de 1,350 miembros de la Policía Juvenil Comunitaria fueron sensibilizados a través de charlas de Seguridad Vial.

- **Charlas de Educación Vial Institucional:**

Con el objetivo de asociar la Seguridad Vial a la Responsabilidad Social Corporativa de las empresas y del sector Transporte en general, durante el año la ENEVIAL impartió diferentes charlas en instituciones públicas, privadas, como el Consorcio Energético Punta Cana-Macao, Propagas, RD FLUYE de DOMINOS PIZZA, Ministerio de Medio Ambiente, Escuela Taller del Ministerio de Trabajo, Instituto Nacional para la Calidad (INDOCAL), Security Force y el Sindicato de Choferes de Gaspar Hernández.

- **Charlas Para Infractores de Ley de Movilidad:**

Dando cumplimiento a otras de las atribuciones que le competen a la ENEVIAL en el marco de la ley 63-17, un aproximado de 900 infractores, de los cuales la mayoría fueron motoristas, recibieron las charlas correspondientes para crearles conciencia sobre la movilidad segura, y en los casos que aplicaban, se les hizo obtener o renovar su licencia de conducir.

Durante el 2018, la ENEVIAL realizó una labor sin precedentes, con entrenamientos sobre Educación y Seguridad Vial, Ley núm. 63-17, taller de Manejo Defensivo, asimismo, y charla para infractores como se muestra en la Tabla 12. Tabla resumen de charlas de capacitación impartidas en 2018.

RESUMEN DE CHARLAS IMPARTIDAS 2018	
Charla / Taller	Personas Capacitadas
Capacitación ITS (Sistema de Transporte Inteligente)	30
Educación Vial para Permiso de Conducir	54,941
Infractores de Tránsito	9,293
Ley 63-17	410
Manejo Defensivo	283
Seguridad Vial	8,995
TOTAL	73,952

Tabla 12. Tabla resumen de charlas de capacitación impartidas en 2018

En el año 2019 la ENEVIAL continuó con la labor incansable de entrenamiento a los ciudadanos en Educación y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Primeros Auxilios y Ley 63-17, así como, en Vehículos de Carga, Principales Normativas y Reglamentos sobre Licencias, Módulos dos (2) y tres (3), Servicio al Usuario, Manual sobre Conocimiento Común, Manuales de Categoría tres (3) y cuatro (4); de igual manera, Capacitación sobre Sistema Gestión de Calidad. En total 266 charlas fueron impartidas a 196 instituciones públicas y privadas, dentro de las que figuran: Nestlé Dominicana, Industrias Banilejas, Diario Libre, Universidad Católica del Cibao, DIGEPRES, ENEVIAL, entre otras, impactando a 10,196 ciudadanos.

4.9. ÁREA DE COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD

243

Desde el año 2018, la Dirección de Comunicaciones del INTRANT ha venido implementando una estrategia de comunicación externa para dar a conocer a los ciudadanos los planes y proyectos del organismo, a través de los distintos medios de comunicación. Así se ha ido proporcionando a la ciudadanía, con la máxima transparencia y ética, la información oportuna sobre su quehacer institucional, así como los comunicados o avisos de carácter público relativos a las ejecutorias de implantación de la Ley núm. 63-17.

Conociendo el papel preponderante de los medios para interactuar con los ciudadanos y la importancia de que los propios ciudadanos se

sientan integrados y comprometidos con la reforma del sistema de tránsito y transporte terrestre y la seguridad vial en la República Dominicana, se coordinó la participación de la Directora Ejecutiva, Ing. Claudia Franchesca de los Santos, en numerosos espacios de alcance masivo y en convocatoria abierta a la prensa, facilitando que día a día la población pudiera ser testigo de los logros, proyectos y retos del organismo.

Asimismo, se ha trabajado en el diseño, construcción y divulgación de contenidos informativos y educativos (gráficos, escritos y audiovisuales), con el propósito de sensibilizar a las personas sobre la Seguridad Vial, y



Equipo de la Dirección de Comunicación del INTRANT, junto a la Directora Ejecutiva y el Director del OPSEVI, durante acto lanzamiento primer boletín del Observatorio

fomentar el conocimiento y respeto de la Ley y de las normas de tránsito establecidas en ella.

La Dirección de Comunicaciones se sirve de distintos canales para la divulgación de todo este contenido informativo, con el fin de dar la máxima difusión al mismo. Entre ellos podemos citar los siguientes: la web corporativa del INTRANT (<https://intranet.gob.do/>), la aplicación móvil (INTRANT RD), las redes sociales (Facebook, Twitter, Instagram y Youtube), y presencia en distintos medios de comunicación por radio y televisión.

4.9.1. LA WEB

245

En cumplimiento de la Ley 200-04 de Libre Acceso a la Información y Comunicación, y del protocolo establecido por la Oficina Presidencial de Tecnología de la Información y Comunicación (OPTIC), la Dirección de Tecnología de la Información y Comunicación trabajó en el diseño e implementación de una página web, incluyendo su respectivo sub-portal de transparencia. Para garantizar la comunicación y la eficacia del servicio en el interior del país, las oficinas provinciales fueron dotadas de computadoras, equipos y acceso a internet.

La Dirección de Comunicaciones, así como la de Dirección de Tecnología han establecido canales de interacción para la cooperación e intercambio de información con multitud de instituciones, entre las que podemos destacar las siguientes:

- Procuraduría General de la Republica: Información de las multas de tránsito por medio de un servicio Web.
- Dirección General de Impuestos Internos: Informaciones sobre los vehículos de motor del país por medio de un Protocolo de Transferencia de Archivos (File Transfer Protocol, FTP).
- Dekolor: Base de Datos de Licencias a través de medios extraíbles.
- DIGESSETT-AMET: Estadísticas de accidentes de tránsito por medio de archivos, vía email.

- **Junta Central Electoral:** Datos de los ciudadanos a través de servicios Web.

De forma paralela, el INTRANT ha venido proporcionando servicios al ciudadano a través de su página web. En este sentido, en su sede central se implementaron módulos para los sistemas de registro de talleres, transporte de carga, pagos y otros servicios en línea, así como para los permisos especiales para el transporte de carga. A modo de ejemplo, a continuación se describen brevemente las tareas acometidas para proporcionar el servicio de registro online de los vehículos de transporte de carga:

- **Registro Nacional de Vehículos de Carga**

Junto a la Dirección de Tecnología y apoyando la estrategia de Republica Digital, esta dirección trabajó en el desarrollo de un sistema tecnológico a través del cual los usuarios pueden realizar el Registro de los Vehículos de Carga, utilizando como medio el Internet. Desde un link de acceso en el portal del INTRANT, los usuarios tienen acceso a una plataforma para realizar este registro de forma fácil y rápida, sin necesidad de acudir a las oficinas. Junto con este servicio, el Permiso de Circulación en Feriado de Navidad y Año Nuevo es un módulo dentro del sistema de registro de vehículos de carga que se puede solicitar a través del portal institucional del INTRANT.

- **Optimización y fortalecimiento del portal web del INTRANT**

El INTRANT trabajó la optimización y mejora de su portal web, con la asesoría de la Universidad de Valencia y el apoyo de la OPTIC, para potenciar la capacidad de utilizarlo no solo como una herramienta para informar y educar a la sociedad, sino también para interactuar con los ciudadanos de una manera mucho más amigable, sencilla y efectiva. Además, se crearon también subportales de Dependencias tan importantes como son la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL) y el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI).



4.9.2. APLICACIÓN MÓVIL

La aplicación INTRANT-RD es una app del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) de la República Dominicana para utilizar desde el teléfono móvil. Permite obtener información actualizada y en tiempo real sobre el sistema de movilidad y transporte público, sobre cuestiones tales como como la distribución y paradas predeterminadas del Metro de Santo Domingo o del Teleférico, así como corredores y paradas del sistema de autobuses de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA). La aplicación se encuentra disponible una modalidad de navegación vía GPS, a través de la cual se puede solicitar la forma más efectiva de llegar a nuestro destino mediante el uso del transporte público en cualquiera de sus modalidades (Metro, Teleférico, OMSA). Adicionalmente, también se han incorporado las siguientes funcionalidades:

- Reportar: permite informar de averías en el sistema de semáforo, interrupciones de la circulación de vehículos, accidentes, obstrucciones en la vía, etc.
- Solicitud de Asistencia vial y llamadas de emergencia al Sistema 911.

- Consulta en tiempo real de multas.
- Verificación de estatus de licencia de conducir, así como realización del pago en línea de dicha renovación.
- Sistema de alerta temprana sobre planificación de obstrucción del tráfico o desvío en la vía pública.
- Ubicación geográfica de estacionamiento de bicicletas.

Actualmente los ciudadanos pueden descargarse la aplicación a través de la plataforma de distribución digital Google Play, y se está trabajando para poder ofrecerla a través de la Apple Store.

4.9.3. REDES SOCIALES

Valorando la importancia de las redes sociales para la integración de los ciudadanos ante los planes de mejora del tránsito, el transporte y la movilidad en nuestro país, hemos habilitado canales de comunicación a través de las redes: INTRANT en Facebook, @intrantrd en Instagram, @INTRANT_RD en twitter y el canal de Youtube INTRANT_RD. A través de dichas redes hemos dado seguimiento a denuncias, preguntas y sugerencias de los ciudadanos, así como asistencia respecto a los servicios ofrecidos por la institución, además de poner al alcance de todos las noticias e informaciones sobre las actividades, proyectos y operativos llevados a cabo.

De julio 2017 a junio 2020, hubo cerca de 35,690,000 impresiones a través de dichas redes sociales, con un promedio mensual 396,555 impresiones. En el primer semestre de 2019 se alcanzó la cifra de tres millones veintiséis mil doscientos usuarios (3,026,200), con una importante mejora en el posicionamiento de la institución y en indicadores como el engagement (fidelización de los usuarios), interacción (comentarios y publicaciones compartidas), seguidores, impresiones (cantidad de veces que aparece una publicación a un usuario) y alcance (usuarios únicos que ven el contenido).

Crecimiento por red



346.4%

Facebook

*De 1,942 a 8,670
suscriptores**



6,023.4%

Instagram

*De 1,067 a 65,337
seguidores*



272.5%

Twitter

*De 8,854 a 32,90
seguidores*

*En Facebook medimos las personas suscritas y no las que han dado clic en "Me gusta", pues las suscripciones son las que determinan el volumen de alcance e impresiones.

4.9.4. CAMPAÑAS PUBLICITARIAS

Conforme a los proyectos de implementación de la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, el INTRANT ha desarrollado campañas de orientación y sensibilización hacia los ciudadanos.

Las campañas de comunicación del INTRANT durante el año 2018 fueron las siguientes:

- **Temporada Béisbol invernal:**

250

Durante el mes de enero, bajo la temática “Usa tu Casco”, “Ponte el Cinturón”, “Respeta la Luz Roja” y “No uses el Celular al Conducir”, se realizaron actividades consecutivas en las finales de la temporada de Béisbol en el Estadio Quisqueya. Con esta jornada se impactó a unos 150 mil ciudadanos.

- **Peatón Seguro RD:**

Trabajamos la campaña de implementación del plan “Peatón Seguro”, una iniciativa que tiene finalidad preservar la vida de los peatones, y que se ejecuta como Plan Piloto en la intersección de las avenidas John F. Kennedy y Abraham Lincoln. En ese sentido, se colocó publicidad exterior (ver Figura 50. Cartel de la campaña de implementación del Plan) en la Estación Pedro Mir del Metro de Santo Domingo, en la plaza Ágora Mall y Galería 360. El plan se ejecutó en tres fases, cada una desarrollada por dos semanas de activación presencial, volanteo y promoción educativa. Se calcula que esta campaña tuvo en 2018 un número de impacto aproximado de 5.3 millones de personas. Esta campaña también se realizó en 2019.



251



Directora Ejecutiva del INTRANT, Ing. Claudia Franchesca de los Santos, y la Directora de Movilidad Sostenible del INTRANT, junto al Patronato Nacional de Ciegos, deja en operación primer semáforo con dispositivo sonoro para personas ciegas



Figura 50. Cartel de la campaña de implementación del Plan "Peatón Seguro" de 2018



Figura 51. Campaña Unión Santa 2018 por tus Valores y Seguridad

- **Unión Santa 2018 por tus Valores y tu Seguridad:**

Celebrada junto al Centro de Operaciones de Emergencia (COE), con el desarrollo de actividades de seguridad y concienciación, a los fines de prevenir víctimas de siniestros viales (ver Figura 51. Campaña Unión Santa 2018 por tus Valores y Seguridad).

- **Activación Concierto Ricardo Arjona:**

promoción de mensajes de Seguridad Vial a 22 mil personas que asistieron al concierto del cantante Ricardo Arjona, a través de un equipo de promoción estratégica de la institución.

- **Descubre Barahona 2:**

se promovió la labor del INTRANT, y se realizaron operativos de educación vial y concienciación ciudadana en puntos de alta concentración vehicular y peatonal de la ciudad de Barahona, además de un stand institucional a propósito de la celebración de la feria ecoturística “Descubre Barahona2”.

- **Encuesta para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible:**

con el fin de dar a conocer la aplicación de la encuesta para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que realizó el INTRANT en el Gran Santo Domingo con el apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo, durante los meses mayo y junio de 2018 se realizó una campaña a través de las redes sociales, avisos en la prensa y volanteo en puntos estratégicos de la provincia (ver Figura 52. Cartel de promoción de la Encuesta para el PMUS Gran Santo Domingo).

- **Bicicletada por el Día Europeo Contra el Cambio Climático:**

A propósito del Día Europeo Contra el Cambio Climático realizamos una jornada de promoción en la Plaza Juan Barón del Malecón de Santo Domingo, que fue el punto de concentración de la bicicletada “Unidos en Acción por el Clima”, organizada por la Unión Europea y otros organismos en la que más de 1,500 ciclistas realizaron un recorrido urbano, incluyendo el entorno del INTRANT. Con la celebración por primera vez en el país de la Semana de Movilidad Sostenible del 22 al 29 de septiembre, realizamos una campaña de concienciación y educación ciudadana a través de los medios digitales y redes

sociales. Durante la Semana de Movilidad Sostenible, el impacto a través de las redes sociales se reflejó con 633 mil 522 cuentas promedio alcanzadas.

- **Producción Audiovisual:**

Como una pieza clave para la gestión de la comunicación institucional, de enero a junio 2018, se produjo un total de 152 contenidos audiovisuales.

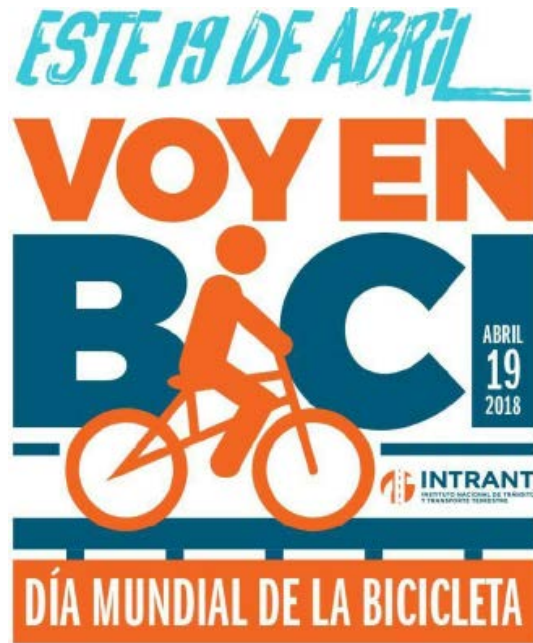
- **Voy en Bici, la Campaña:**

Campaña celebrada a propósito del Día Mundial de la Bicicleta con una jornada de charlas en universidades y un recorrido urbano en bicicleta para promover la movilidad urbana no motorizada (ver Figura 53. Afiche Día Mundial de la Bicicleta, y Figura 54. Ruta ciclista Día Mundial de la Bicicleta.).

254



Los datos obtenidos en las encuestas serán de carácter confidencial y no se hará pública ninguna información que haga referencia directa a los encuestados, y se agradece que al participar se brinde una información real y objetiva ya que servirá para tener un mejor sistema para transportarnos en el futuro.



255

Figura 53. Afiche Día Mundial de la Bicicleta, 19 de abril 2018.



Figura 54. Ruta ciclista Día Mundial de la Bicicleta.

Las campañas de comunicación del INTRANT durante el año 2019 incluyeron el diseño gráfico, producción audiovisual, material promocional, estrategia de redes sociales, manejo con la prensa y gestión de las relaciones públicas. Las campañas realizadas son las siguientes:

- **Día Mundial de la Bicicleta:** El INTRANT celebró el Día Mundial de la Bicicleta el día 03 de junio del año 2019, mediante un conjunto de actividades desde el sábado 01 de junio hasta el lunes 03 de junio.
 - **Sábado 01 de junio | Lanzamiento:** El sábado 1 de junio se inició el lanzamiento de la campaña “Voy en Bici 2019”, con un encuentro familiar y de ciclistas del Gran Santo Domingo, en el cual se abordaron temas relacionados a la incorporación de dicho modo de transporte para una movilidad sostenible.
 - **Domingo 02 de junio | Bicicoro:** El domingo 2 de junio se realizó una actividad para toda la familia llamada “BICICORO”. En este evento, el Malecón de Santo Domingo y sus inmediaciones se convirtieron en el lugar ideal que dio cabida a la apropiación por parte de sus ciudadanos de un espacio peatonal en la Av. George Washington de sano esparcimiento (ver Figura 55), para disfrutar del litoral marino mientras se utilizaba la bicicleta sin limitante alguna.
El Bicicoro dio cabida a aproximadamente 1,300 personas y más de 170 bicicletas estuvieron circulando en la actividad. Durante este domingo familiar, los dominicanos pudieron acercarse más a la bici y utilizarla de forma urbana, entendiendo cómo esta es un medio de movilidad sostenible para nosotros como personas y para nuestra ciudad.
 - **Lunes 03 de junio | Día mundial de la Bicicleta:** El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) puso en marcha el lunes 3 de junio el piloto de un carril bici (ver Figura 58. Imágenes Piloto carril Bici habilitado en el), con motivo a la celebración del Día Mundial de la Bicicleta (ver Figura 56. Parte de la audiencia que se dio cita en el acto del Día Mundial Bici en Galerías 360 y Figura 57. Foro sobre el uso de la bicicleta), el cual conectó las ciclovías existentes de la Av. Winston Churchill y de la Av. George Washington, a través de dos carriles de 3 km, ambos segregados del tránsito de vehículos mediante el uso de conos y vigilados por más de 30 agentes

capacitados de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y la Policía Nacional. Con la habilitación de este carril se logró la movilización segura y exitosa de más de 200 ciclistas en los ejes de dichas avenidas.



Figura 55. Desarrollo del Bicicoro en el Malecón de Santo Domingo

Durante todo el día, se llevó cabo el #bicichallenge del IN-TRANT, un concurso para incentivar a nuestros empleados a desplazarse en bicicleta al trabajo. El premio fue un día libre de trabajo y un certificado de participación. Asimismo, se dispuso la entrega de certificados a instituciones que se unieron al reto.



Figura 56. Parte de la audiencia que se dio cita en el acto del Día Mundial Bici en Galerías 360



Figura 57. Foro sobre el uso de la bicicleta



Figura 58. Imágenes Piloto carril Bici
habilitado en el Día Mundial de la
Bicicleta (2020)

• Jornada de Educación Vial Infantil

En abril 2019 se realizó la primera Jornada de Educación Vial Infantil de la República Dominicana, con el apoyo de UNITAR/CIFAL-MADRID, en la que se expusieron las condiciones del país respecto a la seguridad vial infantil, estadísticas, marco legal regulatorio (Ley núm. 63-17), los avances en investigaciones respecto a la seguridad vial en otros países, normativas y características de los sistemas de retención infantiles, etc. También se destacó el trabajo del médico pediatra como prescriptor de la seguridad vial infantil así como el trabajo de rescate al momento de un accidente de tránsito.

Esta jornada estuvo acompañada de una sección de capacitación teórica y práctica, en la cual miembros de los organismos de rescate del país recibieron instrucciones de cómo actuar ante un rescate infantil durante un siniestro vial (ver Figura 59. Simulacro de rescate infantil en accidente de tránsito). Los organismos participantes fueron el Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad 911, la Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas (COMIPOL), la Defensa Civil, la DIGESETT y el Cuerpo de Bomberos de la República Dominicana.

259



Figura 59. Simulacro de rescate infantil en accidente de tránsito

• Jornada en Feria del Libro

En el mes de mayo, a propósito de la celebración de la XXII Edición de la Feria Internacional del Libro Santo Domingo 2019, la institución participó con jornadas de educación e información a los visitantes en materia de Seguridad Vial (ver Figura 60. Stand del INTRANT durante la Feria del Libro.), enfatizando sobre los diferentes riesgos que supone estar en las vías sin respetar las normas de seguridad y de respeto a las señales. En este sentido, se les exhortó a tomar todas las medidas correspondientes, de acuerdo al rol que desempeñen como peatones, pasajeros del transporte público, así como conductores de motocicletas, bicicletas, entre otros. Dichas jornadas fueron realizadas por nuestra Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), con el apoyo de la Dirección de Seguridad Vial.



Figura 60. Stand del INTRANT durante la Feria del Libro.

• Operativo de Seguridad por Fecha Especiales

En la semana Santa 2019 participamos en la jornada prevención de accidentes en coordinación con las direcciones de Movilidad, Vehículos de Motor, Departamentos de Transporte Urbano y Dirección Supervisión y Control.

- **Otras campañas realizadas durante 2019:**

- Operativo Altagraciano 2019.
- Pacto por la Vida Semana Santa 2019.
- Quinta Semana Mundial Para la Seguridad Vial ONU.
- Manuales de Conducción y Seguridad Vial.
- Boletín OPSEVI.
- Canales de Atención al Usuario.
- Voy en Bici.
- Servicio Unidad Móvil de Licencias.
- Tómatelo en Serio.

261

4.9.5. PRESENCIA EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN

El INTRANT ha tratado, en todo momento, de incrementar la visualización de sus acciones orientadas a la ciudadanía, con el propósito de llegar más a ella, concienciarle sobre la importancia y la responsabilidad de cada dominicano en revertir los datos de siniestralidad vial y hacerle partícipes de este cambio. Para ello, no cabe duda que un medio fundamental para alcanzar este objetivo pasa por incrementar la presencia en los medios de comunicación, tanto en emisoras de radio como en canales de televisión. A continuación se exponen algunas de las iniciativas y acciones que el INTRANT ha llevado a cabo con este fin:

- **Curso-taller “Tránsito y Seguridad Vial: Fundamentos Básicos Para la Comunicación en RD”**

Con el objetivo de familiarizar a los medios de comunicación en el manejo de los temas de la Seguridad Vial, el INTRANT dio inicio a una serie de actividades de formación e información, con periodistas y líderes de opinión. Por lo que el INTRANT impartió dos talleres sobre la Ley núm. 63-17 de Movilidad,

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana con el tema: “Curso Introductorio Tránsito y Seguridad Vial: Fundamentos para la Comunicación en República Dominicana”, a más de 50 comunicadores.

En ese sentido, la Directora Ejecutiva Claudia Franchesca de los Santos sostuvo encuentros con los directores de medios y conductores de los principales programas de radio y televisión, en el que adelantó las ejecutorias que tiene programadas la institución sobre el ordenamiento y regulación del tránsito en el país, y enfatizó sobre la importancia de que cada comunicador conozca en detalle los contenidos de la ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, pero sobre todo, la máxima autoridad del órgano rector escuchó las inquietudes de los participantes. (ver Figura 61. Encuentro con medios de comunicación).

Asimismo, De los Santos dispuso, con la certificación de la Universidad de Valencia, un curso-taller con el tema “Tránsito y Seguridad Vial: Fundamentos Básicos Para la Comunicación en RD”, impartido a más de 50 comunicadores, entre ellos jefes de redacción y periodistas que cubren los ámbitos del tránsito, la movilidad y el transporte terrestre.



Figura 61. Encuentro con medios de comunicación

• Visita de comunicadores al INTRANT

A lo largo de los últimos tres años, varias figuras de la comunicación del país visitaron el INTRANT para analizar con su Directora Ejecutiva sobre el arduo trabajo que viene desarrollando la institución para prevenir los siniestros viales y mejorar la movilidad terrestre. Estos comunicadores se convirtieron en portavoces de la misión de salvar vidas a través de impulsar una movilidad más segura, eficiente y sostenible. Estas figuras son influyentes en los medios de comunicación y redes sociales, puesto que les siguen cientos de miles de personas. Entre ellos están: Bolívar Valera, Joel López, Jatnna Tavárez, Reymon Pozo, Miguel Céspedes, Iván Ruíz, Mariasela Álvarez, Ingrid Gómez y Miralba Ruiz.

Todas estas personalidades, y otras más, se hicieron eco de las campañas de Educación Vial impulsadas desde el INTRANT con la intención de crear mayor conciencia en la población sobre la importancia de respetar las señales de tránsito y el manejo responsable, y ayudar a evitar más siniestros en las vías públicas. Cada una de las figuras tuvo también la oportunidad de expresar sus preocupaciones y proponer ideas sobre los temas relacionados con el tránsito vehicular en el país. Esas inquietudes fueron socializadas con la Directora Ejecutiva del INTRANT.

• Difusión de campañas en medios de comunicación

Distintas actividades han sido difundidas en los medios de comunicación. Como ejemplo, se puede mencionar la campaña “Tu vida puede cambiar en un segundo”, una campaña de educación vial que busca concienciar a los ciudadanos sobre la necesidad de conducir de manera responsable y con respeto a las leyes de tránsito, difundida en CDN canal 37, tras el convenio INTRANT y CDN.

Como parte de la agenda llevada a cabo en el país para prevenir la siniestralidad vial vinculada a la conducción bajo los efectos del alcohol, el INTRANT y la DIGESETT, también desarrollaron jornadas de concienciación a los ciudadanos de Higüey, provincia La Altagracia, así como otras localidades del país. Para el caso específico de esta provincia, con la celebración del Día de la Altagracia aumenta el flujo de tráfico hacia Higüey, por lo que unos equipos técnicos de estas instituciones realizaron un recorrido en diferentes medios de comunicación de esa demarcación para explicarle a la ciudadanía de qué se trataba la iniciativa #Tómatelo en Serio, cómo se implementan los operativos de pruebas de alcoholemia a nivel mundial y los aspectos de la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que sustentan ese programa, con el objetivo de reducir los siniestros viales. En el itinerario del Media Tours de la citada provincia, fueron visitadas varias emi-



HOY VIERNES
ENTREVISTA
CLAUDIA
FRANCHESCA
DE LOS SANTOS
DIRECTORA
EJECUTIVA
DEL INTRANT

PROGRAMA:
 HOY MISMO

COLOR VISION

HORA: 7:15 A.M.

GOBIERNO DANILO MEDINA
RD CRECE Y SE
DEMOCRATIZA

INTRANT



ENTREVISTA
CLAUDIA
FRANCHESCA
DE LOS SANTOS

VIERNES 17
DE ABRIL

Programa
 El Gobierno
 de la Mañana
 Z 101.3

INTRANT



soras de radio (La Revuelta, entre otros) y programas televisivos, dónde se les informó a los higüeyanos que la campaña busca educar a la población antes de implementar las sanciones que dicta referida Ley sobre conducir en estado de embriaguez (ver Figura 62. Visita a la emisora La Revuelta).



Figura 62. Visita a la emisora La Revuelta

- **Otros Media Tours realizados en diferentes momentos con las Direcciones pertinentes:**
 - **“Tómatelo en Serio, si manejas no tomes” 15 y 16 de enero 2019, Bávaro:** entrevista con Fernando Placeres del programa radial La revuelta, entrevista con el periodista Julio González del periódico Bávaro News, entrevista para el programa Directo al Pueblo contacto Natanael Rodríguez.
 - **“Semana Nacional de la Movilidad Sostenible 2019” del 19 de agosto al 13 de septiembre,** con presencia en los siguientes medios: El Show del Medio día: Color Visión, Extremo a Extremo (TV), y las siguientes emisiones de radio: El Mismo Golpe: Zol 106-5 FM, Jochy Santos, Acelerando, Sobre Ruedas, El Gobierno

de la Mañana, El Destapón, Vehículos en la Radio, El Mañanero con Boli, La Kabinita con la Tía Nancy.

- **"Tómatelo en serio" Santiago 15 y 16 de octubre 2019**, con presencia en los siguientes medios: El Cafecito con Haime Thomas, Hogar y Vida Súper TV55, programa de Fabián: Ustedes y Nosotros, Medio Día Light de Amistad 101.9 FM, A todo Color con Claudio, Entre amigos, Visita al Listín Diario, visita a periódico La información, El Show de Nelson (canal 25), Francisco Muy Diferente 101.9 FM, Hola buenas tardes con Ney Zapata.
- **"Tómatelo en serio" Santiago 24, 25 y 26 de octubre 2019**, con presencia en los siguientes medios: Buenas Noches del canal 55 y Medio Día Light de Amistad 101.9 FM
- **"Tómatelo en serio" San Francisco de Macorís 7, 8 y 9 de noviembre 2019**, con presencia en los siguientes medios de TV: Programa Tocando Fondo, Programa De Mañana, El Toque del Medio Día, Meridiano Interactivo, Sin Limites, Contactos Diarios y Programa Sobre Todo.
- **"Día mundial de la bicicleta" del 28 de mayo al 3 de junio 2020**, con presencia en los siguientes medios: Micrófono Abierto, Desafíos de la actualidad, Domingo Latino, Al caer la tarde con Jordi y Creciendo en valores

267

4.9.6. LAS SEMANAS

4.9.6.1. NACIONAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Primera edición de la semana nacional de la movilidad sostenible (2018)

La primera Semana de la Movilidad Sostenible se realizó como una campaña dirigida a sensibilizar tanto a las autoridades como a los ciudadanos, sobre cómo mejorar su calidad de vida de acuerdo a la forma en que se movilizan, y los beneficios del uso de modos de transporte más sostenibles como el trans-

porte público, la bicicleta y los viajes a pie. Se celebró entre 22 al 29 de septiembre de 2018 (ver Figura 63. Afiche Semana Nacional de Movilidad Sostenible.), abarcando una serie de actividades listadas a continuación:

268



Figura 63. Afiche Semana Nacional de Movilidad Sostenible.

- **Día Mundial sin Autos**

El 22 de septiembre se celebra internacionalmente el día mundial sin autos, por lo que se realizó una caminata por la ciudad apta para todo público, culminando en la Av. Winston Churchill, una de las vías más transitadas del Distrito Nacional. En el referido lugar se habilitó un espacio de esparcimiento (ver Figura 64. Día Mundial Sin Autos: espacio para actividades de esparcimiento en Av. Winston Churchill.), que incluyó presentaciones artísticas, charlas educativas, exhibición de bicicletas, estatuas vivientes y sorpresas preparadas para toda la familia, entre otras actividades.

- **Peatonalización Ciudad Colonial**

En coordinación con la Alcaldía y el Ministerio de Turismo, los días 22 y 23 de septiembre de 2018, se llevó a cabo la peatonalización de las calles Arzobispo Meriño e Isabel la Católica (tramo comprendido entre la calle Padre Billini y calle Las Mercedes). Con el fin de promover la cultura de desplazamiento a

pie, se realizaron diversas actividades culturales y de esparcimiento para toda la familia (ver Figura 65. Afiche Peatonalización Ciudad Colonial).



Figura 64. Día Mundial Sin Autos: espacio para actividades de esparcimiento en Av. Winston Churchill.



Figura 65 Afiche Peatonalización Ciudad Colonial.

- **Smart Movers**

Desde el 25 al 27 de septiembre, el personal del INTRANT interactuó con los usuarios de transporte público del Gran Santo Domingo en las paradas y estaciones más importantes y de mayor flujo de personas del Metro Santo Domingo y el Teleférico. Durante la jornada, se compartieron informaciones sobre los beneficios que tiene el uso del transporte público en nuestra ciudad.

- **Desafío de Movilidad Sostenible (#MSChallenge)**

Del 25 al 28 de septiembre, el INTRANT junto a otras entidades del sector público y privado, incentivó a sus empleados a movilizarse hacia el trabajo y sus hogares en modos de transporte más sostenibles, premiándolos según lo logrado.

- **Piloto Corredor Lincoln**

Como resultado de los trabajos de reordenamiento del transporte realizados por el INTRANT, se habilitó un corredor de transporte público en la Av. Abraham Lincoln, operado por la Oficina Metropolitana de Servicio de Autobuses (OMSA), que funciona bajo los estándares operativos recomendados por la institución.

- **Bici-embajadores del INTRANT**

Del 22 al 28 de septiembre, el INTRANT junto a diversos grupos de ciclistas compartió el mensaje de los deberes y derechos de los ciclistas en nuestras calles. La actividad se desarrolló en dos vertientes: la primera, recorridos en bicicleta por toda la ciudad con mensajes alusivos a la semana, y la segunda, con charlas educativas por parte de la Escuela Nacional de Educación Vial (ENE-VIAL), en colegios y escuelas de Santo Domingo y otras provincias del país.

- **Peatonalización avenida Gustavo Mejía Ricart**

Como resultado de las mesas de trabajo en las que INTRANT ha participado, el viernes 28 de septiembre se peatonalizó un tramo de la Av. Gustavo Mejía Ricart, entre la Av. Lope de Vega y la Av. Tiradentes. El cierre se realizó con el apoyo de los comercios del área, universidades y artistas urbanos, para realizar intervenciones bajo el concepto de “urbanismo táctico”, grupos de motocicletas, presentaciones artísticas y los cuerpos castrenses dominicanos.



- **Concurso web – ¿Cómo te mueves?**

Desde el 22 hasta el 29 de septiembre el INTRANT realizó un concurso web orientado a promover las formas de desplazamiento sostenible de la ciudadanía, premiando a la persona que reportó a través de un video o imagen la manera en que se desplazó durante esa semana de una manera creativa y original, y que a consecuencia de esto recibió más “me gusta” por las redes sociales de la entidad.

- **Box de motocicletas**

El 23 y 24 del citado mes, junto a artistas urbanos, universidades e instituciones amigas, se elaboraron espacios para motocicletas y bicicletas en algunas intersecciones de la ciudad, bajo el concepto de urbanismo táctico.

272

- **Rally Urbano - ¿Cuánto conoces tu ciudad?**

Con el fin de promover el uso adecuado, seguro, responsable del transporte público y mejorar la percepción que tienen los usuarios sobre el mismo, el INTRANT, con motivo de cierre de la Semana de Movilidad Sostenible, realizó el 29 de septiembre un rally urbano por toda la ciudad utilizando el sistema de transporte público. En el mismo participaron estudiantes de 5to. y 6to. grado, bachilleres y universitarios, utilizando distintos modos de transporte, sus conocimientos en historia, habilidades físicas y psicológicas y recorriendo la ciudad para completar todo un circuito diseñado para el disfrute de todos los involucrados. El equipo ganador fue premiado con un año completo de servicios gratis de transporte público (Teleférico de Santo Domingo, el Metro de Santo Domingo y unidades de la OMSA).

Segunda edición de la semana nacional de la movilidad sostenible (2019)

La segunda versión de la Semana Nacional de Movilidad Sostenible, a iniciativa del INTRANT, con el fin de promover el uso en el país de modos de transporte no motorizado y amigable con el medio ambiente, se celebró desde el domingo 22 con el “Día Mundial sin Auto”, hasta el domingo 29 de septiembre de 2019 con el “Paseo por el Barrio Chino”. Se desarrollaron actividades en el Gran Santo Domingo, Santiago y otras ciudades del interior, incluyendo las siguientes:

• Día mundial sin Auto

El INTRANT celebró el domingo 22 de septiembre el Día Mundial sin Auto, peatonalizando un tramo de la avenida España desde el puente flotante hasta la Av. 26 de Enero, con una concentración masiva en Punta Torrecilla y Puente Flotante, Santo Domingo Este. Esta actividad supuso el inicio de la 2da Edición de la Semana Nacional de Movilidad Sostenible, con el propósito de sensibilizar a los ciudadanos y a las autoridades sobre cómo mejorar su calidad de vida respecto a la forma en que se movilizan.

La actividad contó con la participación de aproximadamente 1,500 personas, incluyendo a los 1,000 ciclistas que circularon en el área peatonal del evento (ver Figura 66 Día Mundial Sin Auto.), al que se sumaron un total de 72 instituciones públicas y empresas privadas en apoyo a esta actividad.

273



Figura 66 Día Mundial Sin Auto.

• Seminario Web y Lanzamiento SITP App

El INTRANT realizó su primer seminario web, donde se presentaron las acciones contenidas dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo (PMUS). En el mismo evento, el INTRANT puso a disposición de los ciudadanos la aplicación móvil INTRANT RD, que ofrece información a los usuarios del Gran Santo Domingo sobre las opciones disponibles del siste-

ma integrado de transporte público urbano e interurbano, entre otros beneficios.



Figura 67. Seminario web en universidades.

Durante la conferencia en línea participaron más de 300 estudiantes de las universidades UNPHU, INTEC, UASD, O&M, APEC (ver Figura 67 Seminario web en universidades.), así como público interesado desde la web, quienes hicieron las preguntas de lugar a través de la plataforma habilitada para el seminario, y que fueron contestadas de inmediato durante el evento.

• Urbanismo Táctico y Design Week

Con el objetivo de revitalizar el espacio público urbano y brindar seguridad a los miles de peatones que diariamente se movilizan, el INTRANT realizó los días 24 y 28 de septiembre una jornada de señalización en cruces peatonales con Urbanismo Táctico en 8 intersecciones del Gran Santo Domingo y Santiago, en colaboración con instituciones públicas como la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD), el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y la Alcaldía de Santiago, con el apoyo del sector privado de Wendy's, Caonabo Estrella, Bepensa Dominicana, Construrama by Cemex Dominicana, Falconeye, Fusión, Grupo Ramos, Industrias Aguayo y Productos Químicos Panamericanos del Caribe.

La actividad consistió en la implementación del diseño de arte urbano integrado a las marcas en el pavimento de los pasos peatonales (ver Figura 68 Urbanismo táctico en la) con la participación de estudiantes de las universidades UASD, UNPHU, INTEC, el Liceo Militar San Miguel Arcángel y artistas urbanos.



Figura 68 Urbanismo táctico en la Av. Máximo Gómez con C/ Juan Sánchez Ramírez.

275

En el mismo marco, el INTRANT brindó apoyo a la iniciativa del Design Week República Dominicana (DWRD), en donde se peatonalizó la calle Agustín Lara para realizar intervenciones de urbanismo táctico, exhibiciones de diseño y gastronomía por empresas del área, mostrando sus productos y servicios. En ella los ciudadanos pudieron disfrutar en familia de las actividades llevadas a cabo.

• Segunda Mesa de Electromovilidad

El INTRANT, en seguimiento a la primera mesa de trabajo conformada en materia de energía alternativa de transporte, realizó el jueves 26 de septiembre el segundo encuentro con el propósito de iniciar la elaboración del Plan Estratégico de Electromovilidad de la República Dominicana (ver Figura 69 Segunda Mesa de Electromovilidad.).



Figura 69 Segunda Mesa de Electromovilidad.

La mesa de electromovilidad surge como respuesta al compromiso país asumido en la declaración de París sobre la movilidad eléctrica y el cambio climático (COP21), con el fin de reducir en un 25% las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), al 2030. Entre los objetivos de la declaración y el llamado a la acción también está la meta de que al menos un 20% de todos los vehículos de carretera (automóviles, vehículos de dos o tres ruedas, camiones, autobuses y otros), operen con energía eléctrica en el 2030.

• Hora Sorpresa

Durante la Semana Nacional de Movilidad Sostenible 2019, se implementó “La hora sorpresa”, un espacio para el disfrute de los usuarios de empresas de transporte colectivo como un regalo por su lealtad con el servicio. Caribe Tours y APTPra permitieron presentaciones artísticas que incluyeron espectáculos de magia, talleres ecológicos para toda la familia y Perico Ripiao en sus terminales y autobuses (ver Figura 70 Hora sorpresa).



Figura 70 Hora sorpresa

277

• Sigue el coro en la Gustavo

El INTRANT, con la intención de promover la movilidad sostenible durante esta semana, peatonalizó vías tanto en Santo Domingo Este como en el polígono central del Distrito Nacional. Una de las vías peatonalizadas fue un tramo de la Av. Gustavo Mejía Ricart entre las avenidas Lope de Vega y Tiradentes, en el cual predomina el uso de suelo comercial. Los ciudadanos hicieron uso de la vía para caminar, montar bicicleta o patinetas y disfrutar de las atracciones que ofrecieron los diferentes comercios de la zona (ver Figura 71 Actividades de los comercios en la Gustavo Peatonal.).

• De paseo por el Barrio Chino

El INTRANT concluyó el domingo 29 de septiembre la celebración de la segunda edición de la Semana Nacional de Movilidad Sostenible con el cierre al tránsito vehicular y la peatonalización de un tramo de la avenida Duarte y un tramo de la calle Benito González, área conocida como el Barrio Chino, donde asistieron más de 1,000 personas que disfrutaron de los comercios de la zona, actividades al aire libre, mercado chino, exhibición de vehículos eléctricos e instrumentos musicales de materiales reciclados, parque-parqueos, presentaciones artísticas, espectáculo de dragones chinos, urbanismo táctico, peatones ópticos e intercambio de botellas plásticas por plantas (ver Figura 72 De paseo por el Barrio Chino).

- **Actividades del lunes 23 de septiembre al 27 de septiembre**

- MSChallenge

La iniciativa del #MSChallenge logró nuevamente que instituciones públicas y empresas privadas incentivaran a sus colaboradores para que aceptaran el reto de moverse de una forma diferente y más sostenible utilizando el transporte público, compartiendo vehículo con otros compañeros de trabajo, bicicletas, e incluso patinetas, planificando las rutas para mayor aprovechamiento del tiempo.

- Transporte Público Gratis para usuarios vulnerables

Varias empresas de transporte público de la ciudad como ASO-PROMIJA (R-94), Caribe Tours, Compañía de Transporte Víctor Hugo, CONTRASEPALVIL (Ruta 21), SIUCHOLA (R-56) y Transporte Marves, así como la operadora interurbana de la Región Este, APTPRA, ofrecieron sus servicios gratuitamente en algunas rutas, del 23 al 27 de septiembre, para estudiantes, envejecientes y personas con movilidad reducida, como una manera de incentivar el uso del transporte público en los usuarios más vulnerables de las vías.

- Moviclaje

Algunos operadores de transporte público urbano e interurbano como OMSA, APTPRA y Caribe Tours, ofrecieron sus servicios a la ciudadanía a través del intercambio de botellas plásticas por pasajes. Más de 200 personas en la semana se movilizaron en transporte colectivo usando botellas plásticas, que más tarde fueron recicladas con la ayuda del proyecto "Dominicana Limpia" con sus denominados "Puntos Limpios" y convertidas en nuevos productos, tanto locales como internacionales (ver Figura 73. Moviclaje OMSA.).

- Concurso Investiga: Movilidad No Motorizada

El INTRANT realizó el lanzamiento, el lunes 23 de septiembre 2019, de la primera edición de la convocatoria nacional para la presentación de estudios sobre temas relacionados a la mejora de la movilidad no motorizada, junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Es por esta que nace la iniciativa de generar un espacio para la creatividad y la innovación, en donde los participantes puedan promover ideas y soluciones a través de una investigación especializada que promueva el desarrollo sostenible en las ciudades.

- Concurso web ¿Cómo te mueves?

Este Concurso (ver Figura 74. Ganador del concurso.) tuvo como objetivo principal motivar a los usuarios de las vías del Gran Santo Domingo a desplazarse hacia sus destinos habituales de una manera más sostenible, invitándoles a publicar fotografías o videos en sus cuentas personales de Instagram de la manera en que realizan sus desplazamientos durante la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible 2019.

- Mini-embajadores

Su objetivo fue crear conciencia, en estudiantes de distintos centros educativos entre edades de 6 a 14 años, sobre los sistemas de transporte colectivo existentes y cómo tener una movilidad segura. La dinámica comprendió visitas guiadas al Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial ubicado en Ciudad Juan Bosch.

Alrededor de 238 estudiantes fueron transportados desde sus academias, gracias a la colaboración de OMSA y Caribe Tours, quienes pusieron a disposición varias de sus unidades de autobuses para el traslado de los mini-embajadores.

- Jornada de capacitación a chóferes de transporte público

El INTRANT con la participación del BID, y con el fin de fomentar la movilidad reducida como uno de los pilares de la 2da Edición de la Semana Nacional de Movilidad Sostenible, realizó una jornada de capacitación de chóferes, colaboradores y personal del transporte público urbano e interurbano (ver Figura 75. Jornada de capacitación a los chóferes.), incluyendo el transporte masivo, para que concieran la manera correcta de abordar a personas con movilidad reducida (PMR).

Se capacitó a 200 personas por 7 entidades relacionadas con la movilidad reducida: CONADIS, APROVIPEDIFI, ASODOFIMO, CIMUDIS, FENADID, FUDCI y la Fundación Gissell Eusebio, las cuales hicieron énfasis especial en los conocimientos teóricos, técnicos y actitudinales que deben dominar a la hora de abordar una persona con movilidad reducida.



Figura 71. Actividades de los comercios en la Gustavo Peatonal.



Figura 72 De paseo por el Barrio Chino



281

Figura 73. Moviclaje OMSA.



Figura 74. Ganador del concurso.



Figura 75. Jornada de capacitación a los chóferes.

4.9.6.2. SEMANA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL

Semana de la seguridad vial 2017

La primera edición de la Semana Nacional de la Seguridad Vial se realizó del 19 al 26 de noviembre de 2017 con el propósito de promover una cultura de seguridad en las vías, con mensajes educativos dirigidos a la ciudadanía en torno a las principales infracciones que se cometen en el tránsito.

En esta semana el INTRAN, a través de los medios de comunicación, redes sociales y activación de equipos en intersecciones estratégicas, interactuó con más de 5,105,822 de ciudadanos, dirigiendo mensajes de prevención y Seguridad Vial a la ciudadanía. Con este fin se empleó una estrategia coordinada para impactar a los conductores y peatones, con contenidos alusivos a respetar el rojo del semáforo, usar el cinturón de seguridad, transitar con el casco protector, no usar el celular al conducir, no transitar en vía contraria y mantener la licencia de conducir al día.

La celebración de esta Semana se inició con una misa en honor a las víctimas mortales de los accidentes de tránsito, en la Catedral Primada de América. La

semana conmemorativa en honor a las víctimas del tránsito fue desarrollada en coordinación con la Presidencia de la República, y los ministerios de Salud Pública (MSP), Educación (MINERD), Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).

Semana de la seguridad vial 2018

Durante la segunda edición de la Semana de la Seguridad Vial, celebrada en 2018, realizada con el propósito de reforzar el mandato de la Ley núm. 63-17 de garantizar la Seguridad Vial en el país, el INTRANT se dirigió a los conductores y de manera especial a peatones y motociclistas como grupos más vulnerables, para concienciarlos sobre los principales factores de riesgo de los siniestros viales.

Asimismo, el Intrans dio a conocer los primeros datos consolidados por su Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), evidenciándose así en 2017 una reducción en el número de fallecimientos a causa del tránsito de un 10.07% respecto al 2016. Respecto a las muertes de motociclistas, el OPSEVI reflejó una reducción de 211 víctimas (un 14.5% menos) en 2017 respecto a 2016.

La institución rectora del transporte también impartió cursos de Manejo Defensivo y Relaciones Humanas Aplicadas al Tránsito, así como charlas y encuentros con diferentes grupos que conforman el sistema de trans-

porte, como asociaciones de motoristas y transporte urbano e interurbano de pasajeros, en federaciones de la provincia Santo Domingo, San Cristóbal, Higüey, La Vega y Santiago.

Atendiendo a uno de los grupos más afectados en las vías, realizó el operativo "Motociclista Seguro", con el propósito de concientizar a cientos de motociclistas de la provincia Santo Domingo sobre la importancia de cumplir con las normas establecidas al circular por las vías para proteger sus vidas y las de los demás.

En lo relativo a la Seguridad Vial para los niños, el INTRANT habilitó un Parque Infantil de Educación Vial en la plaza Megacentro, Santo Domingo Este y realizó un entrenamiento sobre el "Uso de Sistema de Retención Infantil en Vehículos" a médicos de la Sociedad Dominicana de Pediatría, así como pasantes de escuelas de medicina de las universidades.

En otro orden, para establecer contacto directo con los ciudadanos, además de hacerlo a través de las redes sociales y medios de comunicación, un equipo de promoción educativa del INTRANT hizo presencia en diferentes intersecciones de Santo Domingo y Santiago para sensibilizar a los conductores y peatones sobre el comportamiento correcto en las vías. Igualmente, se realizaron levantamientos de puntos críticos identificados como de mayor accidentalidad dentro del país.

Finalmente, también hubo espacio para la semana conmemorativa en recuerdo a las víctimas del tránsito, que se desarrolló en coordinación con la Presidencia de la República, diversos Ministerios y otras instituciones nacionales.

Semana de la seguridad vial 2019

- **Actividad de Apertura Semana de la Seguridad Vial 2019**

La tercera edición de la Semana de la Seguridad Vial, comenzó el día 17 de noviembre de 2019, con una convivencia de integración en el Parque de Educación Vial Infantil en Ciudad Juan Bosch, en la que estuvieron presentes residentes y visitantes de este gran proyecto habitacional, contando en total con más de 450 personas entre niños, padres y colaboradores de la institución (ver Figura 76. Acto de apertura Semana). En esta actividad, además de contar con las palabras de inicio del director del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), Ing. Hernán Paredes, también hubo presentaciones artísticas, orientaciones para los niños tanto teóricas y prácticas en el circuito del parque, y para los adultos capacitaciones sobre primeros auxilios y sistemas de retención Infantil.

284



Figura 76. Acto de apertura Semana

- **Visita a paradas de Motoconchistas**

El lunes 18 se visitaron diferentes paradas de motoconchistas llevando el mensaje de Seguridad Vial y precaución a estos usuarios vulnerables en Santo Domingo Oeste, Distrito Nacional y Santiago. A este recorrido nos acompañaron facilitadores de la ENEVIAL, agentes de la DIGESETT y de la Policial Nacional, además de los presidentes de las federaciones de motoconchistas.

Se visitaron 17 paradas (ver Figura 78. Visita a paradas de motoconchistas), interactuando con 157 motociclistas a quienes se les entregaron folletos de educación vial especializados a conductores de vehículos de dos ruedas, un material didáctico elaborado por el INTRANT y financiado por la Fundación MAPFRE, así como también se les educó sobre las recomendaciones y el comportamiento adecuado en la vía, la importancia de utilizar cascos, chalecos reflectivos, tener todas las luces en buenas condiciones y sus documentos reglamentarios.

285



Figura 77. Visita a paradas de motoconchistas

- **Orientaciones de Seguridad Vial para Deliverys o Repartidores**

Entre las actividades realizadas el lunes 18 se hicieron dos charlas tanto en la mañana como en la tarde a los repartidores en motocicletas de diferentes empresas que ofrecen servicios a domicilios (ver Figura 78. Charlas a repartidores). La asistencia contó con 80 repartidores que se dieron cita en las instalaciones de ENEVIAL y además de la charla recibida sobre educación vial, junto con la empresa CEMEX Dominicana, recibieron una capacitación sobre los puntos ciegos y a qué distancia deben estar de un camión el fin de evitar accidentes.



Figura 78. Charlas a repartidores

- **Difusión de mensajes educativos y de concientización en plataformas digitales y redes sociales.**

Durante toda la semana se fueron presentando videos explicativos de cada uno de los factores y grupos de riesgo, con el fin de concienciar a los ciudadanos sobre el correcto comportamiento en las vías públicas (ver Figura 79. Imagen de vídeo explicativo sobre respeto al rojo del semáforo). Estos videos además sirvieron de soporte a las actividades de promoción durante toda la semana.



Figura 79. Imagen de vídeo explicativo sobre respeto al rojo del semáforo

- **Street Marketing en diferentes puntos e intersecciones del Distrito Nacional**

Entre el martes 19 y el jueves 21 de noviembre, y continuando el trabajo que ya se ha venido haciendo, el equipo de promoción estuvo presente en diferentes puntos estratégicos del Distrito Nacional (ver Figura 81. Imágenes de Street Marketing con mensajes de seguridad vial), llevando el mensaje de la seguridad vial para que los diferentes usuarios de las vías se vieran motivados a circular de forma segura.

- **Conversatorio sobre buenas prácticas de Seguridad Vial laboral**

El martes 19 en las instalaciones de Claro Dominicana se celebró un conversatorio, al que asistieron 71 personas, sobre buenas prácticas de seguridad vial laboral contando con las empresas Cemex Dominicana, Cervecera Nacional Dominicana y Claro Dominicana como anfitrión. Estas empresas tuvieron la oportunidad de explicar a los presentes como aplican sus políticas de seguridad vial y los resultados que han tenido respecto a la disminución de los accidentes de tránsito en las jornadas laborales.

Además, desde el Departamento de Normas y Reglamentos y de Gestión de la Seguridad Vial se estuvo explicando el Reglamento sobre Planes de Seguridad Vial Laboral y las herra-

mientas que se están desarrollando para dar soporte a que las instituciones públicas y empresas privadas puedan elaborar y poner en marcha sus planes de seguridad vial laboral.

- **Charlas de Educación y Seguridad Vial para empresas**

Con el apoyo de la Escuela ENE-VIAL se impartieron charlas en diferentes empresas como: Propagas, DIPSA, Claro Dominicana, Banreservas, Altice Dominicana e Industrias San Miguel, logrando alcanzar con diferentes charlas sobre Manejo Defensivo, Seguridad Vial y Tómatelo en Serio a 260 colaboradores de estas empresas.

- **Conciencia a chóferes transporte público con relación a ciclistas y motoristas**

Con el apoyo de los grupos de ciclistas se impartió una charla para chóferes del transporte público interurbano y del INTRANT, a la que asistieron 16 chóferes y ciclistas (ver Figura 82. Charla de concienciación a chóferes de transporte público), con el fin de que puedan tener un comportamiento correcto en las vías cuando se encuentran cerca de un ciclista.

Además, se hizo una actividad práctica donde el chófer intercambió su rol con el de un ciclista y así concienciarlos de lo vulnerable que es un ci-

clista cuando un autobús le pasa muy cerca en la vía pública.

- **Día del INTRAN en el Estadio Quisqueya.**

El día 20 de noviembre fue establecido como día del INTRAN en el Estadio Quisqueya con el apoyo del equipo de Los Tigres del Licey, de manera solidaria con la causa de la Seguridad Vial y como continuidad de la promoción audiovisual educativa titulada “El Tigre que Sabe”, basada en el respeto de las señales de tránsito y de los peatones. Para iniciar el juego, la directora ejecutiva, Ing. Claudia Franchesca De los Santos lanzó la primera bola y los colaboradores de la institución permanecieron durante todo el partido y al mismo tiempo compartieron el mensaje de seguridad vial con todos los presentes. El escenario se prestó también para realizar activaciones educativas de la campaña Tómatelo en Serio (ver Figura 83. Un agente de la DIGESETT realiza la prueba del alcoholímetro a la mascota del equipo Tigres del Licey), y proyectar videos de las diferentes campañas de prevención llevadas a cabo por el INTRAN.

- **Conversatorio sobre vehículos seguros**

Durante la Semana Nacional de la Seguridad Vial, también se realizó un conversatorio sobre “Vehículos Seguros”, con la asistencia de representantes de concesionario y talleres

de vehículos donde se presentaron los puntos principales del reglamento ya aprobado sobre inspección técnica vehicular y las normativas para su aplicación. Además, el Señor Guaroa Ubiñas, experto automotriz, estuvo exponiendo sobre los elementos que definen que un vehículo sea seguro y que el comprador debe tomar en cuenta a la hora de adquirirlo.

- **Misa en recuerdo de las víctimas por accidentes de tránsito y en reconocimiento a los familiares y de las pérdidas y los sufrimientos de sus familias**

Como es costumbre cada año, se realizó el día 22 de noviembre la homilía en recuerdo de las víctimas por accidentes de tránsito, trayendo a los presentes una importante reflexión sobre el rol que como sociedad debemos tener para evitar que se produzcan hechos lamentables en las vías y que más personas pierdan la vida. La ceremonia tuvo lugar en la Catedral Metropolitana de Santa María de la Encarnación Primada de América, en la que participaron autoridades y colaboradores de la institución reguladora del transporte en el país. En esta misa la Directora Ejecutiva del INTRAN, anunció que la institución trabaja en la creación de unidad de atención psicológica y legal a víctimas accidentes de tránsito (ver Figura 84. Mensaje de la Directora Ejecutiva en la misa en recuerdo).



289

Figura 80. Imágenes de Street Marketing con mensajes de seguridad vial



Figura 81. Charla de concienciación a chóferes de transporte público

290



Figura 82. Un agente de la DIGESETT realiza la prueba del alcoholímetro a la mascota del equipo Tigres del Licey



Figura 83. Mensaje de la Directora Ejecutiva en la misa en recuerdo de las víctimas

4.9.6.3. PACTO POR LA VIDA

Al aumentar la movilidad urbana e interurbana durante las temporadas de alto flujo de desplazamientos, como Navidad y Año Nuevo, Semana Santa y el Día de la Altagracia, el INTRANT consideró necesario realizar una campaña de concienciación de la población con el objetivo de disminuir la cantidad de siniestros viales. En ese sentido, coordinó acciones orientadas al cierre de vías y habilitación de tramos peatonales por las actividades masivas nocturnas en el Gran Santo Domingo y a nivel nacional, desvíos y rutas alternativas por los cierres, y planes de viabilización en el entorno de centros comerciales para reducir las muertes y lesiones de la siniestralidad vial.

Sin embargo, todo lo anterior el INTRANT no lo hizo de manera aislada, sino dentro del marco de las acciones conjuntas de las más de 22 instituciones que integran el Centro de Operaciones de Emergencia (COE), estando la innovación en estos esfuerzos periódicos del Estado en tiempos de alto flujo de desplazamientos, en que precisamente a partir de la creación del órgano rector en materia de transporte en el año 2017, este vino a poner a disposición de estos operativos unos planes de movilidad y seguridad vial basados en datos precisos sobre donde, cuando y como ocurren los accidentes de tránsito, es decir, estrategias basadas en ciencia y datos objetivos sobre los siniestros viales, datos que por primera vez consolida en el país una dependencia especializada para ello, el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI).

Así es que a partir del año 2017, y muy especialmente en el 2018, cuando se inicia la campaña de comunicación “Pacto por la Vida”, realizada en estos períodos de altos flujos de desplazamientos de personas y bienes, es se da un salto cuántico en materia de coordinación de estas acciones inter-institucionales, enfocadas a salvar vidas, y fundamentalmente a salvar vidas en las vías.

La filosofía de “Pacto por la Vida” se basaba en que los ciudadanos entendieran que desde el Gobierno se harían todos los esfuerzos para protegerles, pero que lo más importante era que cada ciudadano asumiera una actitud responsable y prudente durante las festividades, tal y como recalcaron desde el inicio de esta campaña en el año 2018, la Directora Ejecutiva del INTRANT, la Ing. Claudia Franchesca de los Santos, y el el General Juan Manuel Méndez, Director del COE.

Por mencionar algunos de los resultados obtenidos con todo esto, en navidades del año 2018, se redujo en un 10.55% el número de personas lesionadas o afectadas, en 36% disminuyó la cantidad de personas intoxicadas y la



mortalidad por accidentes de tránsito bajó un 38.7%, según reportara el COE ese año, es decir, "Pacto por la Vida" trascendió y se convirtió en más que una campaña para salvar vidas en las vías, y se convirtió en una manera de provocar un comportamiento responsable de la gente en sentido general durante las festividades.

En Semana Santa de ese mismo año 2018, se obtuvieron resultados más alentadores, producto de las acciones conjuntas de las instituciones que integran el COE, todas bajo la campaña "Pacto por la Vida", la cantidad de accidentes ocurridos dentro del marco del operativo desplegado se redujo un 13%, y aunque como de costumbre, las motocicletas ocuparon la mayor cantidad incidentes, ese año se produjo una disminución de un 21% en la cantidad de accidentes de este tipo de vehículo, al comparar con el mismo período del año anterior.

En el 2019, los resultados fueron todavía más sorprendentes, en Semana Santa de ese año la cantidad de siniestros viales se redujo en un 76%, y en navidades, los afectados o lesionados por estos incidentes en las vías se redujeron en un 77%, mientras que los fallecidos bajaron un 16%. Es decir podemos concluir que "Pacto por la Vida" ha sido la campaña de seguridad vial, y por que no decirlo también, de responsabilidad ciudadana, más exitosa en la historia de la República Dominicana, según muestran los datos estadísticos del COE.

293



Figura 84. Pacto por la vida navidad 1

4.10. ÁREA DE MOVILIDAD

La Dirección de Movilidad Sostenible, como dependencia técnica y funcional del INTRANT, tiene el compromiso y la responsabilidad de poner en marcha aquellas iniciativas, estudios, acciones y proyectos relacionados con el área de movilidad, y así lo ha hecho desde los inicios de la institución. El propósito de esta área no es otro que el impulso de una movilidad más sostenible, entendiendo ésta tanto desde la perspectiva ambiental como de la seguridad vial, como una movilidad más respetuosa con el medio ambiente y más segura.

Una gran parte de las actividades que promueve esta Dirección tienen su foco en el Gran Santo Domingo, pues es en esta urbe donde se presentan los mayores problemas de movilidad (hecho que ha motivado, además de la creación del Centro de Control de Tráfico de Santo Domingo, la puesta en marcha de otras acciones en forma de Planes u otros programas de seguridad vial más ecológicos, orientados a peatones, bicicletas y transporte público colectivo). Sin embargo, la necesidad de una movilidad urbana sostenible no es exclusiva de las grandes áreas metropolitanas, sino que también se ha de impulsar en otros municipios, como también ha venido haciendo esta Dirección.

El logro de estos objetivos se basa en la implementación de acciones en materia de seguridad vial y señalización a nivel interurbano, y con proyección de

futuro, contemplando la aplicación de las nuevas tecnologías sostenibles y el impulso de la electromovilidad, con el fin de alcanzar una mayor presencia de los vehículos eléctricos en nuestra red vial.

4.10.1. PROYECTOS SANTO DOMINGO

4.10.1.1. EL PMUS DE SANTO DOMINGO

El INTRANT, con el apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y la Unión Europea (UE), dio a conocer en 2019 el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo, con el propósito de mejorar la calidad de vida, el entorno y los aspectos económicos de los ciudadanos del Gran Santo Domingo, desde la iniciativa *Movilize Your City*.

295

Se dedicó más de un año a su elaboración, iniciándose en 2018 con el proceso de encuestas Origen y Destino, en el que se aplicaron 10,000 encuestas en 4,326 hogares de los distintos municipios del GSD, recolectando información sobre los desplazamientos realizados por los ciudadanos. De este modo se pudo obtener una fotografía de cómo se mueven actualmente los ciudadanos de esa demarcación y disponer al mismo tiempo de información actualizada como un insumo clave para diseñar proyectos de movilidad adecuados a las necesidades de los ciudadanos (pues hacía 20 años que en el país no se hacía un estudio de esa naturaleza).

A raíz de dicha encuesta, se presentó el Diagnóstico del PEMUS para el Gran Santo Domingo al comité de Pilotaje. Durante dicha presentación se expuso la asimetría existente en cuanto a generación de viajes entre el Distrito Nacional y los municipios periféricos, debido a la concentración de la mayoría de las actividades, recursos y servicios en el D.N.



La directora de Movilidad Sostenible, Ing. Alexandra Cedeño, presenta el Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo 2030, una iniciativa apoyada por la AFD, septiembre 2019

4.10.1.1.1. PILOTO DE DISTRITO NACIONAL

A través de su dirección de Movilidad Urbana, el INTRANT puso en marcha las primeras acciones del Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible (PEMUS) cuyo plan piloto sirvió para levantar información sobre las condiciones del pavimento, los anchos de calzada, condiciones y obstrucciones de las aceras, señalización vertical, señalización horizontal e iluminación.

Entre las problemáticas encontradas figuraba la distribución desorganizada de los usos de suelo en el área, la inexistencia de zonas de sano esparcimiento y de estacionamientos de uso público, y los numerosos centros educativos que contiene y la atracción vehicular que generan, con el problema agregado de las actividades de carga y descarga en horarios aleatorios, sin espacios definidos para realizarla y sin tiempo de duración establecidos, entre otros.

Después de los levantamientos y análisis pertinentes, se realizó la propuesta final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del polígono piloto Piantini – Ensanche Paraíso. Por su parte, el INTRANT inició la implementación de cambios de sentidos viales en diferentes calles del sector Naco junto a la Alcaldía del Distrito Nacional y la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT). Esta iniciativa forma parte

del plan de gestión de tráfico de los cambios viales del proyecto “Polígono Central Ampliado”, con el objetivo de reducir los niveles de congestamiento en la ciudad para mejorar la movilidad urbana.



Figura 85. Portada del PEMUS

El período de prueba de esta implementación tuvo una duración de 90 días y, según las encuestas realizadas en el sector, un 88.5% de los usuarios de estas vías se encontraban satisfechos con el cambio gracias a beneficios como la mayor eficiencia en la red vial debido a nuevos patrones de circulación, el ahorro de combustible debido a reducción de los tiempos de viajes o el aumento de la seguridad vial debido a la disminución de movimientos vehiculares en las intersecciones.



Figura 86. Polígono Piloto para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

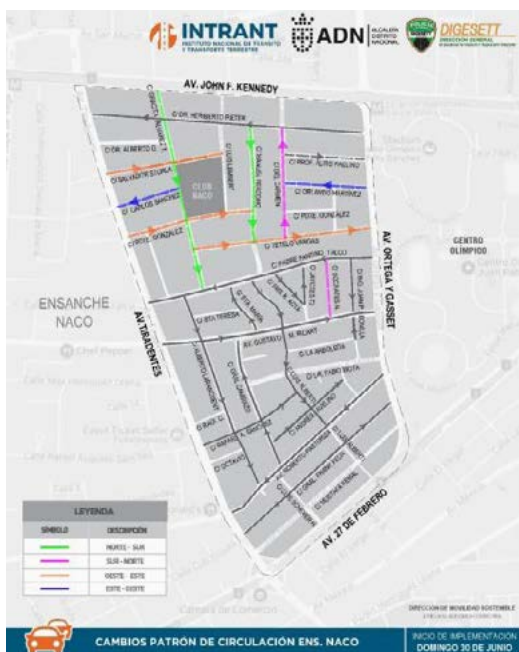


Figura 87. Patrón de circulación en el Ensanche Naco.

4.10.1.1.2. EL PMUS DE CIUDAD COLONIAL

Con el objetivo de promover una Movilidad Urbana Sostenible, el INTRANT intervino la Ciudad Colonial, presentando una serie de propuestas relacionadas a los estacionamientos, rutas de transporte público, vías peatonales, ciclo-vías y cambios en sentidos viales, incluyendo el cambio del patrón de circulación de algunas vías (ver Figura 88. Plano del Plan.).

Además, se determinó la cantidad de bahías de estacionamiento habilitadas para diferentes usos, tanto de carga y descarga, como de taxis, vehículos livianos y estacionamientos mixtos distribuidos de la siguiente manera (Ver Figura 89. Bahías de estacionamiento en Ciudad Colonial para diferentes usos).



Figura 88. Plano del Plan.



Figura 89. Bahías de estacionamiento en Ciudad Colonial para diferentes usos.

4.10.1.1.3. PRESENTACIÓN DEL PLAN NACIONAL

En el año 2019 se realizaron presentaciones al comité directivo encabezada por los alcaldes del Gran Santo Domingo (GSD) y el INTRANT; talleres y reuniones bilaterales con el MOPC, OMSA, DIGESETT y OPRET para construir la estrategia y definir las prioridades y orientaciones con los municipios; entrevistas con actores vinculados a la movilidad; y juntas de vecinos y centros educativos, éstos últimos establecidos como grupos focales.

La propuesta establecida al 2030 contempla mejorar la conexión interna a los municipios, desarrollar servicios de bicicletas, intervenciones a favor del peatón, el establecimiento de una tarifa integrada, modernizar el parque vehicular privado, renovar la flota de buses, y la transformación del sistema informal de conchos a un sistema empresarial de servicios de transporte público de pasajeros, entre otras. Dentro de los objetivos específicos del PMUS GSD se pueden mencionar:

1. Favorecer la movilidad y el acceso a los polos metropolitanos a todos los ciudadanos.
2. Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano.
3. Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad sostenible a nivel metropolitano.

A partir de dichos objetivos, se derivan acciones como la de dar carácter institucional a un sistema de movilidad a nivel del GSD, fortalecer las capacidades de los municipios en temas de movilidad, asegurar la financiación del sector transporte, y fortalecer la coordinación entre el INTRANT y los municipios, entre otras.

En este sentido, se llevó a cabo un proceso de evaluación y comparación de escenarios para establecer las modalidades de transporte más recomendables para cada corredor y cómo articular los ejes alimentadores con la red de transporte masivo (metro, tranvía, BRT, entre otros), incluyendo la puesta en marcha de la línea 1 de teleférico, la extensión de la Línea 2 de Metro, el inicio de la Línea 2 del teleférico, la ampliación de la capacidad de la Línea 1 de Metro, la construcción de las terminales interurbanas, corredores nuevos en operación, y el reordenamiento y fortalecimiento de los corredores actuales con los operadores de OMSA y privados, entre otros.

El proceso de socialización se apoyó en 60 acciones a corto, medio y largo plazo, que constituyen el Plan de acción del PMUS que se basan en los siguientes ejes:

- Favorecer el acceso a la movilidad y a las oportunidades metropolitanas a todos los ciudadanos.
- Contribuir al valor del territorio y la calidad del entorno urbano.
- Alinear las condiciones institucionales/técnicas/financieras con vistas a la implementación de un sistema de movilidad sostenible a nivel metropolitano.

De este modo, el citado Plan tiene acciones enfocadas a políticas públicas para generar los compromisos necesarios por parte de la ciudadanía y actores involucrados y fomentar el uso de los transportes públicos mediante una política tarifaria integrada, política de gestión de la demanda, coordinación de políticas de ordenamiento urbano y de movilidad, entre otras. El plan de acción también conlleva un protocolo de evaluación y seguimiento de las mejoras generadas por las acciones implementadas.

Dentro de las acciones que ha venido desarrollando el INTRANT con el apoyo de la Unión Europea y la AFD, también se evaluaron los costos vinculados, capacidades de financiamiento y fuentes complementarias, para ase-

gurar la implementación y la sostenibilidad del plan. En este sentido se proyecta un cambio significativo en el uso y el reparto modal de los servicios del transporte público, una reducción del tiempo de viaje promedio, y una reducción al 2030 de un 20% de las emisiones de CO₂ como consecuencia del transporte.

En resumen, el plan de acción del PMUS formaliza un compromiso del conjunto de los actores locales, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, alineado con el objetivo país para el cambio climático y generando cambios en la forma en que hoy en día se movilizan todos los dominicanos, contando con un sistema de transporte público más eficiente y una ciudad más amigable para todos con respeto al medio ambiente.

Para conocer con mayor detalle esta propuesta, recomendamos la consulta del documento explicativo de actuaciones en el siguiente [enlace](#).

4.10.1.2. ACCIONES/INTERVENCIONES

4.10.1.2.1. PEATON SEGURO SANTO DOMINGO

Casi el 20% de los fallecidos en accidente de tránsito en el periodo 2010-2016 en el país eran peatones. El INTRANT, consciente de la situación de peligro que vive este colectivo puso en marcha la iniciativa *Peatón Seguro* con el triple objetivo de: mejorar la movilidad peatonal en las principales intersecciones del Gran Santo Domingo y otras ciudades del país; dotar de mayor seguridad a las personas que utilizan estas vías mejorando las aceras, con restricciones de algunas áreas para todos los transeúntes; y promover la movilidad no motorizada con el fin de preservar la integridad física de los ciudadanos.

Entre las principales acciones de la iniciativa, destacan la creación de facilidades de accesibilidad universal para las personas con movilidad reducida, la habilitación de nuevas áreas peatonales, o la iluminación de las áreas intervenidas. Todo ello especialmente reforzado en áreas de elevada concentración peatonal, como las inmediaciones de las estaciones de metro.

Para llegar a este planteamiento, ha sido necesario destinar un gran esfuerzo en las etapas de planificación y diseño, con trabajos de campo que nos han permitido conocer los flujos peatonales en diferentes entornos de la ciudad.

A modo de ejemplo, podríamos citar las acometidas en la Estación Pedro Mir – Av. John F. Kennedy con Av. Abraham Lincoln, en la que a diario se desplazan más de 6,000 personas (ver Figura 90. Aforo peatonal Av. Abraham Lincoln – Av. John F. Kennedy) y en la que se contempló el diseño y habilitación de la ruta de cruce peatonal correcta, sincronizando con las fases de los semáforos vehiculares e instalando semáforos peatonales.

Otro ejemplo es el de la **Estación Amín Abel Hasbún – UASD**, donde también se realizó la primera intervención de urbanismo táctico en la Zona Universitaria. En las fotografías siguientes muestra el estado de la intersección antes y después de la intervención de Peatón Seguro, ofreciendo al peatón mayor seguridad y facilidades al cruzar las avenidas.

En total se ha trabajado en 15 estaciones de metro, algunas de las cuales ya han sido intervenidas (principalmente de la Línea 1) y otras se encuentran diseñadas (principalmente de las líneas 2 y 2B). Los resultados beneficiosos que se espera obtener hacen que esto no termine aquí, sino que se contemple una ampliación del Plan a nivel nacional.

Para conocer con mayor detalle esta propuesta, recomendamos la consulta del documento explicativo de actuaciones en el siguiente [enlace](#).

303



Figura 90. Aforo peatonal Av. Abraham Lincoln – Av. John F. Kennedy

4.10.1.2.2. ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS

La seguridad de los peatones es una prioridad para el INTRANT que aún debe reforzarse en mayor grado cuando se trata de entornos escolares. Las constantes interacciones entre los escolares y el tráfico rodado incrementan exponencialmente el riesgo de atropello, más si se tiene en cuenta que el niño que se dirige a su centro de estudio no tiene la educación vial de la que disponen los adultos, además de que a temprana edad no tienen desarrolladas todas las capacidades perceptivas y cognitivas, y en consecuencia tienen una mayor predisposición al riesgo.

Tomando en cuenta las solicitudes de los ciudadanos, el INTRANT ha efectuado intervenciones en diversas zonas escolares, evaluando las proble-

máticas del entorno, mediante levantamientos realizados en los horarios de entrada y de salida, y el análisis de la situación de las vías y su comportamiento respecto al centro. Asimismo, se analizó la señalización horizontal y vertical, y se plantearon soluciones en busca de una mejor viabilidad en las zonas afectadas por los centros educativos.

Entre las actuaciones propuestas se plantea la adopción de medidas con distinto grado de complejidad, que van desde delimitaciones con conos hasta otras más complejas como la creación de nuevos pasos de peatones, instalación de nuevas señales, o cambios en el sentido vial de determinadas calles, entre otras.

Para conocer con mayor detalle esta propuesta, recomendamos la consulta del documento explicativo de actuaciones en el siguiente [enlace](#).



Figura 91. Estación Amín Abel Hasbún del metro UASD antes (izquierda) y después (derecha) de la intervención



Inicio de la implementación del programa "Entornos Escolares Seguros", con el apoyo del BID y la Alcaldía de Santo Domingo Norte

4.10.1.2.3. TRANSPORTE PÚBLICO

4.10.1.2.3.1. EL CENTRO DE CONTROL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTO DOMINGO

El INTRANT puso en marcha un Centro de Control y Monitoreo de Transporte Público que da seguimiento a los autobuses que circulan por los corredores, formando parte del Sistema Integrado de Transporte Público con la tarjeta única de movilidad. Este proyecto consiste en el diseño e implementación de cinco terminales interurbanas y se ejecuta conjuntamente con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).

306

En la actualidad el Centro de Control y Monitoreo de Transporte Público publica periódicamente unos informes en los que aporta información de los siguientes datos:

- Número total mensual y su promedio diario de pasajeros transportados en el Sistema Integrado de Transporte Público, en las dos líneas de Metro, el Teleférico y corredores de la OMSA (27 de febrero, Los Ríos, Abraham Lincoln y Naco).
- Resumen de unidades de operación y pasajeros transportados por mes y su promedio diario en cada corredor interoperable de la OMSA.
- Promedio de unidades y pasajeros por día según día de la semana y mes, en cada corredor interoperable de la OMSA.
- Conclusiones extraídas de los datos anteriores, para cada período considerado.

4.10.1.2.3.2. SISTEMA INTEGRADO DE COBRO

El Sistema integrado de transporte público con la tarjeta única de movilidad ha tenido grandes avances, entre los cuales se destacan la licitación de los corredores para la Fase I (Abraham Lincoln, el Nuevo Domingo Savio y el

corredor Avenida Ecológica-Ciudad Juan Bosch) o la creación de la aplicación para dispositivos móviles que integra las rutas aprobadas con su georreferencia (App INTRANT RD, disponible en Google Play, que permitirá a los usuarios finales tener un soporte sobre origen y destino de los corredores, definición de recorridos e información base para realizar trasbordos). Del mismo modo, también destaca la creación del Centro de Control y Monitoreo de Transporte Público para los autobuses o la instalación de equipos validadores en los autobuses de determinados corredores como Los Ríos, Naco y Lincoln.

Además, es importante destacar el **Proyecto Interoperabilidad Sistemas de Transporte de Pasajeros – Ticketing**, que fue diseñado con los objetivos siguientes:

- Creación de un Sistema Centralizado de Recaudo
- Integración de los Operadores de Transporte (Públicos y Privados)
- Integración de Medios de Pago electrónicos al sistema de transporte
- Expansión a todos los operadores registrados de los medios de pago
- autorizados

- Implementación de Red de Recarga a las Tarjetas de Transporte

Este proyecto permitirá a los usuarios del transporte público de pasajeros utilizar un solo Medio de Pago ante las diferentes opciones de transporte, mejorar el servicio desde el punto de vista de la cobertura y la frecuencia en el transporte público de pasajeros, creación de esquemas tarifarios que permitan definir trasbordo entre los diferentes corredores y la implementación de servicios complementarios (parqueos públicos, bicicletas, entre otros).

Precisamente para ello, y de forma complementaria desde el INTRANT se desarrolló el *"Proyecto de Implantación, Gestión y Mantenimiento del Sistema Tecnológico para la mejora del Transporte Público en República Dominicana"* con el objetivo de describir y analizar los principales requisitos de los componentes que se requieren para la implementación de un sistema de cobro unificado y sin contacto en el transporte público.

En este sentido, es evidente que la primera experiencia del viajero con el transporte público no es propiamente el vehículo en sí, sino el sistema de acceso o recaudo que el operador en cuestión disponga para la validación del viaje. Incluso, en algunos sistemas de transporte cerrados en salida, también constituye la última experiencia. Esto quiere decir que un mal sistema o un sistema complicado o ineficien-



Tarjeta electrónica SD GO que permite realizar los pagos en el transporte en autobús OMSA, Metro y Teleférico

te de acceso puede condicionar una mala experiencia de viaje, independientemente de lo confortables que puedan ser los vehículos.

El resultado obtenido fue un análisis de **las diferentes técnicas y tecnologías que nos ofrece el mercado en materia de billettería o recaudación en el transporte público (ticketing) antes de la toma de decisiones e implantación en la República Dominicana**, gracias al cual se podrá transformar al transporte público en una alternativa más atractiva para los usuarios, en detrimento del transporte privado. Todo ello orientado a la implantación de un sistema *Mobility as a Service (MasS)*, con el objetivo transversal de conseguir una disminución sensible de las cifras globales de accidentalidad vial, así como una mejora de la movilidad, producto de la reducción de los desplazamientos en vehículos privados.

4.10.1.2.3.3. CORREDORES

El INTRANT, atendiendo a la imperiosa necesidad de reordenamiento del sistema de transporte público de nuestro país, ha promovido el establecimiento de una red integrada que dotará de eficiencia y calidad a dicho servicio.

En 2017 se elaboró una propuesta de reordenamiento y mejoras en corredores de Autobuses OMSA, mediante rehabilitación y señalización de las paradas en Av. 27 de febrero y Av. John F. Kennedy y establecimiento de paradas en la Av. Winston Churchill incorporando la reorganización en las rutas con unidades de baja capacidad en este corredor.

En el mes de diciembre de 2019, con la idea de sustituir el elevado número de unidades de carros públicos, micro buses y mini buses que actualmente brindan un servicio deficiente

309



Figura 92. Comparativa antes y después de una de las actuaciones

a los ciudadanos dominicanos, y al mismo tiempo ocupan demasiado espacio de la vía, el INTRANT sacó a licitación un nuevo sistema basado en corredores, donde menos unidades, compuestas por autobuses modernos de mucha mayor capacidad y eficiencia, brindasen un servicio de acuerdo a estándares mínimos de calidad.

Concretamente, se convocó a la licitación internacional fase 1 de los nuevos corredores de autobuses de Santo Domingo, Abraham Lincoln, el Nuevo Domingo Savio y el corredor Avenida Ecológica-Ciudad Juan Bosch.

Aunque resultaría complicado resumir las características de todos ellos, es importante destacar que el Corredor Abraham Lincoln se ha formalizado para beneficio de miles de estudiantes universitarios y habitantes de la Zona Metropolitana. Estos colectivos contarán con este nuevo servicio de transporte colectivo, conectando con las estaciones Pedro Mir del Metro, en la Abraham Lincoln con John F. Kennedy y la estación Francisco Alberto Caamaño en la intersección de dicha avenida con la Correa y Cidrón, convirtiéndose así en un corredor Norte-Sur alimentador del Metro.

Por su parte, con el corredor Avenida Ecológica-Ciudad Juan Bosch se espera un impacto en más de 7 comunidades, iniciando en la Ciudad Juan Bosch (preparada para tener 25 mil viviendas), y conectándolas con la Línea 2B del Metro y la Avenida San Vicente de Paul, en Santo Domingo Este.

Finalmente, el Corredor Nuevo Domingo Savio es una pieza integral de la gran ruta urbana de la avenida del Río Ozama para implementarse en la zona del Domingo Savio, con el que se pretende impactar a más de 40,000 habitantes de esta zona y sectores aledaños, además de servir de conexión con la Zona Colonial, con la estación Eduardo Brito, y con el Metro y Teleférico de Santo Domingo.

También se han diseñado diferentes corredores que conectan el sistema de Metro y Teleférico, garantizando una cobertura que responda a las necesidades de los usuarios, entre los cuales podemos mencionar algunos tan importantes como el corredor Naco, Winston Churchill, Independencia o 27 de Febrero. También se han realizado propuestas de extensiones a corredores existentes, como es el caso del corredor Naco y del corredor Juan Bosch.

Estos corredores operarán con la integración tecnológica de un sistema de interoperabilidad mediante el uso de la tarjeta electrónica SD GO, permitiendo la utilización de una única tarjeta para realizar los transportes en autobús, metro y teleférico.

Las especificaciones técnicas comprenden las características que deberán poseer los vehículos que prestarán el servicio al corredor 27 de Febrero (costo, robustez, seguridad, medio ambiente, etc.), bien podrían ser extensivas a otros corredores, aunque en todo caso fueron previstas

para cumplir con los requerimientos operativos y de capacidad considerados para el diseño de la plataforma exclusiva.

4.10.1.2.3.4. TERMINALES

Una urbe tan grande y estratégica como Santo Domingo, requiere de una red de transporte público que, más allá del ámbito urbano, permita la movilidad de sus ciudadanos con el resto de zonas geográficas del país. Dicha movilidad, que también debe darse en el sentido inverso, tiene que estar bien integrada en la zona urbana y permitir el intercambio modal de sus usuarios con el resto de medios de transporte disponibles.

Para ello, se han llevado a cabo diversas evaluaciones y propuestas, incluyendo nuevos patrones para la circulación motorizada y no motorizada en el casco urbano coordinando las propuestas tanto de la Alcaldía del Distrito Nacional como del Ministerio de Turismo.

Para la implementación de Terminales interurbanas, el INTRANT, junto con el MOPC, trabajó en el proceso de diseño de las mismas. El papel del INTRANT consiste en el diseño de la parte técnica y operacional para las terminales. En este trabajo se levanta la información de los datos de las rutas de transporte público, incluyendo perfiles, demanda, flota en operación, y horario de servicio, entre otras.

311



Figura 93. A la izquierda, levantamiento geométrico en campo. A la derecha, plano de cambios viales en Boca Chica

Los beneficios irán mucho más allá del propio desplazamiento, puesto que en la terminal coexistirán otros servicios de gran interés para los ciudadanos como los servicios de restauración, oficinas bancarias, etc., y además atraerá a otros negocios a la zona. Para estos y otros temas, el INTRANT también se encuentra elaborando un Manual de Operación de Terminales de Autobuses para el Transporte Público de Pasajeros.

Para conocer con mayor detalle esta propuesta, recomendamos la consulta del documento explicativo de actuaciones en el siguiente [enlace](#).

4.10.1.3. CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO DE SANTO DOMINGO

312

Con el inicio de sus operaciones, el INTRANT asumió el sistema de semáforos de la ciudad capital, que tiene su centro de monitoreo y control en la Av. 27 de Febrero y que anteriormente era administrado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Los objetivos que se plantea este Centro de Control son los siguientes:

- Realizar estudios de tránsito para la mejora de las condiciones del flujo vehicular en cruces semafóricos
- Programar y sincronizar cruces semafóricos
- Recomendar el diseño vial y/o medios constructivos para mejorar el flujo vehicular en cruces semafóricos
- Supervisar y fiscalizar proyectos de sistemas centralizados de control de tráfico en el Gran Santo Domingo
- Dar soporte a las municipalidades a nivel nacional con sus sistemas de control de tráfico
- Dar mantenimiento a los dispositivos semafóricos.
- Atender las averías que se presentan en los dispositivos semafóricos. Entre otros.

Para acometer estos objetivos, se realizan levantamientos en las intersecciones con mayores volúmenes de tránsito en el Distrito Nacional, especialmente en el polígono central, de modo que los tiempos asignados a los semáforos vayan ajustándose acorde a estos levantamientos, permitiendo movilidad vehicular y menos longitud de colas.

En cualquier caso, es importante destacar que, una vez finalizó el proceso de licitación iniciado el año 2018 para la *Contratación de Servicios de Mantenimiento, Mejora, Ampliación y Explotación del Sistema Centralizado de Control de Tráfico del Distrito Nacional y Provincia de Santo Domingo*, se inició un proceso para aumentar la capacidad de gestión de la movilidad terrestre en el Gran Santo Domingo, mediante la instalación de un mayor número de cámaras de observación, la modernización de 100 intersecciones priorizadas para los corredores de transporte público de pasajeros, así como la intervención para mejorar otras 197, además, se de que se están adquiriendo otras herramientas tec-

nológicas para el funcionamiento de este Centro.

De este modo, actualmente el CCT proporciona este soporte técnico en más de 10 provincias de todo el territorio nacional, materializándose el servicio en la realización de distintos estudios técnicos, entre los que podemos destacar: actualizaciones de planes de tiempos semafóricos y mejoras del flujo vehicular, análisis técnicos de evaluaciones de semáforos y de patrones de circulación, evaluaciones de movilidad en calles y avenidas, y patrones de señalización, entre otros.

Pero su labor de apoyo no se queda aquí, ya que viene reforzada con una labor de mantenimiento preventivo de los equipos semafóricos instalados en los cruces, con el fin de garantizar la funcionalidad y el buen estado de los mismos, y poder ofrecer así niveles de servicio óptimos, así como de un mantenimiento para corregir los defectos observados en los equipamientos o instalaciones que afectan al correcto funcionamiento de los semáforos, tanto para los vehículos como para los peatones.

313

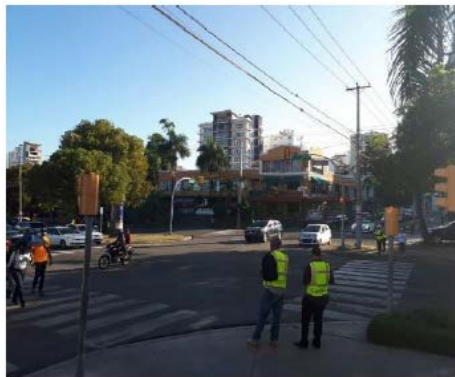


Figura 94. Centro de Control de Tráfico de Santo Domingo.

4.10.1.4. PLAN DE CONTINGENCIA PARA HURACANES, TORMENTAS Y OTROS EVENTOS.

El Centro de Control de Tráfico de Santo Domingo, gestionado por el IN-TRANT, también ha desarrollado un plan de contingencia en caso de huracanes, tormentas y otros eventos atmosféricos, basado en las fases operacionales del manejo de emergencias: Preparación, Prevención y/o Mitigación, Respuesta y Recuperación. Este plan es necesario debido a que nuestro sistema semafórico es susceptible a los fenómenos atmosféricos, y la carencia de protección y seguridad puede afectar al correcto funcionamiento de los semáforos y ocasionar congestionamientos viales. Con este plan se pretende minimizar los daños ocasionados a los componentes electrónicos y mantener la funcionalidad de los semáforos garantizando la movilidad segura.

314



Figura 95. Jornada de mantenimiento de semáforos.

4.10.1.5. LEVANTAMIENTOS DE TRÁNSITO Y VIALIDAD

El INTRANT ha llevado a cabo una serie de levantamientos y propuestas de mejora de determinadas intersecciones y áreas urbanas para la mejora de la movilidad, entre las que se llevan a cabo (entre otros) evaluaciones para de-

terminar la necesidad de instalar semáforos que organicen los movimientos vehiculares a fin de garantizar la seguridad; propuestas de mejoras en las intersecciones más críticas para mejorar la movilidad no motorizada; o mediciones del tiempo de espera promedio de los conductores en las principales intersecciones críticas.

Desde el punto de vista tecnológico, los levantamientos se han efectuado mediante uso de la tecnología (drones), estudiando el comportamiento del tráfico para la mejora en los corredores principales y las rutas alternas para los vehículos pesados.

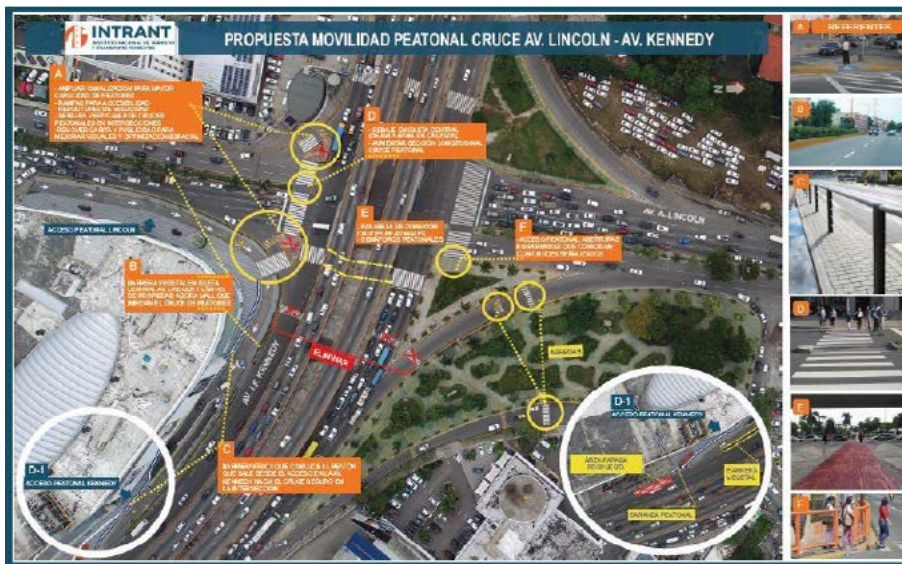


Figura 96. Propuesta de movilidad peatonal cruce Av. Lincoln – Av. John F. Kennedy

- Juntas de Vecinos

Cotidianamente, el INTRANT recibe solicitudes por parte de las Juntas de Vecinos de los distintos sectores del país. Cada una de estas juntas buscan mejoras puntuales en la movilidad y seguridad vial de su sector y, luego de ser evaluadas por los especialistas en el área, se brindan las soluciones correspondientes.

Dentro de las solicitudes hechas por las juntas de vecinos se pueden mencionar el cambio de sentido de vías; la instalación de semáforos; las soluciones a

problemas de circulación vehicular; los cierres o aperturas de cruces o la instalación de reductores de velocidad (entre otros).

- **Conteos vehiculares manuales y automatizados**

El conocimiento del volumen y tipo de vehículos que circulan en la red vial, permite determinar el grado de ocupación y las condiciones en que opera cada segmento de la red. El INTRANT, desde sus inicios ha realizado 227 conteos vehiculares manuales y 84 conteos vehiculares automatizados en el Gran Santo Domingo, La Vega y Jarabacoa. Algunos de los motivos por los cuales se han realizado estos conteos son:

- Requisición de semáforos.
- Redistribución de los tiempos del ciclo de semáforos.
- Cambios de patrones viales.

316



Figura 97. Señalización propuesta en cruce a cerrar – Junta de vecinos Ciudad Agraria.

4.10.2. PROYECTOS OTROS MUNICIPIOS

4.10.2.1. PMUS EN OTROS MUNICIPIOS

La movilidad sostenible no es exclusiva de las grandes urbes, sino que también se debe materializar en otros municipios de menor tamaño que igualmente presentan problemas de movilidad a los que hay que dar solución. Con este propósito el INTRANT ha realizado distintas iniciativas de movilidad en otros municipios, entre los que se incluyen también algunos Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Concretamente el INTRANT ha llevado a cabo una serie de Planes Pilotos de Movilidad Sostenible en las diez (10) ciudades de mayor accidentalidad (Gran Santo Domingo, Santiago, La Vega, San Cristóbal, La Altagracia, San Pedro de Macorís, Puerto Plata, San Francisco de Macorís, San Juan y Espaillat), cuyos detalles se ofrecen en los próximos apartados, y cuyos objetivos generales pasan por identificar y reducir el número de muertos y lesionados por siniestros viales. Además, se añaden los siguientes objetivos específicos:

- Identificar los principales factores que causan siniestros viales en dichas localidades.
- Definir la metodología para la identificación, el análisis y la solución a estos factores.
- Señalar las líneas de acción a emplear de acuerdo al Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial en la República Dominicana 2017-2020.
- Proponer medidas alternas al Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial que sirvan como complemento a las líneas de acción de cada uno de los casos.

4.10.2.1.1. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) SAN CRISTÓBAL.

En la ciudad de San Cristóbal, en coordinación la alcaldía, el INTRANT realizó estudios de estacionamiento, encuestas de movilidad, levantamiento del estado de la red vial, aforos vehiculares, Seguridad Vial y usos de suelo. Posteriormente, durante el análisis de esta información se realizó la propuesta de señalización vertical y horizontal, implementación de un sistema de calmado de tráfico, reductores de velocidad en torno a centros educativos y de salud, optimización semafórica, y ruta urbana, entre otras propuestas particulares.

318

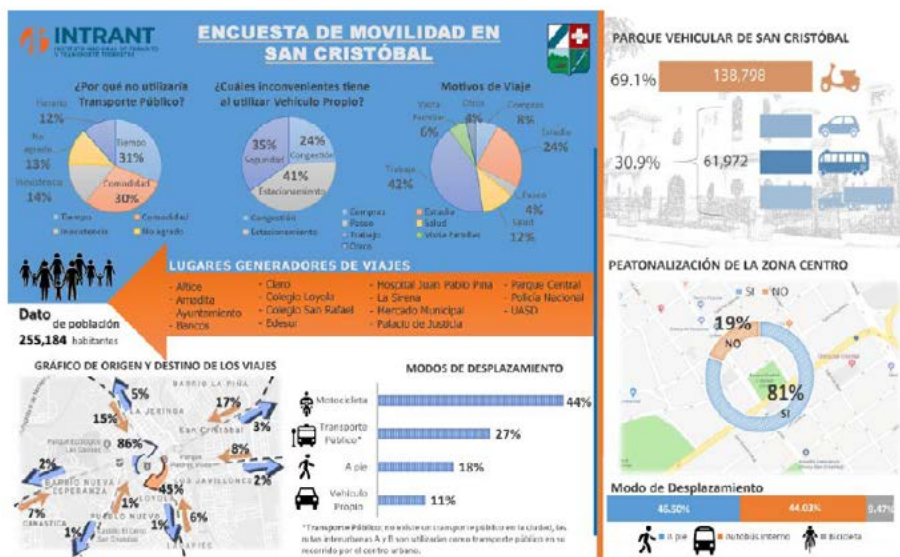


Figura 97. Infografía estudios de Movilidad en San Cristóbal.

4.10.2.1.2. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) HIGÜEY.

En el año 2018 el INTRANT recibió la solicitud de la Alcaldía de la ciudad para contribuir en la elaboración e implementación de su plan local de movilidad. Esta institución, con el fin de obtener un diagnóstico de la situación de la movilidad urbana en el municipio, realizó los siguientes estudios y levantamientos:

- Encuestas de movilidad: rutas de transporte de personal (hotelero) y operación de transporte privado
- Levantamientos y estudios en rutas de transporte: rutas urbanas, interurbanas y de transporte de personal, paradas y centro de acopio, paradas de motocicletas
- Estudios de seguridad vial: identificación de puntos críticos, estadísticas de accidentalidad y vías de mayor concentración de accidentes.
- Estudio para la identificación de lugares de interés en el municipio (zonas escolares, centros de salud, centros comerciales, áreas recreativas, etc.)
- Estudio de la situación actual de la red vial
- Identificación de zonas de alta ocupación de estacionamiento en la calzada
- Identificación de problemas de vialidad en entornos de centros escolares
- Realización de aforos vehiculares, manuales y automáticos
- Levantamientos en cruces semafóricos
- Vuelos con drones: identificación de conflictos en vías de acceso y principales, y vías alternas para el transporte de personal

319

Fruto de estos análisis se identificaron una serie de problemas de estacionamiento, de uso del suelo, de vialidad, de transporte público y de carga, de fiscalización, de seguridad vial y de obstrucciones en la vía, para cuya resolución el INTRANT propuso las siguientes recomendaciones y mejoras:

- Identificación de 5 áreas propuestas como lotes de estacionamiento
- Propuesta de mejoras en relación con la operación de los semáforos: provisión de energía alterna en la red semafórica, instalación de cuerpos peatonales y otras mejoras puntuales

- Propuesta de ruta alterna para el transporte público de personal hotelero
- Recomendaciones de desarrollo del territorio: futuro desarrollo de un anillo de circunvalación
- Urbanismo táctico: propuestas de paseo fechas emblemáticas, de señalización y urbanísticas (acciones de peatonalización de calles y avenidas)
- Seguridad vial: Mejoras puntuales en intersecciones críticas urbanas, zonas escolares como caminos seguros y recomendaciones de conformación de mesas de trabajo y comités locales de seguridad vial. Charlas de seguridad vial y campañas de concienciación

320

Gracias a esa información, se determinó que en dicho municipio se necesita una ruta de transporte de personal, mejora de la red vial, implementación de urbanismo táctico y mejoras viales, principalmente en torno a centros educativos, así como mejoras puntuales de la movilidad.

4.10.2.1.3. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) BOCA CHICA.

Para mejorar la movilidad de Boca Chica, el INTRANT en coordinación con su alcaldía y el Ministerio de Turismo, realizó estudios de accidentalidad, vialización y levantamiento del estado de la red vial, entre otros. Partiendo de los datos obtenidos, se hicieron propuestas puntuales de patrones de circulación, peatonalización, acondicionamiento de estacionamientos, vías y paradas de transporte público.



Figura 98. Levantamiento en campo, Boca Chica.

4.10.2.1.4. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) LA VEGA.

La Ciudad de La Vega se encuentra dentro de las 10 ciudades con mayor número de fallecidos por siniestros viales en la República Dominicana. Cuando el INTRANT empezó a trabajar el PMUS de este municipio, se contaba con la información de que en el año 2017, del total de víctimas por accidentes de tránsito, el 58% de las víctimas murieron y el 42% resultó lesionado. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible busca mejorar las condiciones actuales de seguridad vial, calidad de transporte y niveles de congestionamiento con el fin de posicionarla mejor en las estadísticas nacionales. De las propuestas presentadas se pueden mencionar:

- Propuesta de ruta urbana para mejorar la conectividad de las rutas existentes y brindar servicio a las zonas que actualmente no cuentan con una opción de transporte.
- Identificación de áreas como posibles lotes de estacionamiento.
- Mejora vial en torno a zonas escolares, con el propósito de brindarle mayor seguridad a los estudiantes y docentes del área.
- Cambio de patrones de circulación en las vías.
- Se recomendaron distintas acciones de acuerdo a las necesidades que presentaron los puntos de conflictos que fueron identificados por los estudios realizados, como señalización, prohibición de estacionamientos, colocación de rampas para personas con movilidad reducidas, entre otras.

321



Figura 99. Propuesta Ruta de transporte urbano La Vega.

4.10.2.1.5. AVANCES EN LA MOVILIDAD DE LOS ALCARRIZOS.

En el sector de Los Alcarrizos, Santo Domingo Oeste, el INTRANT evaluó e hizo propuestas de movilidad mediante inventario vial, aforos vehiculares, registro de los patrones semanales de tráfico utilizando contadores automáticos (Metrocount), y optimización de los tiempos de semáforo. Para dar el seguimiento necesario, se conformó una mesa permanente de trabajo con la Alcaldía correspondiente, la cual funciona con reuniones quincenales para tratar los temas del tránsito, con la presencia y participación activa del INTRANT.



Figura 100. Mesa de Trabajo de Tránsito en la Alcaldía Municipal de Los Alcarrizos.

4.10.2.1.6. AVANCES EN LA MOVILIDAD DE SANTIAGO DE LOS CABALLEROS.

En la ciudad de Santiago de los Caballeros, el INTRANT evaluó e hizo propuestas de Movilidad en diferentes intersecciones (ver Figura 100. Mapa de las intersecciones estudiadas.), para dar solución a las problemáticas particulares detectadas en cada una de ellas. En ese sentido, se realizaron las siguientes actividades:

- Inspecciones semafóricas
- Evaluación para el cierre de isletas
- Implementación del operativo Peatón Seguro
- Aforos vehiculares

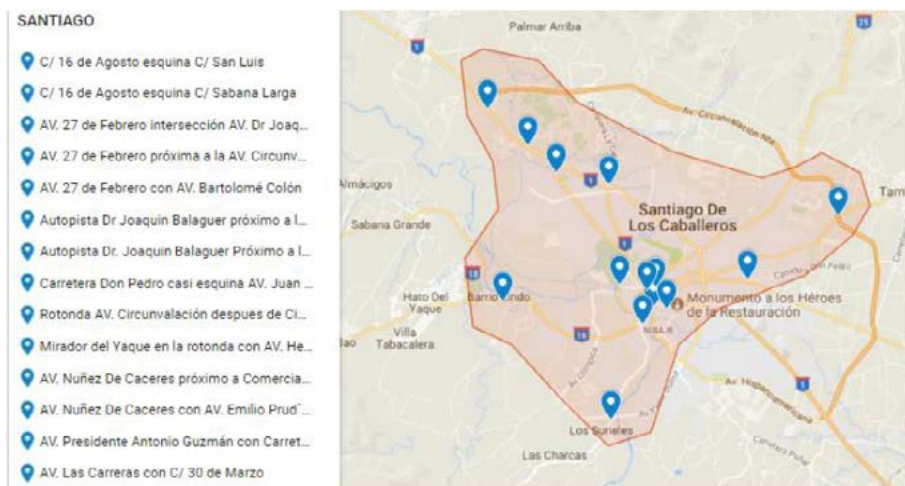


Figura 101. Mapa de las intersecciones estudiadas.

323

4.10.2.2. ACCIONES/INTERVENCIONES

El INTRANT, ya sea por iniciativa propia tras la identificación de problemas de movilidad que necesitan la implementación de medidas correctoras o preventivas en la red vial, como en respuesta a las solicitudes de otras entidades como alcaldías, sindicatos de chóferes, comunidades u otras asociaciones, ha llevado a cabo numerosas acciones e intervenciones en los municipios asociadas determinados puntos de la red vial, entre los que se podrían destacar medidas de calmado de tráfico, diseños de rutas de transporte o estudios y evaluaciones de movilidad.

De forma paralela, el INTRANT también ha llevado a cabo diversos estudios de movilidad que no están asociados directamente a la implementación de medidas en determinados puntos de la red vial, y que se pueden clasificar en

dos grupos: un primer grupo de estudios orientados a la obtención de variables del tráfico que sirven de base para el diagnóstico de la situación del tráfico en un área o municipio determinado; y un segundo grupo de estudios orientados a fijar los requerimientos para la realización de estudios de impacto de tráfico. Entre ellos destacan:

1. Estudios orientados al diagnóstico de la situación del tráfico en un área o municipio determinado:
 - Obtención de volúmenes diarios de tráfico en el Distrito Nacional
 - Estudio de transporte de carga en el Gran Santo Domingo, con el fin de determinar las condiciones de este transporte para su debida regulación en esta área metropolitana
 - Estudio de demanda de pasajeros en la hora pico en el Gran Santo Domingo
2. Estudios orientados a requerimientos para realizar estudios de impacto de tráfico:
 - Requerimientos para la evaluación de estudios de impacto de tráfico
 - Procedimiento para la obtención de certificación para realizar estudios de impacto de tráfico a empresas e ingenieros individuales
 - Identificación de empresas y personas físicas autorizadas para realizar estudios de impacto de tráfico.

4.10.3. INTERVENCIONES EN PUNTOS CRÍTICOS DE LA CARRETERA (LOS PUNTOS NEGROS Y TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES)

Una de las estrategias más efectivas en la lucha contra los elevados índices de siniestralidad consiste en la gestión efectiva de los puntos negros, es decir, aquellos puntos o tramos de la red vial que presentan una siniestralidad significativamente superior a la registrada en otros puntos similares de la red. Esta gestión comprende tanto la identificación como el diagnóstico de los mismos,

de tal modo que se consiga conocer y comprender los factores más recurrentes que inciden en la generación del accidente. Como cabe esperar, esto permite el planteamiento de tratamientos o intervenciones más adecuadas en cada uno de ellos, y que en todo caso deben ser evaluadas a posteriori.

Con este propósito, el INTRANT elaboró en 2017 una propuesta para identificar las zonas de concentración de vehículos y peatones por ventos en los principales Centros Comerciales en los corredores principales y readecuar los planes de tráfico de los cruces semaforizados desde el Centro de Control de Tráfico en casos de congestión.

Del mismo modo, se llevó a cabo una propuesta de Movilidad Segura por actividades de fin de año, mediante la identificación de accidentes de tránsito para el mes de diciembre (ubicación, día, hora), zonas de concentración de movilidad no motorizada y celebraciones masivas, incorporando zonas peatonales, señalando zonas críticas y recomendando controles preventivos y campañas educativas.

Posteriormente, se han desarrollado numerosas actuaciones localizadas en puntos de especial siniestralidad a nivel interurbano, como la Aut. Duarte, Aut. Las Américas, Corredor del Este, Aut. Del Coral y Aut. 6 de Noviembre entre las que se podrían destacar la clausura de cruces informales

(destrucción de la conexión en isleta central); la reubicación de los retornos que representan un alto índice de accidentalidad; la colocación de barreras de seguridad; o la evaluación del diseño geométrico de los puntos críticos.

A nivel urbano también se han adoptado medidas de calzado de tráfico mediante la instalación de reductores de velocidad y mejora de la señalización existente, cierres de aberturas de muros que utilizaban los peatones para cruzar temerariamente la carretera, instalación de puentes peatonales, colocación de barandas, etc., todo ello pensado para reducir las elevadas cifras de accidentalidad en tramos localizados.

En este sentido, conviene destacar la actuación de la Av. 30 de Mayo – Av. George Washington mediante la realización de aforos vehiculares, levantamiento de las propiedades geométricas de la vía y reconocimiento de la señalización existente en las diferentes intersecciones, donde se realizaron las propuestas técnicas resultantes del análisis a los datos levantados. El resultado fue una planificación en 3 Fases como se resume a continuación:

- Fase I: Semaforización y señalización horizontal y vertical para Calzado de Tráfico.
- Fase II: Corredor de transporte público vinculado a Ciudad Colonial y a los hoteles del Malecón.

- Fase III: Ciclovía.

Para conocer con mayor detalle esta propuesta, recomendamos la consulta del documento explicativo de actuaciones en el siguiente [enlace](#).

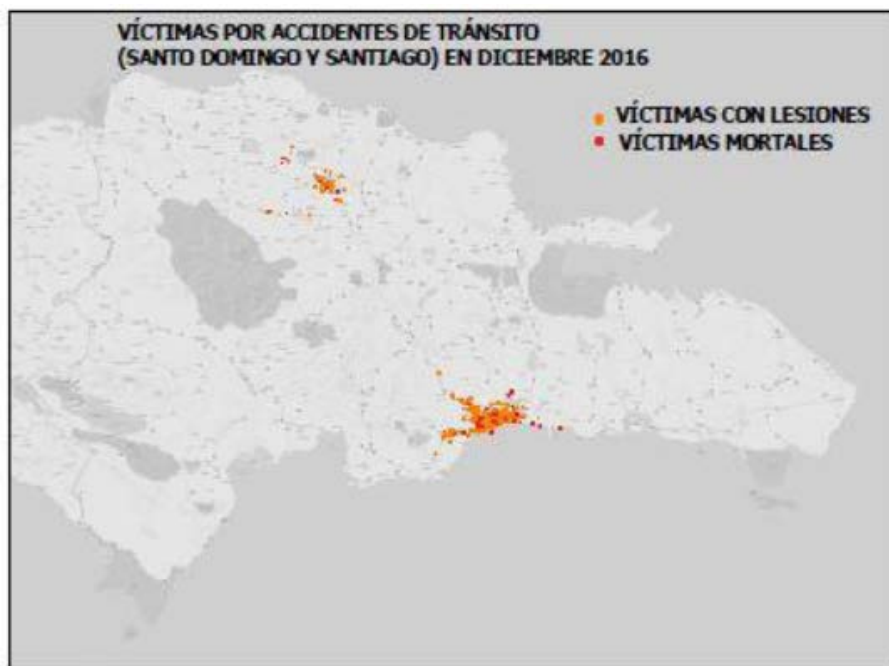


Figura 102. Identificación de víctimas mortales / víctimas lesionadas en los accidentes de tránsito a Diciembre 2016 (Santo Domingo y Santiago)



Figura 103. Víctimas por accidentes de tránsito en Autopista 6 de Noviembre



Figura 104. Calmado de tránsito Av. 30 de Mayo / George Washington tramo Av. Luperón – Puente Flotante.

4.10.4. SEÑALIZACIÓN

4.10.4.1. REGLAMENTO DE SEÑALIZACIÓN EN EL TRÁNSITO TERRESTRE

El Reglamento de Señalización en el Tránsito Terrestre, por su carácter estratégico en la movilidad y la seguridad vial del país, se planteó inicialmente con la intención de actualizar el Manual de Señalización Vial, publicado por la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) en 1983, a los nuevos tiempos y estándares internacionales en la materia. Con este fin se ha tratado de, no sólo mejorar las señales contempladas en este Manual y actualmente vigentes, sino también incluir otras tipologías de señalización particulares, como las dedicadas a infraestructuras específicas (túneles), entornos urbanos, puntos de especial siniestralidad o determinados participantes en la circulación (señales vehiculares y de los usuarios).

Para ello, el principio básico perseguido ha sido **que las señales puedan ser vistas y comprendidas por los todos los usuarios de la vía, y preparar**

el camino a los recientes desarrollos tecnológicos que poco a poco irán apareciendo embarcadas en nuestros vehículos. De hecho, la progresiva pero lenta irrupción del vehículo autónomo, en lo que a su seguridad se refiere, está relacionada también con una correcta señalización, y por tanto con la filosofía de este Reglamento.

Pero no basta con señalizar una carretera para alcanzar el nivel de seguridad deseado. Es muy importante considerar el mantenimiento de la misma y su adecuación a las eventuales circunstancias cambiantes de la vía y su entorno (para lo cual **se pretende fomentar las auditorías de señalización** en todas las fases de su vida útil: diseño, ejecución y explotación).

Bajo estas premisas de partida, el Reglamento, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y actualmente en Consulta Pública, ha tratado de establecer las funciones y criterios de instalación y mantenimiento de las señales presentes en las vías públicas de República Dominicana que aseguren su funcionalidad y durabilidad en el tiempo, y a su vez ha tratado de generar una estructura multisectorial que permita prevenir los accidentes de tránsito, reduciendo al mínimo las causas organizativas, técnicas y humanas de los mismos. Así mismo, la aprobación del Reglamento da cumplimiento a lo establecido en los artículos 9 y 339 de la Ley núm. 63-17, y en las líneas de acción que sobre esta materia se estipulan en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020.

Todo ello ha sido apoyado en un análisis del equipamiento de señalización en diferentes regiones del mundo, en el que se han investigado las diferentes señales presentes en los países de nuestro entorno, EEUU y Europa, obteniendo como resultado una *Resolución de Señalización de Tránsito Terrestre* que pretende servir de primer paso hacia la actualización completa del anteriormente citado Manual de Señalización Vial de 1983.

4.10.4.2. RESOLUCIÓN DE SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO TERRESTRE

La *Resolución de Señalización de Tránsito Terrestre* nace para establecer un primer avance de los parámetros fundamentales que se deberán asegurar durante toda la vida útil de las señales, y que por su marcado carácter técnico no fueron definidos en el Reglamento de Señalización en el Tránsito Terrestre.

Como cabe pensar, estos criterios versan sobre dos aspectos fundamentales: por un lado, las características constructivas de cada tipología de señal (materiales empleados en su fabricación, condiciones de visibilidad nocturna y diurna, etc.). Por otro lado, los criterios de diseño (contenido gráfico, forma, color, etc.) que se deberán respetar para conseguir el mejor entendimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la vía pública. En definitiva, se trataba de actualizar y mejorar tanto los criterios generales de diseño y colocación presentes en el Manual de Señalización Vial de 1983, como los criterios específicos de diseño y colocación empleados hasta la fecha.

Sin embargo, con esta resolución, redactada con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, se ha conseguido dar un paso más allá, ya que durante su elaboración se desarrolló un informe paralelo de estandarización de señales, en el cual se pusieron de manifiesto una serie de aspectos que se deberían adoptar para tratar de establecer criterios internacionales de diseño, con el objetivo fundamental de ser lo más concordantes posibles con los diseños internacionales y de los países de nuestro entorno.

329

De este modo, el resultado ha sido un documento con fuerte carácter gráfico y técnico, que recoge las características fundamentales de las señales verticales y horizontales que serán empleadas en las vías públicas de nuestro país, y los criterios únicos para su diseño y colocación. Sin embargo, su desarrollo no termina aquí, pues se deberá continuar trabajando hasta complementar otras variables igualmente fundamentales como son las dimensiones o los criterios de instalación en las vías.

4.10.5. ELECTROMOVILIDAD

4.10.5.1. MESA DE ELECTROMOVILIDAD

La mesa de trabajo en energía alternativa de transporte es un escenario a nivel interinstitucional para realizar los planteamientos necesarios para el impulso de esta modalidad, que se encuentra liderada por el Ministerio de Energía y Minas y el INTRANT.

Se conformó con el apoyo de organismos internacionales como la Agencia Francesa de Desarrollo y el Banco Interamericano de Desarrollo, la coordinación con el Ministerio de Energía y Minas, y con el propósito de agrupar a todos los actores claves, tanto del sector privado como la sociedad civil, en busca contribuir a la consolidación de la conceptualización de esquemas innovadores en materia técnica y financiera que posibiliten la migración progresivamente a modos de energía alternativa en materia de transporte, buscando incentivos para todos los actores que propicien las condiciones adecuadas para generar la transformación requerida.

Tiene como objetivo general aportar al compromiso país asumido en la COP21 de reducir en un 25% las emisiones de gases de efecto invernadero al 2030 y como objetivos específicos la creación de la Estrategia Nacional de Electromovilidad y la formulación de reglamentación en este tema.

330

Los objetivos de la mesa se encuentran articulados con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo con la necesidad de fomentar el cambio de los usos para una movilidad sostenible y la reducción de contaminación ambiental; y a su vez con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que se encuentran dentro de Agenda 2030, aprobada por la Organización de las Naciones Unidas. En particular el ODS 11, sobre las ciudades y comunidades sostenibles, en su meta 11.2 que dicta para el 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada; su meta 11.6 que establece que de aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo y el ODS 13 en su meta 13.2 que establece incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

4.10.5.2. PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA

El INTRANT, atendiendo a las atribuciones que la Ley 63-17 le otorga, particularmente en relación al diseño de las políticas nacionales de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, decide abordar, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el desarrollo del Plan Estratégico-

co Nacional de Movilidad Eléctrica de la República Dominicana, como parte de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica 2030, para dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad relacionados con la protección al medio ambiente, la reducción del impacto negativo de la circulación de los vehículos de combustión interna, y la promoción del uso eficiente de los recursos energéticos en el transporte automotor.

El documento se relaciona con todo lo visto en el resto de Planes existentes, de tal forma que, lejos de contradecirse, se consigue una sinergia para la consecución de los objetivos últimos de la institución, que no son sino la mejora de la movilidad en su sentido más amplio, con todo lo que ello supone para que la misma sea más eficiente y segura.

Así son muchas las medidas que se plantean en este documento, y aunque sería inviable citarlas todas, sí que se deberían destacar las alineadas con el marco regulatorio, pues nuestro país se encuentra inmerso en un gran proceso de reestructuración legislativa con vistas a implantar la movilidad eficiente y segura. Concretamente se regulan aspectos como el suministro de carga, el régimen tarifario, el fortalecimiento de las redes, las características técnicas y el registro de los cargadores, y la interoperabilidad entre plataformas, y otros relativos a la adquisición y correcto uso de vehículos, como el ordenamiento de las compras públicas para flotas de vehículos,

la inspección técnica y el rotulado de vehículos con fines de garantizar la seguridad vial, la correcta gestión de residuos peligrosos o la delimitación de zonas para el tránsito de vehículos de bajas emisiones en carbono.

La importancia de estos aspectos se observa en el hecho de que el *Marco Regulatorio* se constituye como el primero de los cuatro ejes estratégicos sobre los que se asienta el Plan y que se complementan con el Eje 2: *Capacidades Profesionales e Institucionales*; el Eje 3: *Infraestructura de Carga* y el Eje 4: *Vehículos Públicos y Privados*.

Sin embargo, este hecho no debe ser entendido como un descrédito de las demás medidas planteadas, pues entre ellas destacan las propuestas de incentivos fiscales y no fiscales para la instalación de cargadores y venta de energía, así como para la adquisición de vehículos y repuestos; o las relativas al fomento del conocimiento, como la preparación de las unidades de rescate en caso de accidentes, o la formación de profesionales capaces de liderar acciones de investigación e innovación en la materia.

Más allá de las medidas, se contemplan transversalmente aspectos de suma importancia como el incremento de las capacidades en su sentido más amplio (profesionales, institucionales, de participación social, o del desarrollo de registros).

Por todo lo expuesto, el documento pretende ser un instrumento más

para mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos de hoy, pero mayormente de las próximas generaciones.

332



Figura 105. Afiche mesa de electromovilidad.



Figura 106. Portada del Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica.

4.11. ÁREA DE VEHÍCULOS

333

De acuerdo con la Ley 63-17, una de las funciones del INTRANT es la de realizar, o acreditar y certificar, las revisiones técnicas vehiculares. Para esa función se ha creado la Dirección de Vehículos de Motor, que ha estado realizando durante todo el periodo 2017-2020 las inspecciones visuales de motocicletas, vehículos livianos, buses y camiones, en todo el país. Todo ello como parte del levantamiento que debe realizarse a nivel nacional para la creación de las normativas técnicas relativas a la Inspección Técnica Vehicular de los diversos tipos de vehículos.

4.11.1. INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (ITV)

Los principales avances en materia de vehículos han venido derivados de un hito clave para la seguridad vial del país: la aprobación del Decreto No. 5-19 que dispone el Reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular (G. O. No. 10927 del 8 de enero de 2019), redactado con la asesoría del INTRAS de la

Universidad de Valencia, y la posterior redacción y puesta en Consulta Pública de 2 de sus 3 Normativas Técnicas derivadas.

Ello ha permitido que, por primera vez en la historia de República Dominicana, se inicie un proceso de licitación pública internacional para la prestación del servicio de ITV en el país con vistas a sacar de la circulación a los vehículos en peores condiciones de seguridad, con el objetivo fundamental de reducir considerablemente los riesgos de ese tipo de siniestros viales por fallas del vehículo (ya que el procedimiento exige una minuciosa evaluación de las condiciones mecánicas de los mismos). Además, la implantación de la ITV repercutirá innegablemente en la renovación del parque vehicular, y por consiguiente tendrá un impacto importante en el compromiso nacional de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Llegar a estos resultados no ha sido fácil, ya que ha sido necesario obtener un conocimiento adecuado de la situación actual del parque móvil del país. Para conseguirlo, a lo largo del periodo 2017-2020 se han efectuado una serie de estudios e inspecciones visuales en todo el territorio nacional, cuyas cifras más significativas se exponen a continuación.

334

4.11.1.1. INSPECCIONES VISUALES PREVIAS

En el año 2017 se comenzó con la elaboración de los primeros formularios para la inspección de motocicletas, remolques o tráiler, carros, minibús, microbús y autobús, y se establecieron los requisitos mínimos para la emisión y/o asignación de chasis a tráiler. A partir de estos desarrollos, se llevaron a cabo una serie de inspecciones visuales a lo largo del territorio dominicano de acuerdo con la siguiente distribución:

En el cumplimiento de las atribuciones conferidas en la Ley núm. 63-17, en lo referente a las condiciones físicas, mecánicas y medioambientales de los vehículos de motor y remolques, la Dirección de Vehículos de Motor ha estado desarrollando las actividades que detallamos a continuación:

- Inspección física técnica de los vehículos de transporte público de pasajeros y vehículos de carga, tanto a lo urbano como interurbano, y con el fin de garantizar la seguridad física de los usuarios, así como los bienes se despliega un equipo a nivel nacional dotadas de herramientas como son profundímetro para medir el dibujo de

los neumáticos, manómetros para revisar el inflado de aire de los neumáticos, se revisan luces, espejos retrovisores, parabrisas, limpia-parabrisas, disposición de carga de equipajes, licencia de conducir, seguro, entre otros.

- Asignación de números de chasis a remolques de construcción local, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 63-17 de que los vehículos de motor y remolques para circular por las vías deben tener documentos (placa y matrícula).
- Certificación de vehículos de construcción local.
- Certificación a vehículos que hayan sufrido modificaciones.
- Certificación para cambio de placa (de carga a pasajeros y viceversa)
- Registro de talleres de reparación y reconstrucción de vehículos, con el fin de certificar que disponen de herramientas, equipos y recursos humanos para desarrollar las actividades que registran.
- Permisos especiales de portabilidad de luces de alta luminosidad
- Asistencia a otras Direcciones.
- Carta constancia de registro a los talleres de reparación y reconstrucción de vehículos.
- Estudios observacionales para medir el estado de la flota vehicular en circulación.

335

La Dirección de Vehículos de Motor realizando inspecciones técnicas vehiculares visuales durante Semana Santa del año 2018



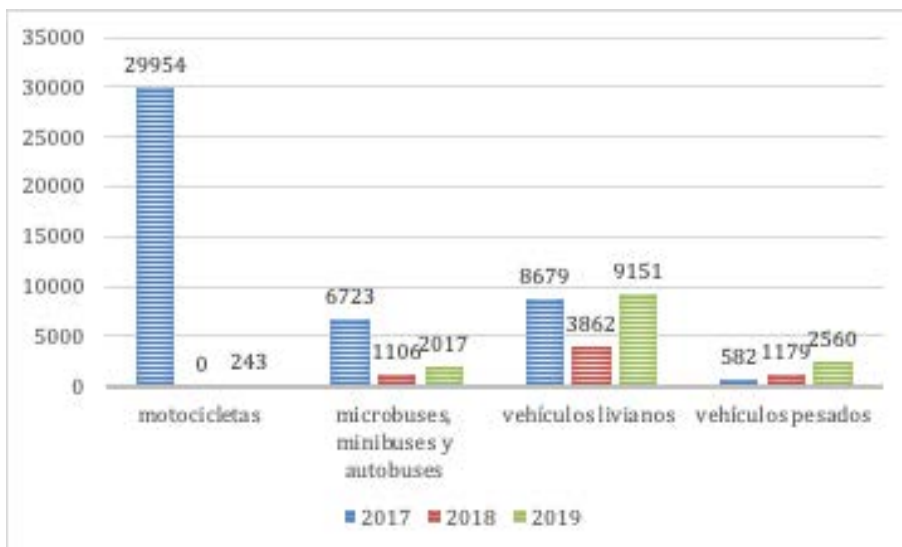


Figura 107. Distribución de inspecciones visuales durante los años 2017, 2018 y 2019



Figura 108. Inspecciones de camiones



Figura 109. Inspecciones de trailers



Figura 110. Inspecciones Buggys

También dentro del marco del proyecto de “Fortalecimiento de Capacidades para Mejorar la Rectoría de la Seguridad Vial en Costa Rica y República Dominicana”, entre el INTRANT y el Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica (COSEVI), con el financiamiento de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), se ha estado trabajando en las siguientes tres cuestiones fundamentales:

- Elaboración del Pliego / Especificaciones Técnicas para licitación internacional para la adjudicación de la prestación del servicio de ITV, incluyendo un sistema de vigilancia del estado de la flota vehicular.
- Entrenamiento del equipo técnico para la fiscalización de la operación del programa de inspección técnico vehicular.
- Propuesta de estrategia de sensibilización a la ciudadanía para la puesta en marcha de la inspección técnica vehicular con un enfoque de salud pública. Este proyecto con Costa Rica sigue vigente y ha tenido que adaptarse al efecto disruptivo de la pandemia provocada por el COVID-19.

4.11.1.2. REGLAMENTO Y NORMATIVAS TÉCNICAS DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (ITV)

El INTRANT, en virtud del artículo 9 la Ley núm. 63-17, tiene la atribución de realizar, acreditar y certificar las revisiones técnica-vehiculares que sean necesarias para el mejor cumplimiento de las funciones asignadas por esta ley y

sus reglamentos de aplicación, y para ello resultaba necesario elaborar un documento legislativo donde se pusieran de manifiesto las reglas técnicas que debían cumplir tanto las estaciones de inspección como los vehículos a inspeccionar.

La premisa de partida era clara: esta inspección debía efectuarse a todos los vehículos inscritos en el Registro Nacional de Vehículos de Motor de la República Dominicana, incluidos los vehículos pertenecientes a los organismos públicos, independientemente de su categoría y el uso que se le dé. Además, debía cubrir la totalidad de motorizaciones (combustión, eléctricos, híbridos, etc.) y atender a casuísticas particulares como la edad del vehículo.

Para poder llevar a cabo esta atribución de forma veraz y objetiva, era necesario establecer las reglas técnicas que permitieran comprobar el correcto funcionamiento de los vehículos de motor que transitan por las vías públicas de la República Dominicana, cumpliendo las normas de seguridad vial y de protección ambiental. Sin embargo, la gran cantidad de parámetros técnicos y procedimientos de inspección requeridos para llevar a cabo estas funciones, obligaban a dar un paso más y elaborar unas normativas técnicas complementarias que dajaran constancia de estos criterios.

Concretamente, se estableció que los criterios y requisitos que deben cumplir los vehículos de motor para

aprobar su revisión técnica se recogiesen en la *Normativa Técnica sobre las condiciones vehiculares requeridas para la circulación*; los procedimientos a seguir para efectuar la indicada revisión se recogiesen en la *Normativa Técnica sobre el protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica-vehicular*; y los requisitos a exigir a los centros autorizados a llevar a cabo la inspección se recogiesen en la *Normativa técnica de estaciones de inspección técnica-vehicular*).

De este modo quedaba establecido en conjunto de documentos legislativos que permitirían a nuestro país establecer un sistema de inspección riguroso con el objetivo de garantizar la seguridad en la circulación de los vehículos que transitan las vías públicas de nuestro país, y que quedó refrendado en la Gaceta Oficial No. 10927 del 8 de enero de 2019.

4.11.1.3. RESOLUCIONES

4.11.1.3.1. NORMATIVA TÉCNICA PROTOCOLO Y LOS INSTRUMENTOS PARA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Esta Norma Técnica, redactada con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, se planteó con el objetivo de determinar los diferentes elementos a inspeccionar en función del tipo de vehículo, atendiendo a sus características de construcción y uso,

así como el procedimiento a seguir y los instrumentos a emplear para efectuar la indicada revisión. Todo ello de conformidad con el *Reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular*.

Sin embargo, es muy importante destacar que el objetivo del INTRANT no fue el de redactar un documento que sirviese de manual para el manejo de los instrumentos de medición (pues es el propio fabricante de instrumentos quien debe proporcionar esa guía), ni el de establecer de forma exhaustiva los estándares y/o procesos de ensayo internacionales en materia de control de aspectos mecánicos y medioambientales del vehículo (pues debía ser la propia Estación de ITV quien los definiera). Del mismo modo, tampoco se pretendía redactar un documento que recogiese los criterios y requisitos que deben cumplir los vehículos de motor que se sometan a un servicio de Inspección Técnica-Vehicular, ni los niveles en los que se llevarían a efecto las acciones informativas al propietario del vehículo (pues dichos aspectos quedarían recogidos en la *Normativa Técnica sobre las condiciones vehiculares requeridas para la circulación*).

De este modo, y partiendo de los estándares internacionales en la materia, se ha conseguido un documento que define con detalle cuáles van a ser los elementos que se inspeccionen durante el servicio de ITV, así como el tipo de inspección (visual o mecánica) con el que se desarrollarán los trabajos de inspección. Todo ello

adaptado a la realidad del parque vehicular del país, cuyo conocimiento ha surgido a partir de estudios locales y las diferentes inspecciones visuales de motocicletas, vehículos livianos, buses y camiones llevadas a cabo por miembros del INTRANT en todo el territorio nacional, y dejando la puerta abierta a futuras actualizaciones del documento en las que se podrán integrar, bien de forma completa o bien de forma parcial, cualquiera de las disposiciones no contempladas anteriormente.

4.11.1.3.2. NORMATIVA TÉCNICA ESTACIONES DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Esta Norma Técnica, redactada con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, se planteó en virtud del *Reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular*, donde se establecía que la Inspección Técnica-Vehicular estaría a cargo, única y exclusivamente, de los centros de diagnóstico técnico-mecánicos y de gases (denominados Estaciones de ITV), legalmente constituidas, y que cumpliesen con las condiciones determinadas por el INTRANT.

Atendiendo a esta situación, la *Normativa Técnica Estaciones de Inspección Técnica Vehicular* se redactó con el fin de regular el funcionamiento de las Estaciones ITV, y establecer los re-

quisitos mínimos que deberían cumplir para poder obtener la licencia de operación.

Como cabe pensar, esto no solamente afectaría a las condiciones de funcionamiento de estas Estaciones, sino también a la regulación de sus servicios, instalaciones y condiciones jurídicas, que a su vez se serían avalladas por medio de las licencias de operación anteriormente citadas y concedidas por el INTRANT.

Por tanto, se trataba de desarrollar un documento que recogiese las condiciones de acceso y funcionamiento al servicio, y al mismo tiempo garantizase que todo ciudadano dominicano que requiriese los servicios de ITV, dispondría de un lugar donde se realizaran las pruebas de forma adecuada y adaptada a las exigencias legislativas del país.

También está redactada, con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, Normativa técnica sobre las condiciones vehiculares requeridas para la circulación, que está pendiente de ser llevada a Consulta Pública.

4.11.1.4. RESOLUCIONES

- **Resolución No. 009-2018 Que Prohíbe el Uso, Instalación, Modificación, Aditamento o Adaptación de Accesorios de Emisión**

de Luces de Alta Luminosidad, Intensidad y de Diodo de emisión de luz (LED) en los Vehículos de Motor que Circulen en las Vías Públicas

El INTRANT ha detectado un incremento notable en el número de denuncias de conductores que advierten del mal uso y uso abusivo de los accesorios de emisión de luz de alta intensidad o luminosidad, instalados como adietamientos o adaptaciones que no son de fábrica a los vehículos de motor que circulan por las vías públicas, y que a su vez son causantes de siniestros de tránsito por deslumbramiento y desorientación a terceros conductores por el destello o haz luminoso que este tipo de luces producen.

Ante esta situación, y tomando como referencia tanto el artículo 6 de la Ley núm. 63-17 que obliga a ejecutar acciones que garanticen la seguridad vial de todas las personas, interviniendo sobre los factores de riesgo, como el artículo 192 que dispone que el INTRANT reglamentará lo relativo a los equipamientos y adietamientos requeridos para los distintos tipos de vehículos de motor para garantizar una adecuada seguridad vial, el 2 de agosto de 2019 se publicó una Resolución con el objetivo de prohibir el uso, instalación, modificación, adietamento o adaptación de accesorios de emisión de luz de alta luminosidad.

De esta manera, se perseguía fiscalizar y sancionar a aquellos conductores que instalasen de forma no reglamentaria cualquier tipo de barra múltiple, farol, faros eléctricos o cualquier otro tipo de diodos de emisión de luz que no fueran los estrictamente incorporados en el vehículo que salía de fábrica, que fueran empleados para transportes de emergencia, o que fueran empleados para uso deportivo y recreativo previa autorización del INTRANT.

En definitiva, se trataba de garantizar la seguridad de todas las personas que se desplazan, y especialmente la de aquellos conductores susceptibles de ser deslumbrados o desorientados, y por tanto de verse más expuestos a este peligro, para lo cual se encargaba a la DIGESETT el trabajo de supervisar la ejecución y fiscalización de las disposiciones de la Resolución.

- **Resolución No. 015-2018 Que Prohíbe el Uso, Instalación, Modificación, Adietamiento o Adaptación de Accesorios "Tuercas con punta o tuercas decorativas puntiagudas", en los Vehículos de Motor que circulen en las Vías Públicas del Territorio Nacional.**

El uso cada vez más frecuente y abusivo de tuercas con punta en los vehículos de nuestro país, representaba un problema grave para la seguridad de la circulación, pues estos

elementos podían impactar contra los neumáticos de otros vehículos provocando su pinchazo. Además, en caso de accidente de circulación podían impactar con las personas, provocándoles daños o incluso la muerte.

Conscientes de esta problemática, y a la espera de tener plenamente instalado en el país un sistema de Inspección Técnica-Vehicular que realizase estas revisiones a diario, desde el INTRANT se publicó una Resolución en el mes de diciembre de 2018 por la cual se prohibía el uso, instalación, modificación, adietamiento o adaptación de accesorios "tuercas con punta o tuercas decorativas puntiagudas" en los vehículos de motor que circularan por las vías públicas del país, independientemente de su categoría.

El objetivo era garantizar la seguridad de todas las personas que se desplazan y especialmente de aquellas más vulnerables (peatones, ciclistas o motoristas) quienes se veían más expuestos a este peligro.

- **Resolución No. 002-2019, Que Prohíbe el Uso e Instalación, en los Vehículos de Motor, de Neumáticos No Aptos para la Circulación en las Vías Públicas del Territorio Nacional.**

Los neumáticos son una de las partes más importantes del vehículo a la hora de garantizar su seguridad, ya que existen ciertos parámetros como la adherencia o la resistencia al pin-

chazo que dependen en gran medida del estado de conservación de la goma. Por ello, es muy importante evitar que los neumáticos usados, remodelados, recauchutados o caducados, que presentan altos niveles de desgaste, se vuelvan cada día más recurrentes en nuestro país.

Para conseguirlo, el INTRANT publicó en el mes de febrero de 2019 una Resolución con el objetivo de regular el equipamiento y los aditamentos requeridos para los diversos tipos de vehículos de motor, estableciendo disposiciones específicas tan importantes como que un neumático sin usar caducaría a los 4 años de su fabricación, o la prohibición de circular con vehículos cuyos neumáticos no alcanzasen ciertos niveles de profundidad de dibujo (especialmente en caso de ser vehículos de carga).

En este sentido, y teniendo en cuenta que para alcanzar los objetivos perseguidos se debían efectuar inspecciones constantes, y a la espera de tener plenamente instalado en el país un sistema de Inspección Técnica-Vehicular que realizase estas revisiones a diario, se encargaba a la DIGESETT el trabajo de supervisar la ejecución y fiscalización de las disposiciones de la Resolución.

Tras la publicación y entrada en vigor de la Resolución, se espera que los vehículos que circulan por las vías públicas del país vean reducido su riesgo de accidente, y este hecho se vea reflejado en una disminución de

las estadísticas de accidentalidad a nivel nacional.

- **Resolución No. 003-2019, Que Prohíbe la Circulación de Four Wheels en las Playas del Territorio Nacional**

El INTRANT, consciente de los altos niveles de riesgo que representa para la seguridad de las personas la circulación de Four Wheels por las playas, decidió publicar en el mes de diciembre de 2019 una Resolución Regulatoria que permitiese garantizar la protección de la vida humana y eliminar los accidentes de tránsito en las playas, así como fortalecer el control y regulación de la seguridad de los turistas y dominicanos que disfrutan en las zonas turísticas.

Los motivos eran más que suficientes, pues este tipo de transporte se ha vuelto recurrente y constante en todas las playas de República Dominicana, trayendo como consecuencia siniestros frecuentes en las mismas (porque estas no son unas vías aptas para la circulación vehicular) y perjuicios al medio ambiente.

En este sentido, tanto la Ley núm. 63-17 como el Reglamento Orgánico de nuestra institución, Decreto No. 177-18, dotan de plenas potestades al INTRANT para llevar a cabo esta regulación, fruto de lo cual se redactó un documento breve de apenas 7 artículos, cuyo mensaje fundamental trataba de impedir la circulación

de estos vehículos por tramos de playa de menos de 60 metros de ancho, así como advertir a las empresas dedicadas al alquiler de estos vehículos para que adviertan a sus clientes de esta situación.

A partir de la publicación y entrada en vigor de esta Resolución, se espera conseguir una disminución notable de los accidentes con este tipo de vehículos, al mismo tiempo que se persigue transmitir un mensaje de seguridad a los turistas y visitantes de nuestras playas.

4.11.2. PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA PARA LA CONCESIÓN DE LA ITV

343

En enero 2019 se promulgó el Reglamento de Inspección Técnica Vehicular, y a partir de entonces, y después de la elaboración de los términos de referencia correspondientes, se procedió a lanzar la Licitación Pública Internacional sobre “Contratación Mediante Concesión para la Implementación, Equipamiento, Operación y Gestión de la Inspección Técnica Vehicular”, de manera que, a través de ésta, se pueda hacer efectiva la implementación de un sistema de Inspección Técnico Vehicular en la República Dominicana, de acuerdo al reglamento correspondiente.

El objetivo de la licitación, que contó en su confección, con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, era el de establecer el conjunto de cláusulas jurídicas, económicas, técnicas y administrativas, de naturaleza reglamentaria, por el que se fijan los requisitos, exigencias, facultades, derechos y obligaciones de las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que deseen participar en la Licitación para la Contratación Mediante Concesión para la Implementación, Equipamiento, Operación y Gestión de la Inspección Técnica Vehicular en la República Dominicana, y cuya Referencia fue INTRANT-CCC-LPI-0001.

A tal efecto, es importante considerar que la Inspección Técnica Vehicular (ITV) es un conjunto de procedimientos sistemáticos, realizados por personal experto asistido por herramientas de última tecnología, que permite determinar la idoneidad técnico-mecánica necesaria para la circulación segura de un vehículo. Como herramienta para la gestión pública, es un mecanismo que permite a la autoridad mantener el control de las características de la flota vehicu-

lar que tienen relación con la seguridad vial, seguridad registral, contaminación ambiental y aptitud para el transporte de carga y pasajeros.

La ITV, por tanto, es un servicio de gran importancia para la seguridad vial del país, que traerá consigo una significativa disminución en la tasa de accidentes vehiculares, mejorará la calidad del aire que respira toda la población, garantizará la seguridad registral de los vehículos y, además, permitirá modernizar la flota vehicular del país, lo cual es beneficioso para la economía y el turismo.

En cuanto a los detalles de la misma, es importante destacar que la licitación correspondía a dos (2) lotes cuyos detalles se desglosan a continuación. El Proponente debía participar en ambos lotes.

344

Provincia	Tipo de línea					Cantidad de CITV sugeridos	
	Motocicletas	Livianos	Pesados	Universal	Móvil		
LOTE 1 - SUR/OESTE							
1	Santiago Oeste	3	3	2	2	0	2
2	San Juan	2	1	0	1	0	1
3	Elias Piña	0	0	0	0	0	0
4	Santiago Rodríguez	1	0	0	1	0	1
5	Dajabón	1	0	0	1	0	1
6	Monte Cristi	4	0	0	1	0	1
7	Valverde	3	1	0	1	0	1
8	Pedernales	0	0	0	0	0	0
9	Barahona	1	0	0	1	0	1
10	Independencia	0	0	0	0	0	0
11	Bahoruco	1	0	0	1	0	1
12	Azua	2	0	0	1	0	1
13	La Vega	7	1	0	3	0	3
14	Monseñor Nouel	3	1	0	1	0	1
15	San José de Ocoa	0	0	0	0	0	0
16	Peravia	2	1	0	1	0	1
17	San Cristóbal	6	2	0	2	0	2
18	Santo Domingo Oeste	6	4	2	2	0	2
19	Los Alcarrizos	4	2	0	2	0	1
20	Pedro Brand	4	2	0	2	0	1
21	Distrito Nacional	6	4	0	2	0	2
22	Territorio completo del Lote (Móvil)					4	4
		56	22	4	25	4	27

Figura 111. Distribución por provincias de los Centros de ITV (CITV) y de las líneas de inspección para el LOTE 1 (Sur/Oeste)

Los Oferentes/Proponentes que resultasen adjudicatarios debían costear íntegramente, sin contrapartida del Estado dominicano, toda la inversión para la prestación de un servicio público eficiente y de calidad. Ello incluía la adquisición de terrenos, alquiler, diseño, construcción, mantenimiento y cualquier otro, referente a la implementación, equipamiento, operación y gestión de la inspección técnica vehicular en la República Dominicana y servicios conexos.

Provincia	Tipo de línea					Cantidad de CITV sugeridos	
	Motocicletas	Livianos	Pesados	Universal	Móvil		
LOTE 2 - NORTE/ESTE							
1	Santiago Este	3	3	2	2	0	2
2	Monte Plata	1	0	0	1	0	1
3	Sánchez Ramírez	2	1	0	1	0	1
4	Duarte	4	1	0	2	0	2
5	Hermanas Mirabal	1	1	0	1	0	1
6	Españat	2	1	0	2	0	2
7	Puerto Plata	3	1	0	2	0	2
8	La Altagracia	4	1	0	2	0	2
9	El Seibo	1	0	0	1	0	1
10	La Romana	4	1	0	2	0	2
11	San Pedro Macoris	3	1	0	1	0	1
12	Hato Mayor	1	0	0	1	0	1
13	Samaná	1	0	0	1	0	1
14	María Trinidad Sánchez	2	1	0	1	0	1
15	Santo Domingo Norte	6	4	2	2	0	2
16	Santo Domingo Este	6	4	2	2	0	2
17	Guerra	4	2	0	2	0	1
18	Boca Chica	4	2	0	2	0	1
19	Territorio completo del Lote (Móvil)					4	4
		49	21	4	26	4	30

Figura 112. Distribución por provincias de los Centros de ITV (CITV) y de las líneas de inspección para el LOTE 2 (Norte/Este)

345

El Concesionario generaría ingresos únicamente a partir del cobro de la tarifa por concepto de prestación del servicio de Inspección Técnica Vehicular a ser cobrada por el INTRANT al usuario, sujeto a los términos establecidos en el pliego y las condiciones de la oferta que resultase ser escogida para la adjudicación, que fuera favorable a los intereses del Estado y fuera sostenible y conveniente financieramente para el Concesionario.

La única fuente de ingresos autorizada para el Oferente seleccionado en virtud de la presente licitación, serían las tarifas de Inspección Técnica Vehicular recibidas del público mediante las inspecciones ordinarias y re-inspecciones, recibidas por el INTRANT a través de pagos en línea en el portal institucional, pagos en los bancos autorizados o pagos en efectivo en los Centros de Inspección Técnica Vehicular. El INTRANT no reembolsaría a los Oferentes seleccionados los costos asociados con el desarrollo u operación del programa. Las tarifas por inspección serían únicas para todo el territorio nacional, las cuales serían fijadas por el INTRANT, en función del tipo de vehículo que se esté inspeccionando, carrocería y del tipo de inspección que se realizase.

Además, el Oferente/Proponente que resultase Adjudicatario tendría que implementar, equipar, amueblar y operar los Centros de Inspección Técnica Vehicular en todo el Territorio Nacional de la República Dominicana, para el 100% del parque automotor. La contratación otorgaría a los Concesionarios el derecho de operación del servicio por el plazo de diez (10) años, a contar desde la fecha de suscripción del contrato.

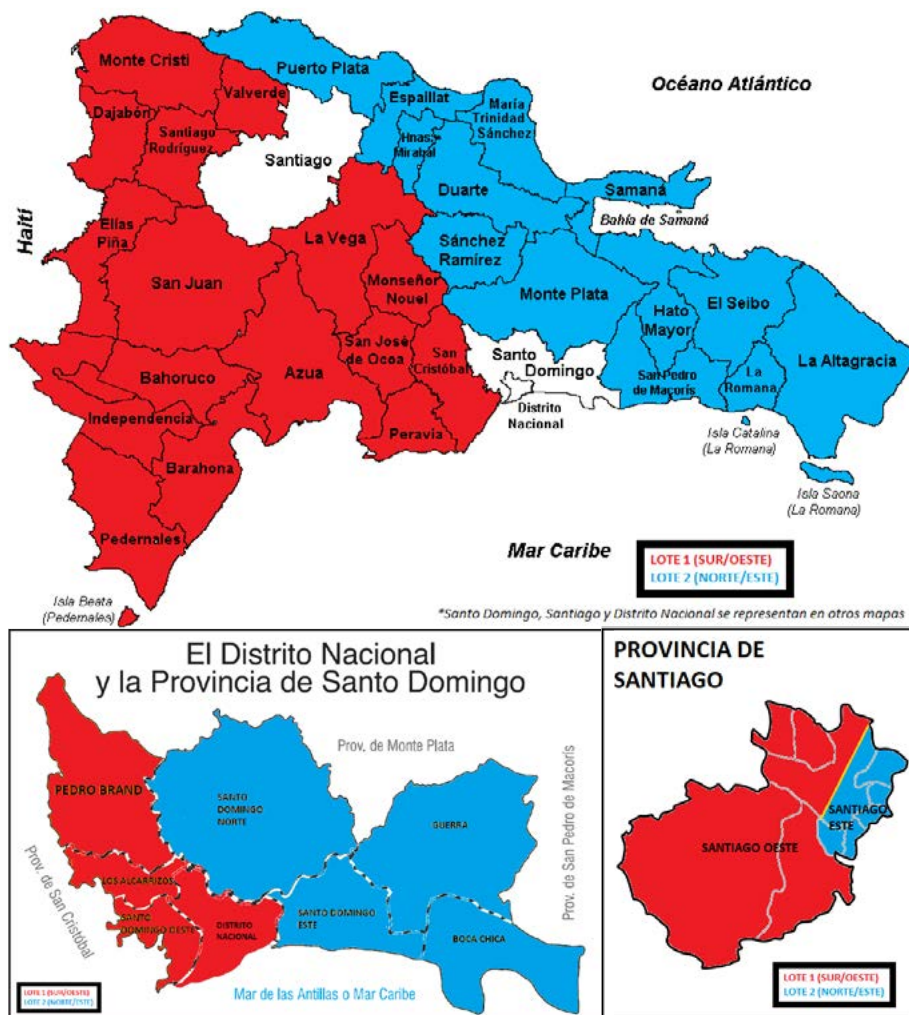


Figura 113. Distribución en mapa de los Lotes Lote 1 (Sur/Oeste) en rojo y Lote 2 (Norte/Oeste) en azul

Entre la documentación legal que se exigió a las empresas, se encontraban la certificación actualizada de que está al día en el pago de sus impuestos expedida por la DGII, la Certificación de pago de la Tesorería de la Seguridad Social (TSS), o la Certificación de no antecedentes penales (entre otros muchos), de tal forma

que se asegurase que ninguno de los aspirantes pudiera ser elegido sin estar al día de sus deberes legales con la Administración.

Del mismo modo, entre la documentación financiera solicitada, se encontraban los estados Financieros auditados de los tres (3) últimos pe-

periodos fiscales consecutivos, certificados por una firma de auditores o un CPA (contador público autorizado), o los documentos que indiquen el nivel de facturación que ha tenido la empresa en los últimos 3 años, certificados por la Entidad Contratante del país de origen (entre otros), de tal modo que se asegurase que el Proponente tenía una posición solvente sólida.

Todo ello complementado con las documentaciones necesarias que avalasen que el Proponente y sus socios o subcontratistas presentados en su oferta no habían incurrido en incumplimientos contractuales, prácticas desleales o habían sido sujetos de inhabilitaciones o sanciones por incumplimientos o faltas cometidas en la ejecución de contratos de índole privada o pública, en los últimos diez (10) años (hecho que todavía confería una mayor seguridad jurídica al Proponente elegido), y la necesidad de disponer de experiencia ofreciendo los servicios objeto de la presente licitación (hecho que aseguraba la calidad del servicio prestado).

Todo ello avalado por las pruebas de concepto, donde se verificarían los Criterios de Evaluación, en dos Estaciones existentes operadas por él, en un mismo país.

En definitiva, una licitación pensada para asegurar la calidad del servicio en todo el territorio nacional, donde, como mencionamos anteriormente se contó, dentro del marco de coopera-

ción ente Costa Rica y República Dominicana, con la asesoría de expertos de ese país Centroamericano que tiene casi dos décadas implementando este tipo de política pública.

4.11.3. RENOVACIÓN DEL PARQUE

En 2018 se anunció, como parte del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el primer plan de “chatarrización” en el país, el cual promueve la sustitución de carros de concho en la República Dominicana por autobuses con sistema de pago integrado y tarifas técnicas que garantizarán al usuario la transparencia del sistema, y que a su vez serán mucho más modernos y seguros.

En este sentido, se ha trabajado en conjunto con la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) para dotar de placas las motocicletas que posean número de chasis y chatarrizar las que no tengan dicha numeración, hecho que resulta especialmente importante de cara a garantizar el buen estado de los vehículos empleados en el transporte.

Pero los beneficios que se pretenden conseguir con esta iniciativa van más allá de la propia seguridad vial, pues según las estimaciones del PMUS del Gran Santo Domingo, se espera



lograr en 2030 una reducción de un 6% del total de emisiones de CO₂eq por chatarrización de conchos. Esto se alinea con los objetivos del país de reducir las emisiones contaminantes, y más específicamente al compromiso país asumido en la COP21 de reducir en un 25% las emisiones de gases de efecto invernadero al 2030 y como objetivos específicos la creación de la Estrategia Nacional de Electromovilidad y la formulación de reglamentación en este tema.

4.12. ÁREA DE TRANSPORTE

349

El Área de Transporte del INTRANT engloba todas las acciones desarrolladas tanto por la Dirección de Transporte de Pasajeros como por la Dirección de Transporte de Carga, y que se han desarrollado con el objeto de establecer un sistema de transporte más seguro, eficiente y confiable.

En este sentido, el objetivo misional de la Dirección de Transporte de Pasajeros, plasmado en el manual de funciones del INTRANT, es planificar y gestionar el sistema integrado de transporte público de pasajeros, sus rutas, servicios, esquemas de operación, itinerarios y cualquier otro aspecto, interurbano y a nivel urbano coordinando con los ayuntamientos, en base a los estudios de oferta y demanda correspondientes.

En cambio, la Dirección de Transporte Terrestre de Carga tiene por objetivo diseñar, implementar y garantizar un sistema eficiente de transporte terrestre de carga en todo el territorio nacional, de conformidad con lo dispuesto por la Ley núm. 63-17, sus reglamentos y normas complementarias.

Por tanto, el trabajo de ambas áreas ha implicado tanto el desarrollo de numerosos trabajos, estudios, programas y acciones concretas, como la preparación de nuevos procedimientos de regulación destinados a la obtención y renova-



ción de las licencias de operación. Para esto último, se ha trabajado intensamente en el desarrollo de numerosos documentos legislativos que atenderán tanto a las particularidades de los diferentes servicios de transporte público de pasajeros (ya sea individual, masivo o colectivo) como de los servicios de carga, independientemente de si estos se desarrollan a nivel urbano o interurbano.

4.12.1. URBANO

4.12.1.1. TRABAJOS EN EL ÁREA DE TRANSPORTE

351

El Departamento de Licencia de Operación de Transporte Público Urbano, ha realizado trabajos en el área de transporte, atendiendo las solicitudes realizadas por operadores del transporte público de pasajeros, ayuntamientos, empresas, juntas de vecinos, y ciudadanía en general, además de asignaciones de la Dirección Ejecutiva enmarcadas en el marco del proceso de transformación del sector transporte que está llevando a cabo para lograr la masificación del sistema de transporte público a nivel nacional.

Las solicitudes fueron atendidas y evaluadas técnicamente y dieron lugar a una serie de recomendaciones que fueron remitidas a la Dirección Ejecutiva del INTRANT para su consideración. Para conseguir un modelo de transporte urbano eficiente, se han realizado una serie de acciones que se explican a continuación:

- **Programa “BONOGÁS CHOFERES”:**

El programa Bonogás-Choferes es un programa de subsidios otorgados a los conductores registrados en la base de datos del transporte público con la finalidad de mitigar el impacto de las variaciones de precios del gas licuado de petróleo (GLP) y así suavizar el traspaso de los aumentos en las tarifas del transporte a las familias dominicanas. De este modo se brindó respuesta personalizada a los chóferes con más dificultades.

Para que el programa fuera transparente, se realizaron levantamientos o auditorías en las rutas en las que había beneficiarios del subsidio. Como resulta-

do de este proceso se bloquearon tarjetas a choferes que no se encontraban brindando servicio.

Las nóminas realizadas en dicho programa, tienen que ver específicamente con la relación de pagos de los beneficiarios, las cuales son elaboradas por el Departamento de Licencia de Operación de Transporte Público Urbano, y enviadas posteriormente a la Administradora de Subsidios Sociales (ADESS), para que esta última proceda a la elaboración de la nómina unificada con los demás subsidios sociales.

352



Figura 114. Auditoría al programa Bonogas para choferes del transporte público de pasajeros.

• Estudios de Ascenso, Descenso y Frecuencia:

Se han realizado diversas acciones para solucionar el caos del transporte de pasajeros en las rutas urbanas, entre las que conviene destacar la planificación y ejecución de estudios de ascenso, descenso y frecuencia. De este modo se consigue registrar el número de pasajeros que suben y bajan en las diferentes paradas dentro del recorrido establecido que realizan los operadores de transporte público de pasajeros, así como la frecuencia de salida de las unidades en los orígenes y destinos desde donde opera la ruta en estudio.

- **Elaboración de Listas, Certificaciones de Rutas, Choferes y Propietarios de Rutas:**

Se actualizaron las estadísticas y registros referentes a las rutas, chóferes y propietarios y se emitieron certificaciones a solicitudes remitidas por los representantes de los diferentes operadores del transporte público urbano, o de manera individual por chóferes de éstos, chóferes o operadores de rutas, de acuerdo a los registros autorizados del INTRANT, brindándole al ciudadano solicitante una constancia de su estatus.



Figura 115. Estudio de ascenso y descenso.

- **Resolución a Denuncias de Violaciones de Perfil de Rutas e Incursión de Rutas en Zonas Residenciales:**

A través del Departamento de Licencia de Operación de Transporte Público Urbano, la institución intervino frente a las denuncias en las que se alegaba que algunas organizaciones del transporte público urbano no respetaron las normas establecidas en la Ley 63-17, dado que algunos operadores, sobre todo en el Gran Santo Domingo, cambiaron sus recorridos sin autorización oficial, generando fricciones entre las diferentes organizaciones de transporte.

Así se realizó el levantamiento de la información en campo, la elaboración de informe técnico, y una propuesta de solución como órgano rector, en coordinación con los organismos gubernamentales correspondientes.

- **Evaluación de Solicitudes de Operación de Nuevas Rutas:**

Como órgano rector, el INTRANT tiene la función de aprobar las nuevas rutas del transporte Público de Pasajeros. Una vez recibida la solicitud de ruta nueva por parte de ciudadanos o empresas, las mismas son evaluadas por los

técnicos del Departamento de Licencia de Operación de Transporte de Público Urbano, quienes a través de un informe escrito presentan sus recomendaciones a la Dirección Ejecutiva de la institución para que sea evaluada y, si cumple con los parámetros establecidos, se apruebe.

- **Atención Personalizada de los casos de Transporte Urbano de Pasajeros:**

En el INTRANT se han llevado a cabo reuniones y encuentros con chóferes y dirigentes de los diferentes operadores de transporte público urbano, con la finalidad de evitar que se generen conflictos o mediar para que los conflictos existentes escalen a otros niveles que pongan en peligro el clima de paz y respeto que debe primar entre los operadores de transporte público de pasajeros. En otras ocasiones se realizan reuniones para darles información o recomendaciones, y puedan conocer su situación en nuestros registros.

- **Avances Departamento de Operación de Licencia de Transporte**

Se ha trabajado en diferentes actividades, incluyendo la elaboración del censo de taxis de base en las diferentes ciudades. También se procedió a la renovación de licencias y al diseño y colocación de los rótulos que tendrán cada una de las unidades pertenecientes a las compañías que le han renovado sus licencias, cuyo primer operativo tuvo lugar en el mes de julio de 2020. De este modo se consigue garantizar la correcta identificación de las compañías y una eficiente fiscalización y seguridad para los usuarios, gracias a un código QR que aparece impreso tanto en los dos rótulos en las puertas de los vehículos como en el rótulo del cristal.

Además, se elaboraron los requisitos que se pedirán a cada uno de los diferentes tipos de Licencia de Operación de Transporte Privado; se realizaron acercamientos con los dueños de transporte funerario y ambulancias, creando un levantamiento a nivel nacional; se creó un sistema de inscripción en línea para el transporte escolar; se creó un sistema de Inscripción en línea para transporte funerario; y se hizo un levantamiento de Transporte de personal a nivel Nacional.



- **Creación de la empresa pública operadora del metro-teleférico y servicios de autobuses (Programada).**

Desde el INTRANT se han adoptado medidas para la mejora del transporte en la empresa pública operadora del metro-teleférico y servicios de autobuses. Concretamente se trabajaron propuestas (levantamientos y diseños) de diversas estaciones del metro y Teleférico, cuyo trabajo se inició con la implementación de marcado para colocación de señales y la implementación de Urbanismo Táctico.



Figura 116. Proceso de rotulación

- **Medidas de prevención del COVID-19 en el sector transporte**

Durante el año 2020, y como consecuencia del COVID-19, se han promovido planes ayudas sociales a través de los programas Solidaridad, Quédate en Casa y Bonogás, y se han adoptado algunas medidas para evitar contagios en el transporte urbano de pasajeros, entre las que destacan las siguientes:

- Limitar cantidad de pasajeros carros públicos (concho) a 4 personas.
- En autobuses y minibuses, limitar la cantidad de pasajeros a la cantidad de asientos del vehículo y a la distancia de un metro entre ellos, según lo especifica la OMS.

- Higienizar la unidad de transporte tanto en el origen como en el destino del viaje.
- Instalar dispensadores de gel antibacterial (manitas limpias o jabón líquido) en las oficinas y terminales de transporte. Además, asegurar que los conductores cuenten con desinfectante de manos en los vehículos.
- Proveer de información de prevención tanto al personal operativo, administrativo y choferes, sobre las medidas para evitar el contagio del COVID-19.
- En el caso de motocicletas, limitar a un 50% (o menos) la concentración de motocicletas brindando servicio en las paradas.
- En el caso de transporte turístico suspender las excursiones turísticas (Transporte Turístico de Aventura, Motores, Buggies, Safaris, etc.) por el mismo periodo de la declaratoria de emergencia.
- Los taxis turísticos, estacionarios, plataforma, y por comunicación transportarán los pasajeros en los asientos traseros. 2 en los vehículos de menor capacidad y 4 en los vehículos de mayor capacidad.

357

Además, con el apoyo de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), se procedió a capacitar a personal de la OMS, Metro y Teleférico sobre directrices para la desinfección en el transporte público de pasajeros, como medida preventiva para evitar contagios por COVID-19.



Figura 117. Teleférico

4.12.1.2. TRABAJOS ESPECÍFICOS DE AUTOBUSES

4.12.1.2.1. AMPLIACIÓN DE LA RED

El INTRANT, atendiendo a la imperiosa necesidad de reordenamiento del sistema de transporte público de pasajeros de nuestro país, ha promovido el establecimiento de una red integrada de autobuses y la ubicación de paradas en nuevos corredores de transporte público para lograr una mayor eficiencia y calidad en dicho servicio. Para ello, se han diseñado diferentes corredores que conectan con el sistema de Metro y Teleférico, garantizando una cobertura que responda a las necesidades de los usuarios. El Departamento de Licencia de Operación de Transporte Público Urbano ha incidido en la confección de dichos corredores en la ubicación y georreferenciación de cada una de las paradas propuestas, y se ha establecido un sistema de video-vigilancia a bordo de autobuses, en proximidades de estaciones del metro y el teleférico (programada).

Además, se han realizado propuestas de extensiones a corredores existentes, como es el caso del corredor Naco y Ciudad Juan Bosch. Las imágenes muestran algunos de los corredores trabajados por este departamento en el establecimiento de las paradas de transporte público.

Es importante destacar que, en base a las características operativas y el diseño físico establecido para los corredores, en noviembre de 2019 se definieron las especificaciones técnicas de los vehículos que prestarán servicio en los mismos, y entre las cuales se destacan la robustez, seguridad o requisitos medioambientales (entre otros).

Además, se ha constituido el fideicomiso SITP como mecanismo del control de los costos operacionales y tarifas (terminada), y se ha iniciado la sustitución de carros conchos por buses. El proyecto se inició con la formación de los chóferes del concho de la compañía de transporte COCHONUCA SRL, que opera en el corredor de la Núñez de Cáceres, y que pasarán a formar parte del nuevo sistema integrado de transporte público de pasajeros, que operará en nuevos corredores con autobuses modernos para sustituir gradualmente a los denominados "carros públicos".

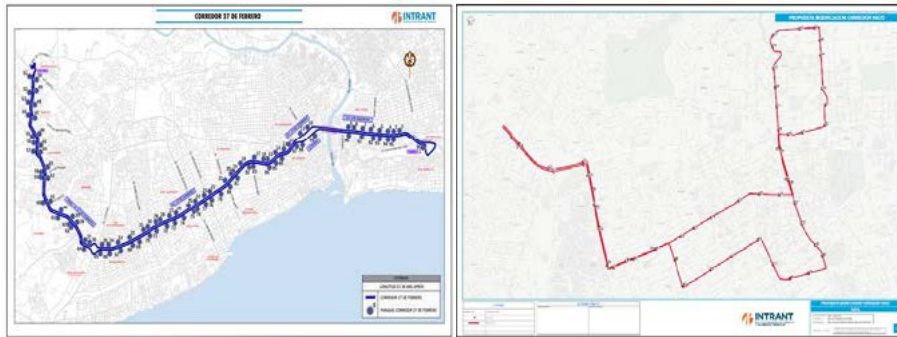
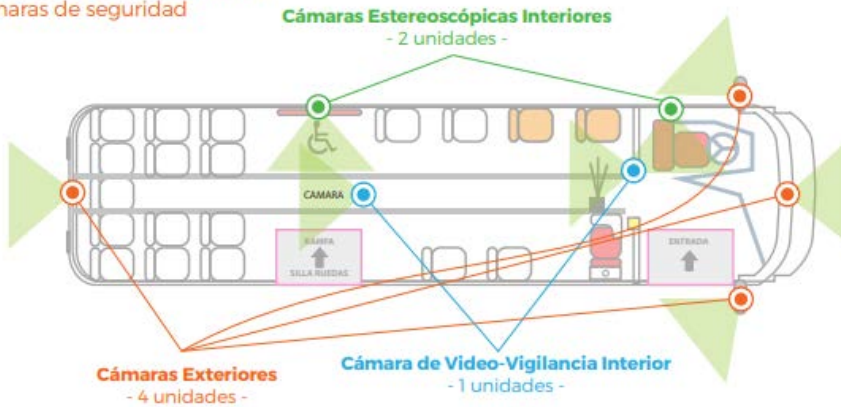


Figura 118. Izquierda: Corredor Ave. 27 de Febrero - Derecha: Propuesta modificación del Corredor Naco

Gráfica referencial de posición
cámaras de seguridad



359

Figura 119. Algunos de los requerimientos establecidos a los autobuses empleados en los corredores



Figura 120. Ubicación y georeferenciación de paradas de transporte público en el corredor Las Américas.

4.12.1.2.2. REGLAMENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO

La sociedad dominicana demanda la transformación de la industria del transporte de pasajeros, exigiéndose la configuración de redes de servicios que logren la cobertura homogénea y capaz de garantizar la calidad del servicio.

Para conseguirlo, se requiere un sistema de transporte de pasajeros de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en condiciones de competencia, y con libertad de participación y contratación, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y en los costos empresariales.

Precisamente con esa idea, y con el objetivo de regular la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano en las modalidades de transporte masivo y colectivo sobre vías públicas (esto es, los que se prestan en vehículos de vehículos de más de 16 pasajeros más el conductor), el INTRANT ha desarrollado el Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano, redactado con el apoyo del BID y complementariamente con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, que ha sido

promulgado con el Decreto 292-20 a fecha 31 de Julio de 2020.

Un reglamento capaz de establecer las bases para organizar red de servicios accesibles, inclusivos y eficientes para la satisfacción de las necesidades de movilización de la población en los conglomerados urbanos, a partir de una planificación holística, integral y estratégica que responda a las reglas de diseño universal y que tienda a la conformación de sistemas de transporte urbano con accesibilidad universal, sostenibles y con crecientes grados de integración física, técnica, operativa y tarifaria.

De este modo, se ha conseguido un documento que establece pormenorizadamente las condiciones de acceso a la prestación del servicio, y que se apoya en una serie de normativas técnicas derivadas que ayudarán a definir con mayor detalle tanto los propios parámetros administrativos de acceso al servicio, como los requisitos técnicos que se exigirán a los vehículos, a las terminales, y al propio servicio prestado.

4.12.1.3. TRABAJOS ESPECÍFICOS DE TAXIS

Los trabajos específicos de este medio de transporte se han centrado en realizar diversos levantamientos de taxis y paradas (censos) que se encuentran laborando en las diversas



361





ciudades del país, incluyendo levantamientos de información de vehículos y chóferes.

Además, desde el punto de vista legislativo, se han redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y aprobado tanto un Reglamento del Servicio de Transporte en Taxi, como una Resolución que atiende a situaciones y factores que requieren de una actuación urgente, y que por tanto no podían esperar a la aprobación de los Reglamentos.

4.12.1.3.1. REGLAMENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN TAXIS

Dentro de los diferentes servicios de transporte público al alcance de los ciudadanos dominicanos y turistas extranjeros, el taxi, en sus diferentes modalidades, es uno de los de mayor importancia, ya que permite a sus usuarios realizar desplazamientos rápidos y cómodos independientemente del lugar de origen y destino. Sin embargo, para garantizar una movilidad en condiciones de seguridad y calidad, resultaba especialmente necesario regular el acceso y prestación del servicio.

En este sentido, y si bien es cierto que Ley núm. 63-17 establece en su articulado una serie de disposiciones

relativas al transporte público de pasajeros en taxis, también es cierto que este servicio es complejo, y requiere de la adopción de una serie de consideraciones y reglamentaciones adicionales que permitan una adecuada regulación y control del servicio a nivel nacional.

Por todo ello, el INTRANT ha desarrollado el Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y actualmente en Consulta Pública, cuyo objeto pasa por regular la prestación del servicio de transporte en taxis y las condiciones que propendan por su desarrollo bajo los estándares de calidad requeridos por el INTRANT, para impulsar un servicio eficiente y moderno, que permita su desarrollo y la satisfacción de las necesidades de los usuarios.

De esta forma, y tomando en consideración que el citado reglamento afecta a todas las personas físicas o jurídicas que participen directa o indirectamente en la operación de transporte en taxis, ya sea como usuarios, organizadores, prestadores o como reguladores del servicio, se ha conseguido disponer de un documento legislativo con una estructura muy similar a otros reglamentos del transporte anteriormente mencionados (escolar, turístico, trabajadores, etc.) que, completado mediante las pertinentes normativas técnicas, permitirá regular el acceso al servicio y garantizar unas adecuadas condiciones de calidad y seguridad en el servicio.



Figura 121. Ruta Los Mina – Ave. Venezuela, Santo Domingo Este

364

4.12.1.4. RESOLUCIONES

- **Resolución No. 010-2018 Que regula el Servicio de Transporte de Taxis en las Instalaciones Hoteleras del Territorio Nacional y Resolución No. 011-2018 Que realiza una adenda al artículo primero de la Resolución No. 010-2018**

Del mismo modo que en el Reglamento del Servicio de Transporte en taxis se hablaba de la importancia de este medio de transporte para la sociedad dominicana, y que éste debía prestarse de forma que se garantizase la seguridad y calidad adecuadas, el caso específico del transporte en taxis turísticos en todo el territorio nacional se ha visto afectado por la intención de algunos operadores de monopolizar este tipo de servicio, y de otras compañías de ofrecer el servicio sin la licencia de operación correspondiente, ocasionando disturbios que han alterado y afectado a la seguridad de los usuarios y orden público.

A tales efectos, el INTRANT está compelido a evitar prácticas deshonestas por los entes operadores del transporte terrestre de pasajeros orientadas a la competencia desleal y desigualdad de oportunidades en las actividades comerciales relacionadas con el sistema de transporte terrestre de pasajeros, garantizando la protección de los usuarios. Por este motivo, el mes de agosto de 2018 se publicó mediante Resolución núm. 010-2018 cuyo objetivo era el de prohibir la entrada a las instalaciones hoteleras de todo el territorio nacio-

nal de taxis no autorizados en cualquiera de sus modalidades para prestar el servicio de taxi turístico, así como establecer una serie de parámetros sobre la prestación del servicio y obligaciones de las instalaciones hoteleras al respecto.

En cualquier caso, el carácter de esta Resolución es transitorio, motivo por el cual, una vez promulgado el Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis, dejará de tener efectos por haberse incorporado sus disposiciones al citado Reglamento.

4.12.1.5. TRABAJOS ESPECÍFICOS DE MOTOCICLETAS, BICICLETAS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

El Departamento de Licencia de Operación de Motocicletas se encarga de regular aquellas organizaciones que brindan el servicio de transporte de pasajeros en motocicletas. El INTRANT debe hacer levantamientos periódicos para velar que todos los moto-taxis estén cumpliendo con las normas establecidas en la Ley núm. 63-17. En este sentido, ha habido reuniones de trabajo con intercambio de ideas con los operadores de motocicletas para tratar distintos temas y resolver conflictos, destacando las siguientes iniciativas:

1. Se han realizado numerosos levantamientos e inspecciones en paradas de Moto-taxi, con el propósito de que las operaciones de transporte de pasajeros en motocicletas se realicen dentro del marco de la Ley. Estos trabajos incluyen visitas de campo a las paradas de Moto-taxi, levantamiento de información de los operarios (Moto-conchistas) y de sus unidades vehiculares (Motocicletas), instruir los miembros de la parada sobre los documentos que deben portar, así como también los elementos de seguridad que deben usar, como son Casco Protector Homologado y Chaleco Reflectivo.
2. También se ejecutaron coordinaciones interinstitucionales con distintos ayuntamientos de la República Dominicana, con sus áreas encargadas del Tránsito Municipal y Defensoría y Uso de Espacios Públicos. Con esto se logró coordinar acciones de ordenamiento en las paradas de Moto-taxi que se estacionaban de forma desordenada en las vías públicas, así como reubicar hacia otros lugares las que no cumplen con las normas de tránsito vigentes.

3. Asimismo, se logró coordinar acciones de fiscalización por parte de la DIGESETT, en paradas de Moto-taxi y operadores de motos de compañía de Delivery que no se acogieron a las medidas de reordenamiento y la forma de operación de transporte que se le pidió realicen.
4. Logramos coordinar acciones de trabajo con la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), logrando que dicha escuela imparta Charlas de Seguridad Vial a distintas asociaciones y organizaciones de Moto-taxi que brindan servicio de transporte en motocicletas en el Gran Santo Domingo, impactando positivamente el sector moto-conchista.
5. Convocamos reuniones con operarios de moto-concho para dirimir conflictos que afectaban las operaciones de transporte entre estos, manteniendo un clima de paz entre los operadores de transporte en motocicletas y las comunidades.
6. Dentro de los logros obtenidos con estas acciones se destacan el acercamiento del INTRANT con los distintos ayuntamientos, con la Dirección de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y con la ciudadanía, esta última conformada tanto por los operarios de paradas de Moto-concho, como por los ciudadanos del entorno donde se desarrollan las actividades de transporte en motocicletas.
7. En cada levantamiento o inspección de parada de Motoconcho se ejecutan acciones de reordenamiento de las motos en la vía pública, en coordinación con los Departamentos de Defensoría y Usos de Espacios Públicos del ayuntamiento donde está ubicada la parada; asimismo se realiza el registro de los miembros de la parada y la ubicación de la misma. En cambio, en coordinación con DIGESETT, se coordinan acciones para que los agentes fiscalicen las operaciones de transporte en motocicletas, y el cumplimiento de la Ley núm. 63-17 por parte de los operarios.

Además, durante el año 2019 se trabajó en el seguimiento del Plan Bici (Plan de Acción, Resultados de Encuesta y Esquema del Plan), con la implementación del carril bicicletas en corredores pilotos, y otra serie de acciones entre las que destacan las siguientes:

- Gestión continua con empresas privadas para la colocación de ciclo parqueaderos.
- Se formó la mesa interinstitucional “Plan de Acción de Bicicletas del Distrito Nacional” (INTRANT – ADN).
- Se lanzó el “Plan de Acción de Bicicletas del Distrito Nacional” (INTRANT – ADN).
- Se preparó el Máster Plan Ciclovía Av. George Washington.
- Se elaboró la propuesta Ciclovía Piloto (Tramo 1)
- Se realizó el Análisis implementación Ciclovía Piloto.
- Celebración del Día Mundial de la Bici.

367

Por último, desde el punto de vista legislativo destaca la aprobación del Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicycletas y otros Vehículos de Movilidad Personal, cuya explicación se desarrolla a continuación en el siguiente subepígrafe.

4.12.1.5.1. REGLAMENTO DE USO Y TRANSPORTE EN MOTOCICLETAS, BICICLETAS Y OTROS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Las motocicletas y ciclomotores representan la mayor parte del parque automotor de nuestro país, y encabezan las cifras de siniestralidad con más del 68% de las víctimas mortales en 2019. Por este motivo, resultaba una necesidad imperiosa desarrollar un reglamento que atendiera a las necesidades específicas de este tipo de vehículos.

Sin embargo, y adelantándonos a los nuevos modelos de movilidad que se están implementando con fuerza en los países más avanzados, se requería atender a otros medios de transporte que, pese a ser diferentes a las motocicletas y ciclomotores, presentaban una serie de similitudes que permitían su consideración conjunta.

De este modo, con fecha 15 de Julio de 2020 se ha publicado mediante Decreto 256-20 el Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros Vehículos de Movilidad Personal (los conocidos como VMP), redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, con el objeto de establecer los requerimientos y disposiciones para el uso y circulación de todos los vehículos de dos (2), tres (3) o cuatro (4) ruedas que, estando dotados o no de motor, no requieran para su manejo estar en disposición de una licencia 02 o superior. Además, este Reglamento también ha buscado regular el transporte de personas, animales o cargas en los mismos, especialmente en lo relativo a la operación del servicio de transporte público en motocicleta, motivo por el cual se han establecido las condiciones que permitirán la prestación del mismo bajo las pautas de calidad, seguridad y accesibilidad, entre otras, establecidas en la Ley núm. 63-17.

De este modo, una vez publicado el citado Decreto, se está en disposición de un documento legislativo que, complementado con otros reglamentos como el de la Inspección Técnica-Vehicular, no solo regulará el funcionamiento del servicio de transporte en motoconcho, sino también las particularidades de cualquier desplazamiento que se realice en estos medios de transporte, y de este modo se pueda actuar de forma efectiva sobre las inaceptables cifras de siniestralidad que los caracterizan.

368



Figura 122. Parada de motoconchos en el Distrito Nacional.

4.12.2. INTERURBANO

El Departamento de Licencia de Operación de Transporte Público Interurbano fue parte esencial de la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), que como órgano regulador tiene la función de definir políticas de gestión de la demanda de transporte que incentiven y prioricen el uso de modos sostenibles (transporte masivo y transporte no motorizado) así como desarrollar las normas y reglamentos que rijan el tránsito y transporte de carga y pasajeros y el transporte no motorizado en armonía con el medio ambiente y asegurando una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.

A tales efectos, se han llevado a cabo diversos análisis de la Tarifa en las Principales Rutas de Transporte Público Urbano del Gran Santo Domingo, con levantamientos de campo de pasajeros transportados y elaboración de matriz de costos operacionales. En relación con las tarifas, se llevó a cabo la actualización de la estructura de costos que incide en la tarifa y se procedió a la revisión de la Tarifa de Transporte Público de Pasajeros.

En este sentido, cada trimestre el Departamento de Licencia de Operación de Transporte Público Interurbano actualiza las tarifas a nivel Nacional, en las rutas que tienen origen o destino en Santo Domingo. Los

colaboradores del Departamento se trasladan a las terminales y recaban la información con los usuarios del transporte; en las provincias la información se obtiene a través de cada representante del INTRANT.

En segundo lugar, se ha llevado a cabo un estudio de factibilidad (oferta y demanda) del Transporte Interurbano de Pasajeros. Inicialmente se realizaron estudios de rutas en diferentes puntos del país para determinar qué mejoras podrían aplicarse, incluyendo la creación de rutas nuevas, el incremento de asientos (cambio de minibús por autobús), el incremento de unidades, la extensión de rutas, la legalización de rutas internacionales y la factibilidad de paradas.

En tercer lugar, se ha llevado a cabo una evaluación de terminales o paradas y la realización de perfiles en diferentes provincias, así como estudios de frecuencia de pasajeros y carga en todas las rutas con origen o destino de Santo Domingo, insumo que se utilizó para el diseño y construcción de terminales interurbanas en Santo Domingo, incluyendo la Terminal Los Alcarrazos, la Terminal del Este y la Terminal Norte (Mamá Tingó).

Por último, destacar que durante el 2020, y como consecuencia del COVID-19, se han planteado algunas medidas de prevención de contagios en el sector transporte interurbano de pasajeros, como las siguientes:

- En autobuses y minibuses, limitar la cantidad de pasajeros a la cantidad de asientos del vehículo.
- Higienizar la unidad de transporte tanto en el origen como en el destino del viaje.
- Instalar dispensadores de gel antibacterial (manitas limpias o jabón líquido) en las oficinas y terminales de transporte. Además, asegurar que los conductores cuenten con desinfectante de manos en los vehículos.
- Proveer de información de prevención tanto al personal operativo, administrativo y choferes, sobre las medidas para evitar el contagio del COVID-19.
- Capacitación, con el apoyo de la OPS/OMS, sobre directrices para la desinfección en el transporte público de pasajeros.

370



Figura 123. Estudios de factibilidad



Figura 124. Estudio de frecuencia y carga en las terminales de transporte interurbano

4.12.3. ESPECÍFICOS

En estos momentos es importante hacer una mención específica a 3 modalidades de transporte que, además de resultar fundamentales para el desarrollo social y económico del país, se prestan haciendo uso de cualquiera de los medios de transporte anteriormente mencionados. Concretamente, estamos refiriéndonos al transporte escolar, transporte turístico, y transporte de trabajadores, cuyo sistema de regulación se ha visto notablemente respaldado con la aprobación de una serie de reglamentos y resoluciones que se explican a continuación.

4.12.3.1. ESCOLAR

4.12.3.1.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE ESCOLAR

El Reglamento del Transporte Escolar nace para proteger a aquellos menores en edad escolar que, en función de sus condiciones personales o residenciales, generalmente hacen uso de un servicio de transporte escolar para llegar a los centros educativos existentes en el país.

Desafortunadamente, es sabido que este tipo de transporte se presta (en demasiadas ocasiones) en condiciones inadecuadas de seguridad y calidad. Por ello, el Reglamento del Transporte Escolar, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, y promulgado con Decreto 257-20 de 15 de Julio de 2020, establece una serie de disposiciones legales orientadas a regular la operación del servicio en sus distintas modalidades, así como garantizar las condiciones calidad, seguridad, accesibilidad, eficiencia, transparencia, responsabilidad y continuidad, entre otras establecidas en la Ley núm. 63-17.

Para llevar a cabo esta propuesta, se ofrece una filosofía integradora que consigue aunar las disposiciones que afectan a los menores transportados, al conductor profesional, al vehículo o vehículos empleados para el traslado, al centro educativo que requiere la prestación del servicio, y a la empresa que lo provee. En definitiva, a todos los actores que intervienen en el proceso.

Todo ello viene estructurado en torno a una serie de títulos, capítulos y artículos muy similares a los planteados para el resto de reglamentos del transporte (entre los que cabría destacar el Reglamento de Transporte Turístico y el Reglamento del Transporte de Trabajadores, entre otros), de tal modo que se consigue simplificar el entendimiento, pero sin menos-

cabar las características particulares de cada uno de ellos.

Sin embargo, el contenido vertebrador de un Reglamento impide en ciertas ocasiones establecer requerimientos técnicos que resultan susceptibles de modificación, o actualización, en el corto-medio plazo. Por ello, y con vistas a actualizar la anterior *Normativa para la Operación del Transporte Escolar* (que a todas luces debía ser ampliada y actualizada), el Reglamento del Transporte Escolar se complementa con una serie de Normativas Técnicas que ayudarán a definir los requisitos que se exigirán a los chóferes, vehículos y operadores, y al mismo tiempo obligarán a los prestadores a asegurar un servicio seguro, confiable y de calidad.



Figura 125. Menores escolarizados

4.12.3.2. TURÍSTICO

4.12.3.2.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO

El Reglamento del Transporte Turístico, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, Decreto 255-20, del 15 de Julio de 2020, nace para garantizar la satisfacción de aquellos turistas que llegan a nuestro país procedentes de otros lugares del mundo y requieren servicios de transporte para desplazarse hacia o desde sus hoteles o puntos de interés, o incluso para garantizar la satisfacción de los propios turistas dominicanos que efectúan sus viajes dentro del país y que también necesitan contratar algún tipo de medio para sus desplazamientos.

En este sentido, es muy importante comprender que la economía de República Dominicana depende en gran medida del turismo, y que para que un turista se sienta satisfecho con su visita, y por tanto desee repetir la experiencia, se deben establecer una serie de condiciones que garanticen una estancia con los máximos niveles de seguridad y confort.

De hecho, las actividades de transporte en cualquier viaje por motivos turísticos adquieren una especial relevancia, pues resultan ser la primera toma de contacto y la última actividad que se desarrolla durante la vi-

sita, pero también son una necesidad constante a lo largo de toda la visita, ya que no se puede comprender el turismo sin el desplazamiento.

En este sentido, las actividades turísticas crecen vertiginosamente en la República Dominicana, y con éstas surgen nuevas modalidades de servicios turísticos, como es el caso del turismo de aventura, los "city tours" o los "city shopping", que requieren del uso de vehículos específicos como los jeep safari, autobuses, minibuses, taxis o incluso vehículos de alquiler. Por este motivo, existe la necesidad de contar con preceptos legales y técnicos que unifiquen los criterios sobre las distintas modalidades de transporte público de turistas en la República Dominicana, tomando en cuenta las condiciones particulares de cada una de ellas, y sobre todo complementando otros documentos legislativos que también repercuten sobre la actividad del sector, como es el caso del *Reglamento del Transporte en Taxi* o el *Reglamento de Alquiler de Vehículos*.

De este modo, y atendiendo a los artículos 74 y 339 de la Ley núm. 63-17, el INTRANT, en coordinación con el Ministerio de Turismo y las autoridades municipales, ha sido el encargado de elaborar el reglamento para la planificación, organización, operación, fiscalización y control de las actividades del sector, que complementado con las pertinentes normativas técnicas, permitirán un aseguramiento de la calidad, la seguridad y la satisfac-

ción en el servicio y al mismo tiempo permitirán actualizar el marco normativo existente hasta la fecha¹.

Todo, como no podía ser de otro modo, basándose en la definición de los deberes, derechos, requisitos y obligaciones que se exigirán a los turistas transportados, al conductor profesional, al vehículo o vehículos empleados para el traslado, al organizador del servicio, y a la empresa que provee el servicio. En definitiva, a todos los actores que intervienen en el proceso.

sitos para la habilitación de todo interesado en prestar este servicio al público en general, de tal modo que se redujese la informalidad del sector y se pudiese cumplir con requisitos mínimos de protección de los consumidores.

Atendiendo a esta situación, el INTRAN ha desarrollado y sometido recientemente a Consulta Pública un *Reglamento para el Alquiler de Vehículos de Motor* con el objetivo de regular la operación del servicio en cualquiera de sus modalidades y dentro del territorio de la República Dominicana, y de este modo garantizar las condiciones que permitan la prestación del mismo bajo las pautas de calidad, seguridad, accesibilidad, eficiencia, transparencia, responsabilidad y continuidad, entre otras, establecidas en la Ley núm. 63-17.

Dicho Reglamento, que de nuevo se alinea con la estructura de otros reglamentos del transporte (como es el caso del transporte escolar, turístico y trabajadores, entre otros) ha tratado de cubrir la necesidad de contar con preceptos legales y técnicos que unifiquen los criterios sobre los servicios de alquiler de vehículos de motor, tomando en cuenta las condiciones particulares de la prestación de este servicio y estableciendo los requisitos para asegurar el correcto estado y funcionamiento de los vehículos de motor a ser alquilados.

El servicio de alquiler de vehículos de motor es un sector del beneficiano solamente clientes particulares, sino también clientes del sector empresarial y sobretodo, del sector de turismo. Por ello, resulta vital planificar e implementar un eficiente y cómodo servicio de alquiler de vehículos de motor que garantice las expectativas de todos los clientes, y en especial de los turistas que los alquilan durante su experiencia en la República Dominicana.

A estos fines se requería del establecimiento de una serie de requi-

4.12.3.2.2. REGLAMENTO PARA EL ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MOTOR.

1. Este marco normativo quedaba definido por el Decreto No. 817-03 del 20 de agosto del 2003 que aprueba el Reglamento para Transporte Turístico Terrestre de Pasajeros y el Decreto No. 812-03 del 20 de agosto del 2003 que aprueba el Reglamento para Transporte Turístico Terrestre de Aventura (Jeep Safari).

4.12.3.3. TRABAJADORES

4.12.3.3.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES

El Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia, Decreto 253-20 de 15 de Julio de 2020, nace al amparo de los principios rectores de la movilidad definidos en el Art. 6 de la Ley No. 63-17, entre los cuales se encuentra la necesidad de implementar beneficios sociales para los trabajadores, dirigidos a reducir la incidencia del gasto en transporte terrestre por motivos laborales mediante la adopción de esquemas de financiamiento por el sector empleador, público y privado, como contrapartida de deducciones o exenciones fiscales determinadas.

375

Además, otro de los motivos que impulsan su redacción es la consideración de que, en la República Dominicana, el laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento, y que por tanto la demanda de movilidad y transporte, en este ámbito, concentra un gran porcentaje de la accidentalidad vial.

En base a estas dos premisas, y con el apoyo del *Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*, surge la necesidad de que las empresas incluyan *medidas de facilitación de transporte colectivo* para sus trabajadores. Además, esta hipótesis se ve reforzada en el hecho de que muchas empresas, en función de sus condiciones de trabajo y ubicación geográfica, pueden encontrar dificultades a la hora de disponer de una plantilla adecuada a sus necesidades. Por este motivo, resulta habitual disponer de un servicio de recogida y traslado de trabajadores entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, que no siempre se presta en las adecuadas condiciones de seguridad y comodidad.

Conscientes de toda esta situación, desde el INTRANT hemos desarrollado el Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores, cuyo objeto se ha centrado en regular las condiciones de acceso, permanencia y operación para la prestación del servicio de transporte privado de trabajadores en cualquiera de sus modalidades, así como garantizar la calidad del servicio y seguridad de los trabajadores durante su traslado.

Con este propósito, el presente Reglamento ofrece una filosofía integradora que consigue aunar las disposiciones que afectan a los pasajeros, al conductor

profesional, al vehículo o vehículos a la entidad pública o privada que requiere la prestación del servicio. y a la empresa que lo provee. En definitiva, a todos los actores que intervienen en el proceso.

4.12.4. CARGA

4.12.4.1. ESTUDIOS

376

El INTRANT ha realizado estudios de transporte de carga por el centro de la ciudad, con establecimiento de horarios y categorización de carga. La institución reguladora del transporte, trabajó en el **levantamiento de los puntos críticos** definidos en la provincia Santo Domingo, haciendo encuestas a los chóferes de esa modalidad, con el objetivo de recopilar la información necesaria para establecer las rutas y horarios de estos vehículos según la carga.

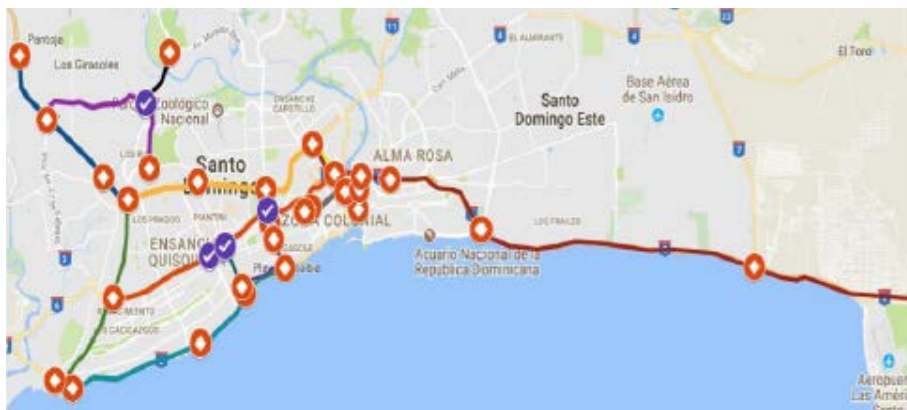


Figura 126. Rutas a evaluar del Transporte de Carga.

Por su parte, la Dirección de Transporte de Carga (DTC) ha prestado su colaboración técnica a la comisión del INTRANT para la elaboración de un **inventario de Gases de Efecto Invernadero**, que funge como representante de la institución en el Inventario Nacional de Gases de efecto Invernadero (INGEI),

en la estimación de la distribución del consumo de los carburantes importados entre los diferentes tipos de vehículos del parque vehicular nacional.

La metodología y las herramientas diseñadas por el INTRANT para la estimación, pueden ser ajustadas anualmente mediante la actualización de los indicadores correspondientes, de acuerdo a los volúmenes de combustibles reportados por el Ministerio de Industria y Comercio (MIC) y a la cantidad de los tipos de vehículos publicados por la DGII.

Del mismo modo, y tomando como referencia el documento de sugerencia de reglamento sugerido por la ONU para sustancias peligrosas y orientado en la regulación del transporte terrestres de estas sustancias, la DTC elaboró una **base de datos de sustancias peligrosas** mediante la cual se accede por vía rápida a cualquiera de las 3000 sustancias listadas por la ONU, para definir la clase a la que pertenece cualquier sustancia y las precauciones y acciones de seguridad que deben realizarse en caso de accidente con estas sustancias.

También destacable el Informe de Diagnóstico y Propuesta para el Desarrollo y Análisis del Esquema de Costos, Procesos y Tiempos de Transporte de Carga de República Dominicana, en base a los Resultados del Análisis de Cadenas Productivas en Corredores Logísticos Piloto, que se desarrolló en colaboración con el BID en el mes de diciembre de 2019.

A partir del trabajo realizado, se puso de manifiesto la situación real del transporte de carga en nuestro país desde el punto de vista de los agentes intervinientes por cadena, la estructura de operaciones por cadena logística priorizada, o la estructura y eslabones de costo y tiempo complementada (todo ello reforzado con un estudio de costos y tiempos regional).

A partir del análisis realizado, se elaboraron una serie de propuestas de mejora operaciones y de procesos basadas en 4 líneas fundamentales: Actuaciones en simplificación o supresión de procesos que condicionan la competencia o la libertad de mercado; Incentivos para la formalización del sector transportista; Propuestas implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS); y Medidas de para renovación del parque vehicular.

4.12.4.2. REGULACIÓN Y PLANIFICACIÓN

Desde el INTRANT se ha llevado a cabo **el fortalecimiento Institucional y regulación Transporte de Carga en Colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**, para lo cual, además del equipo de técnicos del INTRANT, contó con la presencia de diversas instituciones del sector.

Fruto de estos trabajos se ha conseguido desarrollar el Reglamento del Transporte de Carga (del cual se hablará más adelante) y el Plan Piloto de Corredor Logístico y Régimen Tarifario con Sistema de Monitoreo de Costos Eficientes del Transporte (para el cual se elaboraron los términos de referencia para la contratación del consultor con la colaboración del Consejo Nacional de Competitividad y de la Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana).

Por su parte, uno de los grandes logros del INTRANT, en cuanto a lo que a Transporte de Carga se refiere, corresponde a la **creación y puesta en marcha del Registro Nacional de Vehículos de Carga**. El registro, una vez completado, permitirá a la República Dominicana contar con informaciones sobre el sector que son necesarias para una adecuada planificación y control del sector, como el tipo de carga, capacidad de motor, capacidad de carga, domicilio a nivel de provincia y municipio, así como informaciones reglamentarias, tales como dimensiones, pesos, o cantidad y distribución de ejes.

Del mismo modo, en 2018 se formalizaron una serie de permisos para el transporte de carga que cambiaron por completo la circulación de mercancías en determinadas fechas o en determinadas circunstancias:

- **Permisos de Transporte de carga**

Se formalizó el inicio del “Permiso de Circulación de Vehículos de Carga durante los feriados de Navidad 2018 y Año Nuevo 2019” que se inició con la prohibición de circulación de los vehículos de carga por parte del INTRANT en dichos feriados. La prohibición se realizó como medida de seguridad vial, debido a la gran demanda de movilidad a nivel nacional en esa época, para prevenir la ocurrencia de siniestros viales con incidencia de vehículos pesados.

Sin embargo, el Permiso de Circulación de Vehículos de Carga en los feriados se otorgaba siempre que hubiera una razón que justificara la circulación (acarrear combustible, agua, leche, cerdos, pollos, alimentos perecederos en corto tiempo o artefactos de organización de eventos, en camiones de no más de una cola, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Vehículos de Carga), pudiéndose solicitar en nuestra plataforma web.

La misma prohibición de circulación de los vehículos de carga por parte del INTRANT se realizó en los feriados de Semana Santa como medida de seguridad, debido a la gran demanda de movilidad a nivel nacional durante esta época.

El sistema para la solicitud del Permiso de Circulación de Vehículos de Cargas durante los feriados, presentó

cambios que pretenden ahorrar tiempo a los ciudadanos solicitantes, con los nuevos ajustes los ciudadanos al entrar a la plataforma verán pre-cargados los datos de los camiones solicitados en la temporada anterior donde podrán eliminar o agregar vehículos de acuerdo a sus necesidades. Lo que significa un importante aporte en favor del ahorro de tiempo de los usuarios y la descongestión vial.

- **Permiso para transporte de Cargas especiales (sobredimensionada y/o sobrepeso).**

Fueron otorgados cuatro (4) permisos para el transporte de cargas especiales, cuyos pesos o dimensiones superan los límites máximos establecidos, cuidando el cumplimiento de todos los requisitos que apoyen la seguridad vial y cuiden la infraestructura urbana y rural.

- **Permiso especial para Transporte de Carga en Trenes de Carretera de Doble Cola**

Con la entrada en vigencia de la resolución 0001-2019 (de la que se hablará posteriormente), se inició el otorgamiento de permisos para trenes de carretera con dos colas. El permiso es otorgado a una unidad vehicular tractora (cabezote) que puede arrastrar dos remolques.

Finalmente, mencionar que durante el 2020, y como consecuencia del COVID-19, se han planteado medidas de prevención en el sector transporte de carga, turístico, urbano, interurbano y motocicleta para evitar contagios. Algunas de estas medidas son las siguientes:

- Suspensión de determinadas actividades comerciales
- Obligatoriedad de higienizar las instalaciones, superficies y vehículos en los cuales se brinda el transporte.
- Instalación de dispensadores de gel antibacterial (manitas limpias o jabón líquido) en las oficinas y terminales de transporte.
- Capacitación al personal operativo y administrativo sobre las medidas para evitar el contagio del COVID-19.

4.12.4.3. LEGISLACIÓN

4.12.4.3.1. REGLAMENTO DEL TRANSPORTE DE CARGA

El transporte de cargas es un sector clave para la economía dominicana y fundamental para el desarrollo social de nuestro país. Sin embargo, todavía era necesario trabajar en una regulación legislativa que pusiera fin a la gran cantidad de siniestros de la que es causa (cuyas consecuencias se ven incrementadas por su dimensión y el contenido de sus cargas, especialmente si se trata de mercancías peligrosas).

Ante esta situación, el INTRANT ha estado trabajando para desarrollar, con el apoyo del BID y el complementario asesoramiento del INTRAS de la Universidad de Valencia, un reglamento el Reglamento de Transporte de Cargas, aprobado recientemente con el Decreto 258-20 de 15 de Julio de 2020, cuyo objeto pasa por establecer los requerimientos y disposiciones oportunos para la prestación del servicio en las vías públicas del territorio nacional, a través de los criterios relativos a su clasificación, tipos y condiciones de circulación, para implementar y facilitar la aplicación del marco normativo establecido mediante la Ley núm. 63-17.

Se trata en todo caso de un reglamento ambicioso, pues su ámbito de aplicación se extiende sobre todas las personas físicas o jurídicas que deseen prestar el servicio de transporte de cargas, mercancías y bienes, nacionales o internacionales, en cualquiera de las modalidades establecidas, así como a los usuarios de dichos servicios y a quienes prestan servicios conexos del tránsito y transporte terrestre de cargas. En definitiva, sobre todos los actores de la cadena logística.

En este sentido, se han establecido disposiciones técnicas sobre aspectos tan importantes como los pesos y dimensiones máximos de los vehículos de carga, los requerimientos ambientales de los vehículos empleados en el transporte, los seguros obligatorios que se deberán contratar para la prestación del servicio, o las medidas básicas de seguridad que se deberán adoptar tanto desde el punto de vista de equipamiento del vehículo (seguridad activa, seguridad pasiva, etc.) como desde el punto de vista de la circulación (tiempos máximos de circulación, etc.), pero también se han establecido disposiciones administrativas como las relativas al contrato para el transporte.

De este modo, el INTRANT ha conseguido disponer de un documento legislativo, establecido mediante el Decreto 258-20, capaz de regular la circulación de carga por el país, garantizando la seguridad vial y prestando la atención necesaria a todos los actores intervinientes en la actividad.



Figura 127. Transporte de Carga.

381

4.12.4.4. RESOLUCIONES

- **Resolución No. 001-2019, Que Regula la Circulación y Establece las Medidas Básicas de Seguridad Vial del Transporte de Cargas por Las Vías Públicas**

El mes de enero mediante la Resolución 0001-2019, y con el objetivo de actuar con la mayor premura posible sobre el transporte de carga, fueron establecidas las *Regulaciones a la Circulación y las Medidas Básicas de Seguridad Vial del Transporte de Cargas por las Vías Públicas de la República Dominicana*. La Resolución, emanada de la Dirección Ejecutiva del INTRANT, tenía como finalidad “regular el transporte de cargas hasta tanto se apruebe el Reglamento de Transporte de Carga”, para lo cual fueron establecidas una serie de disposiciones de elevada importancia que trataban tanto medidas básicas de seguridad vial (velocidades máximas permitidas, normas de circulación, normas de identificación, etc.) como aspectos relativos a las horas máximas de conduc-

ción (de tal modo que se trataba de actuar de forma urgente sobre la fatiga y somnolencia de los conductores causada por las largas jornadas de trabajo) y aspectos relativos a la distribución y transporte de mercancías (lo cual implicaba reglas básicas para la carga y descarga, o reglas básicas sobre las dimensiones de la mercancía transportada). Dicha resolución quedó sin efecto una vez aprobado el correspondiente Reglamento del Transporte de Cargas (que ya ha sido firmado mediante el Decreto 258-20, de 15 de julio de 2020, como se ha explicado anteriormente).

- **Normativa de zonas de carga/descarga**

El INTRANT, en su Dirección de Transporte de Carga preparó una propuesta de norma sobre zonas de carga y descarga de mercancías, residuos y escombros en las vías nacionales, para ser socializada, en una primera etapa, con las Alcaldías del Gran Santo Domingo. La propuesta, vista y revisada por el Departamento de Reglamentos y Normas, busca establecer:

- Un régimen de carga/descarga de mercancías, residuos y escombros.
- Las prohibiciones y obligaciones en el uso del espacio público urbano para el transporte de carga.
- Los tipos y requisitos de permisos de uso de zonas públicas de carga/descarga.
- Las medidas de seguridad vial que deben adoptarse en las construcciones civiles.

4.13. ÁREA DE SUPERVISIÓN Y CONTROL

383

El INTRANT tiene la función de gestionar la rectoría Nacional de la Movilidad, el Transporte terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial, centrado sus esfuerzos en el ciudadano, y asegurando su contribución a la mejora en su calidad de vida. Pero este objetivo no es fácil de alcanzar, y en todo caso requiere del desarrollo de un sistema capaz de detectar infracciones y sancionar a los infractores.

Para ello, durante el periodo 2017-2020 se han producido importantes **avances en materia de fiscalización** que han permitido desarrollar más de 500 operativos con el apoyo conjunto de agentes de DIGESETT, y que se han visto beneficiados por la adquisición y puesta en servicio de sistemas tecnológicos que van desde los radares de control de velocidad y alcoholímetros, hasta el desarrollo de aplicaciones para dispositivos móviles de la DIGESETT, así como por la coordinación de distintos encuentros y reuniones con instituciones, representantes u operadores de diversas rutas del transporte terrestre, así como actividades operativas en apoyo a los departamentos de Transporte Urbano e Interurbano.

Todo ello, respaldado por un nuevo marco normativo que ha dotado de los instrumentos necesarios para cumplir una de las funciones del INTRANT, que es la de ejercer el control administrativo sobre la emisión de las licencias de operación para la prestación del servicio en las áreas de su competencia, la fiscalización, organización y gestión de las actividades, operaciones y servicios vinculados a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

4.13.1. SEGURIDAD VIAL

Con el objetivo de garantizar la Seguridad Vial en los desplazamientos de los dominicanos, desde el INTRANT hemos destinado grandes esfuerzos a la puesta en servicio de Tecnología Para la Medición de Tráfico, que ha permitido (por un lado) controlar las acciones ilegales de determinados conductores gracias a la instalación (entre otros) de radares móviles en puntos críticos de las principales carreteras y, por otro lado, establecer los patrones semanales de tráfico de numerosas partes del territorio, entre los que podríamos citar los Principales Corredores del Distrito Nacional como las avenidas de Santo Domingo.



Figura 128. Instalación de Sistemas Para la Medición de Tráfico.

Este esfuerzo se ha visto complementado con la elaboración de numerosos operativos y programas en fechas señaladas o ubicaciones estratégicas, tales como los **operativos en Paradas Urbanas e Interurbanas** que el INTRANT realizó el operativo Navidad sin Accidentes como acción dentro de *Pacto por la Vida*, con el objetivo de garantizar la Seguridad Vial de los ciudadanos en

los desplazamientos masivos durante las festividades navideñas, concienciando a los conductores y usuarios, e inspeccionando las condiciones físicas y mecánicas de las unidades vehiculares, o el **Programa Tómalo en Serio**, con la finalidad de contribuir a la reducción de las muertes por siniestros viales bajo los efectos del alcohol en coordinación con la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).

¿CUÁL ES LA MULTA POR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL?
ART. 256

El equivalente de cinco a diez salarios mínimos del que impera en el sector público centralizado y la reducción de los puntos de la licencia que determine el reglamento, sin perjuicio de las disposiciones relativas a la suspensión y cancelación de la licencia de conducir.

¿QUÉ PASARÁ SI UNA PERSONA SE NIEGA A QUE LE REALICEN LA PRUEBA DE ALCOHOLIMETRÍA?
ART. 263

Si un conductor o peatón se niega a efectuarse la prueba de alcoholimetría, el agente de la DIGESETT lo hará constar en el acta que levantará al efecto y lo conducirá al Juzgado de Paz más cercano o al Tribunal Especial de Tránsito de la jurisdicción correspondiente.

#TÓMATELO EN SERIO
si tomas, no manejes

LEY 63-17

INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
www.intrant.gob.do

POLICIA NACIONAL DIGESETT
www.digasett.gob.do

Twitter: @intrant_rd, Facebook: intrant.do, Instagram: intranerd

385

Figura 129. Brochure del Programa Tómalo en Serio.

Para implementar los puntos de revisión de alcoholemia en las vías, el INTRANT entregó a la DIGESETT ocho alcoholímetros evidenciales y 32 de tamizaje, así como todos los elementos que conllevan estos puntos de revisión, incluyendo chalecos, conos, luces reflectoras, reductores de velocidad, carpas, planta eléctrica, cámaras corporales, recibidos como donación de la IARD y la Industria Licorera Regional y Local.



Figura 130. Pruebas realizadas a la población para comprobar la eficacia de los alcoholímetros.

La primera fase del proyecto se desarrolló en la ciudad de Santo Domingo, implementando Puntos de Revisión de Alcoholemia en los que los conductores que daban positivo en la prueba de alcohol en sangre se dejaban en observación durante varias horas, y los que se encontraban en estado de ebriedad eran despachados con la asistencia de un familiar.

Para comprender el orden de magnitud de estos operativos, solamente entre los meses de agosto a diciembre de 2019, se implementaron trece puntos de revisión de alcoholemia y en el tiempo en el que estuvieron operativos, circularon por ellos un total de 29,851 vehículos, de los cuales fueron evaluados aleatoriamente 1,768 conductores.

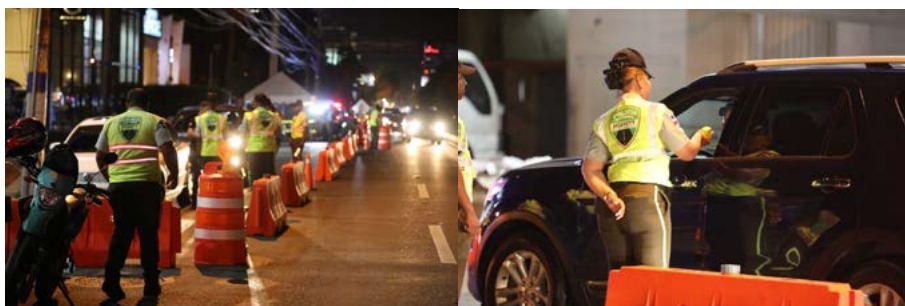


Figura 131. Puntos de Revisión de Alcoholemia.

Es importante señalar, que para llevar a cabo la implementación de los puntos de revisión de alcoholemia, el INTRANT conjuntamente con la DIGESETT, desde el año 2017, agotó un arduo proceso de entrenamiento y capacitación técnica y metodológica, de la mano del Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación (UNITAR), la IARD y el Centro Internacional de Formación de Autoridades y Líderes (CIFAL).

Dicho entrenamiento contó con la asistencia técnica de los expertos internacionales Mark Gilmer y John Sullivan, este último, con vasta experiencia en Seguridad Vial y actual director del programa STOP-DWI (*Special Traffic Options Program for Driving While Impaired*), de la ciudad de Nueva York, quien reforzó la parte técnica del manejo de los equipos a la unidad de DIGESETT que realiza la aplicación de las pruebas de alcoholemia.

Asimismo, un equipo de profesionales del INTRANT y agentes de la DIGESETT fueron entrenados en la ciudad de Mérida, México, en el Programa Educativo de Alto Impacto en Seguridad Vial para la Aplicación de Pruebas de Alcoholemia, por parte del Sr. Othón Sánchez, encargado del entrenamiento a la policía mexicana en el programa ‘‘Conduce Sin Alcohol’’, gracias al apoyo de UNITAR, CIFAL y la policía del estado de Yucatán.

4.13.2. TRANSPORTE

El transporte público es un servicio clave para la actividad económica dominicana, pues no solamente permite los desplazamientos masivos de la población, sino que también es la principal fuente de ingresos de gran parte de nuestros ciudadanos.

Precisamente por este motivo, el sector se encuentra permanentemente inmerso en una serie de conflictos de interés que requieren del establecimiento urgente de acciones de supervisión capaces de garantizar la seguridad y equilibrio del sistema, y al mismo tiempo permitan seguir avanzando hacia la modernización y mejora del servicio de transporte en nuestro país.

En base a esta premisa, uno de los principales aspectos de trabajo en cuanto a lo que a Supervisión y Control se refiere, ha estado relacionada con el **estatus de operación de las diferentes rutas de transporte público**. Concretamente, con la finalidad de tener en base de datos los recorridos actualizados de los diferentes operadores del transporte público urbano del país, se han realizado levantamientos de los perfiles correspondientes a los operadores y se han llevado a cabo diversas comisiones internas para el estudio de rutas interurbanas que han dado lugar a certificaciones de contratos de operación de rutas, y que a su vez fueron

emitidas para suplir la carencia de los contratos de operación de rutas que habían sido cobradas por gestiones anteriores, sin entregar justificante a los operadores para dejar constancia de ello.

Del mismo modo, y **tratando de reducir al máximo la actividad ilegal en las rutas de transporte**, se ha decretado la **clausura de paradas ilegales**; se ha planificado el desarrollo de operativos para inspeccionar la **operación ilegal de taxis turísticos** en diferentes municipios del país (gracias a los cuales se retiraron vehículos que operaban de manera ilegal); se han llevado a cabo **inspecciones a las terminales y puntos de control** (a fin de velar por el fiel cumplimiento de las disposiciones de la Ley Núm. 63-17, así como injerencias de los operadores en cuestión); se han efectuado **trabajos de Supervisión Operadores en Coordinación con DIGESETT**, indicándoles en campo de forma detallada las acciones necesarias para la solución de las irregularidades que se suscitan en el fragor del día a día de las operaciones de transporte público urbano; y se han llevado a cabo **Inspecciones Vehiculares** a fin de comparar la correspondencia y operación del parque vehicular de las rutas de transporte público de pasajeros, con lo que figura actualmente en nuestra base de datos.

Todo ello apoyado con diversos **encuentros con los principales actores del transporte** para conocer e intervenir ante las irregularidades

denunciadas sobre la imposición de nuevos puntos de ascenso y descenso de pasajeros, creando ficción en las citadas organizaciones, y de las denuncias impuestas por ciudadanos a través de la Página Web, Redes Sociales y Centro de Atención Telefónica sobre **incrementos no autorizados de los precios del pasaje del transporte público urbano en diversos operadores**, que fueron inspeccionados, posteriormente notificados de manera oficial, y advertidos de la posible aplicación de sanciones en caso de persistir en el incremento de los precios del pasaje.

Como cabe pensar, este tipo de proceso es de vital importancia como medida inmediata hasta que el sector alcance la madurez empresarial necesaria para garantizar la calidad del servicio que exigen los estándares nacionales e internacionales (motivo por el cual, en cumplimiento de la ley Núm. 63-17, se conminó a través de misivas a los operadores del Gran Santo Domingo, a que iniciaran el proceso de transformación a empresas para que no se quedaran fuera de esta importante actividad económica.). Sin embargo, las **denuncias de violación de perfil de rutas e incursión de rutas en zonas residenciales** resultan comunes, sobre todo en el Gran Santo Domingo, donde los operadores cambian sus recorridos a conveniencia, y sin autorización oficial, situación que genera fricciones entre las diferentes organizaciones de transporte público, y además crea disconformidad en los

sectores residenciales en donde se producen estas operaciones ilícitas.

En este sentido, se han realizado las actividades pertinentes para ofrecer respuestas a tales problemáticas, las cuales incluyen levantamiento de la información en campo, elaboración de informe técnico, y ulteriores recomendaciones a la Dirección Ejecutiva del INTRANT.

Es importante destacar que, en la solución definitiva de la mayoría de estos casos, la institución cuenta con el apoyo de la Dirección de Control y Monitoreo, además de contar con el apoyo de otras instituciones gubernamentales que tienen como misión la ejecución de las recomendaciones emitidas por el INTRANT.

Por otro lado, y desde el punto de vista del **Transporte Interurbano de Pasajeros**, se han llevado a cabo continuas resoluciones **de conflictos entre Operadores Interurbanos** apoyadas en **reuniones coordinadas, evaluaciones en campo** para tomar acciones necesarias por conflictos, y **visitas realizadas por operadores del Transporte Interurbano** por conflicto interno, conflicto con otros operadores y en busca de informaciones.

A modo de ejemplo, el Departamento de Licencia de Operación de Transporte Interurbano realizó Auditoría de rutas a operadores que tienen origen y/o destino en Santo Domingo, con la finalidad de determinar

las cantidades de unidades que trabajan, el estado de las unidades, los dueños de turnos, la identificación de los chóferes, la categoría de la licencia de conducir que poseen los chóferes, y el tipo de combustible que utilizan las unidades, entre otras características. Estos insumos sirven para actualizar nuestra base de datos de los operadores que brindan servicio de Transporte público de Pasajeros, datos imprescindibles para la elaboración de la licencia de operación de Transporte Interurbano y para la rotulación.

Gracias a estos trabajos, el Área de Supervisión y Control ha conseguido velar por la correcta operación de los operadores autorizados junto al Departamento de Transporte Urbano, DIGESETT, Policía Nacional, Fuerzas Armadas y Comipol interurbano y especial; y al mismo tiempo velar porque la operación en los corredores se lleve a cabo como está autorizado (para lo cual ha sido necesario efectuar un seguimiento a los choferes piratas que tratan de operar sin ser autorizados en todas las áreas). Como resultado de este proceso, se ha conseguido reforzar la seguridad de los usuarios y un servicio eficiente.

Pero además, es importante destacar las **labores realizadas en materia de supervisión del cumplimiento medidas distancia por el COVID-19 y tarifas en el transporte** por la Dirección de Control de Sanciones Viales de ese organismo junto a miembros de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Trans-

porte Terrestre (DIGESETT), quienes realizaron las inspecciones de lugar en las diferentes paradas de abordaje de pasajeros. En ese sentido, el INTRANT informó que habían sido fiscalizados y retenidos vehículos de operadores del transporte público que violaban las disposiciones de distanciamiento, algunos de los cuales fueron denunciados por los propios usuarios del servicio.

390



Figura 132. Técnicos del INTRANT y agentes de la DIGESETT durante los operativo.



Figura 133. Reuniones por conflicto entre operadores o entre los miembros de una misma compañía o sindicato.



Figura 134. Auditorías de ruta.



Figura 135. Labores de supervisión.

4.13.3. EL RÉGIMEN Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

En lo que respecta al régimen y procedimiento sancionador, destacan dos hechos especialmente significativos: por un lado, el lanzamiento del Sistema Integrado de Fiscalización y Multas, y por otro lado la publicación en Consulta Pública del Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador, redactado con la asesoría del INTRAS de la Universidad de Valencia.

4.13.3.1. SISTEMA INTEGRADO DE FISCALIZACIÓN Y MULTAS.

392

Se realizó el lanzamiento de SIF (Sistema Integrado de Fiscalización y Multas) aplicativo en modalidad Móvil (APK) del INTRANT para la DIGESETT, el cual permite verificar y fiscalizar vehículos e individuo en tiempo real. Consta de las siguientes facilidades y/o funcionalidades:

- Verificación de estatus de licencia.
- Verificación de estatus de Vehículos por No. Placa, Chasis y cedula de propietario y/o dueño.
- Verificación en tiempo real de disponibilidad de permisos de circulación bajo modalidad QR, tales como: Permiso de doble cola, luce led, circulación en periodo de navidad y semana santa entre otros.
- Verificación de multas en tiempo real, así como el despliegue de detalles de la misma.
- Lista de vehículos registrados bajo el propietario.
- Generación de multas por geolocalización en tiempo real con impresión en modalidad bluetooth con encriptación de foto de evidencia integrado.
- Verificación y certificación de QR Sistema de Rótulo de Transporte Público; así como revalidación de Tablillas de Choferes de transporte de concho.

.....

4.13.3.2. REGLAMENTO
DEL RÉGIMEN Y
PROCEDIMIENTO
SANCIONADOR.

En virtud de las disposiciones de la Ley 63-17, la DIGESETT es el órgano encargado de llevar a cabo las labores de viabilizar, fiscalizar, supervisar, ejercer el control y vigilancia en las vías públicas, y velar por el fiel cumplimiento de las disposiciones de esta ley y sus reglamentos. Sin embargo, es el INTRANT, como órgano competente para imponer las sanciones administrativas por violación a la Ley Núm. 63-17 y sus reglamentos, quien establece el procedimiento mediante el cual se impondrán las sanciones a quienes transgredan sus disposiciones.

En este sentido, la técnica legislativa empleada en la redacción de los diferentes reglamentos y normativas publicados durante el periodo 2017-2020, ha permitido simplificar notablemente el entendimiento del procedimiento sancionador gracias a la creación de un documento único, adicional a la Ley 63-17, que recogerá el procedimiento sancionador aplicable como consecuencia de infringir cualquier disposición en materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial amparada por la Ley 63-17 y sus Reglamentos y Normativas derivadas (sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal de los infractores y prescriben conforme a lo establecido en el código civil y penal).

Concretamente nos estamos refiriendo al *Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador*, que ha sido desarrollado bajo los Principios del Procedimiento Sancionador Común para establecer una tipificación de infracciones, un sistema de denuncia, un procedimiento de enjuiciamiento de las conductas inadecuadas, y un sistema de sanciones, además de establecer las políticas, criterios y procedimientos que sirven de base para hacer efectiva la aplicación del régimen sancionador a cargo del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) o la Procuraduría General de la República según sea el caso, como autoridad administrativa competente y los principios en los que se sustenta el procedimiento.

Todo ello apoyado en el desarrollo de una *Normativa Técnica de Sanciones pendiente de ultimar su redacción*, que recogerá de forma actualizada todas las sanciones establecidas en tanto en la Ley núm. 63-17 como en sus Reglamentos derivados y las pertinentes normativas técnicas y resoluciones que de manera puntual emita el INTRANT, y de una *Normativa Técnica de Sistemas e Instrumentos para el Control Automático e Instrumentos de Medición de Conductas de Riesgo e Infractoras*, que además de la autorización, la validación y control de su calibración, podrá contar con anexos técnicos que determinen el protocolo correcto de su uso.

Con todo y atendiendo a lo que se establecen en el aludido borrador de

Reglamento, el mismo se basa en los siguientes principios particulares, fines y dimensiones:

1. Que el fin de la sanción en su dimensión punitiva es la aplicación de un castigo positivo o negativo para modificar la conducta de aquellos usuarios de la vía y otras personas, colectivos, empresas y entidades, relacionados con el transporte, que con sus acciones comprometan la seguridad vial, deterioren la movilidad, y perviertan los servicios, y que con ello consecuentemente contribuyen a la pérdida de vidas humanas, al deterioro de la salud física y a la generación de un gasto económico para el estado y los ciudadanos dominicanos.
2. Que el fin de la sanción en otra de sus dimensiones preventivas es actuar como refuerzo negativo, preferiblemente con conductas de evitación, tratando que los usuarios de la vía y otras personas, colectivos, empresas y entidades, relacionados con el transporte, se anticipen a la comisión de infracciones, no realizándolas por el temor a ser sancionados, para la cual se plantearán como medidas colaterales publicitar la tasa de sancionados.
3. Que, especialmente, el fin de algunas sanciones, como las que se derivan del sistema de puntos de la licencia de conducir, mantienen las dimensiones reforzadora, reeducadora y rehabilitadora, sin menosprecio del hecho de que en algunos casos haya que impedir la conducción a determinados sujetos que por su carácter reincidente ponen en riesgo al resto de usuarios de la vía.
4. Que en ningún caso el fin de la sanción es recaudatorio, sino que los recursos que se generan por los que no cumplen, tienen el destino de ser invertidos en medidas de protección que incrementen la seguridad vial y mejoren la movilidad y el transporte, a través de la puesta en marcha de servicios, medidas y contramedidas.

Ojalá que esta, que es nuestra gran "asignatura pendiente" pueda llevarse a cabo, con respeto y entendimiento a lo desarrollado, y con una mayor decidida apuesta en la aplicación, puesto que de ello depende que solucionemos los problemas que enfrentamos que son competencia del INTRANT, pero más allá de toda la sociedad dominicana.

Y hasta aquí todo, sin ser todo, por no hacerlo infinito, y porque aunque se hizo mucho, queda más si cabe por hacer como bien hemos dicho.



LA ACTIVIDAD DEL INTRANT EN ESTOS AÑOS: EL INTRANT EN MARCHA





INTRANT

**INSTITUTO NACIONAL DE TRANSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE**





MEMORIA DE UNA GESTIÓN
2017_2020