



APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN Y LA GESTIÓN DE UN PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA Y DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL GRAN SANTO DOMINGO – AIPMUS.
5.1 – MESA LOGÍSTICA Y MEDIDAS ESTRATÉGICAS.

INFORME 5

ESTATUS PLAN DE TRABAJO Y REPORTE DE ACTIVIDADES

PERIODO:

Del 9 abril al 8 mayo de 2023

Fecha: MAYO 2023



This Photo by Unknown Author is licensed under CC BY-ND



Consultor individual

Autores: Alejandro Rojas

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

Tabla de Contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	OBJETIVOS	3
	2.1 Objetivo general	3
	2.2 Objetivos específicos:.....	3
3.	INFORME DE ACTIVIDADES.....	4
	3.1 Contexto.....	4
	3.2 Actividades realizadas	4
4.	RELACIÓN CON PLAN DE TRABAJO.....	5
5.	CIERRE	6
6.	SECCIÓN ANEXOS	8

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el Informe 5 de la consultoría enmarcada dentro del Programa de Apoyo a la implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (AIPMUS) del Gran Santo Domingo en desarrollo con fondos de la Unión Europea administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), particularmente contiene el informe del periodo de actividades comprendido del 9 de abril al 8 de mayo de 2023 y su impacto en el plan de trabajo.

Concretamente contiene las actividades desarrolladas en el periodo a reportar y su impacto en la consecución de los objetivos generales y específicos a cubrir, así como el cumplimiento del cronograma de trabajo.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Acompañar y asesorar al INTRANT en estrategias y políticas de mejoramiento de la logística urbana y su relación con el puerto en el GSD, en una visión de conjunto del Nodo Logístico Metropolitano.

El objetivo incluye la priorización de problemáticas identificadas y construcción de soluciones, en consenso con los actores involucrados, a través de la implementación de Piloto o pilotos, de las iniciativas que faciliten la consecución del objetivo general.

La consultoría mantendrá la visión de fortalecimiento de capacidades operativas del hub logístico del Gran Santo Domingo, y aumentar la competitividad de las exportaciones e importaciones de República Dominicana.

2.2 Objetivos específicos:

Los objetivos específicos de la consultoría, detallados en los Términos de referencia son:

1. Diseño de escenarios de discusión con productores, cargadores, especialistas en logística
2. Elaboración de propuestas de regulación de circulación de la carga en el GSD enfocada a disminuir el impacto ambiental y mejorar la eficiencia
3. Desarrollo de una estrategia de concertación con actores claves del sector, como el puerto, generadores de carga, empresas de transporte de carga y comunidad
4. Propuestas de mejora de la relación puerto-ciudad e implementación de medidas

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

5. Seguimiento a pruebas piloto
6. Estrategias de mejoramiento de corredores logísticos
7. Asistencia a reuniones de la mesa logística del GSD y otros escenarios que defina el INTRANT

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.1 Contexto

Durante este mes de trabajo, acompañamos la operatividad del Centro de monitoreo a través de sus procedimientos, esto nos permitió dar seguimiento a los compromisos con AIRD. Por igual, se realizó un esfuerzo de lobbying con el equipo del CNFC para integrar los temas de transporte terrestre en su agenda de Hub Logístico para que dentro de su mesa de trabajo se elabore el plan de trabajo de INTRANT.

3.2 Actividades realizadas

Las actividades desarrolladas durante el periodo comprendido del 9 de abril al 8 de mayo de 2023, de forma cronológica, fueron las siguientes:

- a) Acompañamiento al equipo del Centro de Monitoreo en la ejecución de pruebas de aplicación de los procedimientos y uso de la plataforma.
- b) Preparación insumos para participación Director de INTRANT en evento de la Revista Mercado Transporte Logística y Zonas Francas.
- c) Sesiones de preparación con Gerencia del Comité de Facilitación de Comercio del taller de definición del Plan de trabajo INTRANT – Mesa Hub logístico.
- d) Sesiones de acercamiento uno a uno con integrantes de mesa de trabajo del Hub Logístico del CNFC para relevamiento de temas de interés previo a la sesión de planificación.
- e) Seguimiento y apoyo a la convocatoria del listado de miembros de interés para integrar el focus group del plan de trabajo INTRANT Transporte de Carga y medidas logísticas. Los miembros por convocar son: HIT Haina, Puerto Santo Domingo, DPW Caucedo, Aerodom, Asociación importadores (ANI), ADOEXPO, ASOLOGIC, ADACAM, ONEC, BASC y RNTT.
- f) Seguimiento con ejecutivos del Puerto de Haina para dar continuidad a la implementación de la Resolución 003 – 2021 que declara el Corredor Logístico de Haina.
- g) Gestión de necesidades sector privado con INTRANT para retomar la mesa del Corredor Logístico, enfocando los esfuerzos en reforzar la presencia de agentes DIGESETT en las avenidas estipuladas en la normativa de Corredor Logístico de Haina.
- h) Sesiones de mejoras a la Ordenanza Municipal sobre la Zona de Acceso Restringido basado en las mejoras identificadas en el primer año de funcionamiento e integración del Centro de monitoreo.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Productos entregados:

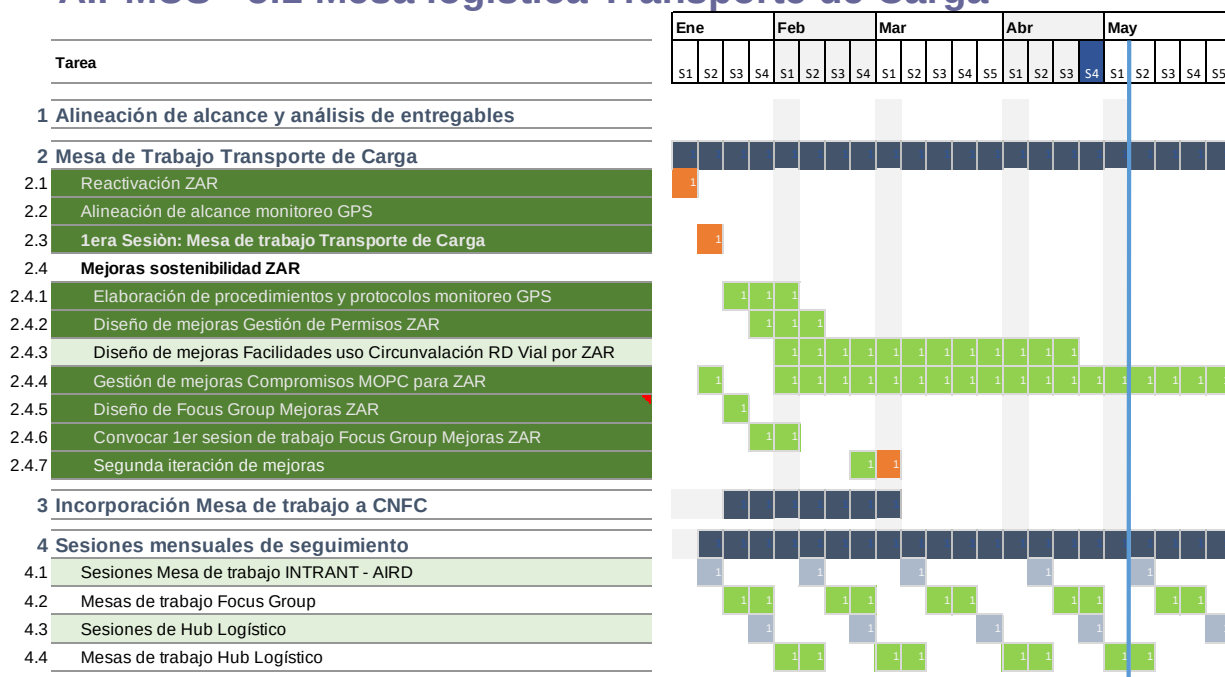
Fruto de estas sesiones de trabajo, se generaron correos de seguimiento a temas de corredor logístico de Haina y Mesa de Hub Logístico, así como borrador de la Ordenanza Municipal elaborada en conjunto con: ADN – Darío Domínguez, INTRANT – Planificación, Cristina Matos; Transporte de Carga, Ángel Encarnación; Jurídico, Daniela Báez; Movilidad, Edgar Santana; Departamento de fiscalización 2 oficiales.

4. RELACIÓN CON PLAN DE TRABAJO

En la siguiente figura se muestra el extracto de actividades a cubrir en el periodo de este informe de actividades.

Ilustración 3 - Cronograma de alto nivel

AIPMUS - 5.1 Mesa logística Transporte de Carga



Fuente: Informe 1 - Plan de Trabajo y Reporte de actividades.

En resumen, las actividades de la Mesa de Trabajo Transporte de Carga, solo continuamos en desarrollo de las actividades 2.4.3, el resto de este grupo de trabajo se ha completado.

La 2.4.6 y 2.4.7 se han incorporado a la tarea 3.4 para su discusión en la mesa del Hub Logístico.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

En cuanto al grupo de tareas número 4, en este periodo solo se realizaron reuniones con equipos de trabajo de la mesa de Hub Logístico del CNFC, e intercambios con el Director ejecutivo de la AIRD que nos permita continuar con el trabajo de diálogo iniciado.

5. CIERRE

Resultados:

Puesta en práctica del procedimiento de fiscalización y del Procedimiento de Sanciones, así como elaboración de los primeros indicadores medición del Centro de Monitoreo.

Elaboración de Versión actualizada de la ordenanza municipal del Distrito Nacional que incorpora las mejoras para la aplicación de la Zona de Acceso Restringido y del monitoreo GPS.

Se ha dado seguimiento a la mesa de transporte de la AIRD, a quienes se les compartió información de lectura, en cumplimiento con lo acordado por la institución. A la fecha de corte de este reporte no se ha convocado a la mesa de trabajo, tarea bajo la coordinación de la AIRD.

En cuanto al corredor logístico de Haina, se encuentra en gestiones la solicitud de reforzamiento con agentes DIGESETT sobre las vialidades que componen el corredor.

En cuanto a la mesa del Hub, mantenemos el diálogo constante, el evento de la Revista Mercado nos permitió acelerar la convocatoria para la sesión de trabajo de planificación.

Próximos pasos:

Realizar sesión de trabajo de la mesa del Hub logístico, dar seguimiento a la próxima sesión de la mesa de transporte de carga con la AIRD y fijar fecha de reunión.

En cuanto al corredor logístico de Haina nos encontramos en gestión de las siguientes tareas siguientes:

- a) INTRANT, completar diseños y cotizaciones incluidos en la Resolución 003-2021.
- b) INTRANT, realizar acercamiento con DIGESETT y MOPC para reactivar su involucramiento en las tareas donde corresponde
- c) HIT, realizar acercamiento con RD Vial para reactivar los compromisos de apoyo a favor del Corredor Logístico de Haina.

Se conserva la expectativa de que posterior al arranque del monitoreo por GPS, nos encontraremos en mejores condiciones para dar inicio a los siguientes ejes:

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

- a) **Circunvalación:** Mejoras en la señalética y aplicación del descuento a camiones en la Circunvalación de Santo Domingo a cargo de RD Vial.
- b) **Capacitación:** Mismo entendimiento de las restricciones y normativa a todos los involucrados con el transporte de carga, primordialmente, i) choferes, ii) solicitante de permisos, iii) agentes de la DIGESET, entre otros.

Como evidencia del trabajo realizado, se anexan:

- 1. Plan de trabajo detallado (Ilustración 1)
- 2. Insumos enviados a Dirección ejecutiva para intervención del Director en foro de Revista Mercado: Transporte, logística y Zonas Francas.
- 3. Borrador de ordenanza municipal

- - - - Última línea - - - -



6. SECCIÓN ANEXOS

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 1 – Registro de observaciones a la Versión 1 del Borrador de Ordenanza Municipal.

AIPMUS - 5.1 Mesa logística Transporte de Carga

Tarea	Ene				Feb				Mar					Abr					May				
	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S5	S1	S2	S3	S4	S5	S1	S2	S3	S4	S5
1 Alineación de alcance y análisis de entregables																							
2 Mesa de Trabajo Transporte de Carga																							
2.1 Reactivación ZAR	1																						
2.2 Alineación de alcance monitoreo GPS																							
2.3 1era Sesión: Mesa de trabajo Transporte de Carga	1																						
2.4 Mejoras sostenibilidad ZAR																							
2.4.1 Elaboración de procedimientos y protocolos monitoreo GPS			1	1	1																		
2.4.2 Diseño de mejoras Gestión de Permisos ZAR			1	1	1																		
2.4.3 Diseño de mejoras Facilidades uso Circunvalación RD Vial por ZAR			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2.4.4 Gestión de mejoras Compromisos MOPC para ZAR		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2.4.5 Diseño de Focus Group Mejoras ZAR		1																					
2.4.6 Convocar 1er sesion de trabajo Focus Group Mejoras ZAR			1	1																			
2.4.7 Segunda iteración de mejoras								1	1														
3 Incorporación Mesa de trabajo a CNFC																							
4 Sesiones mensuales de seguimiento																							
4.1 Sesiones Mesa de trabajo INTRANT - AIRD	1				1				1					1					1				
4.2 Mesas de trabajo Focus Group		1	1			1	1			1	1				1	1				1	1		
4.3 Sesiones de Hub Logístico			1				1					1				1						1	
4.4 Mesas de trabajo Hub Logístico				1	1			1	1				1	1			1	1					

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 2 – Insumos enviados a Dirección ejecutiva para intervención del Director en foro de Revista Mercado: Transporte, logística y Zonas Francas



Alejandro Rojas

Texto revisado

To: Edgar Alexander Santana

13 April 2023 at 11:40 AM

Estimado Edgar,
Adjunto V1 del texto solicitado, favor de indicarme si te funciona esta versión para posteriormente agregarle gráficos.

Saludos
ar

TEXTO INTRANT

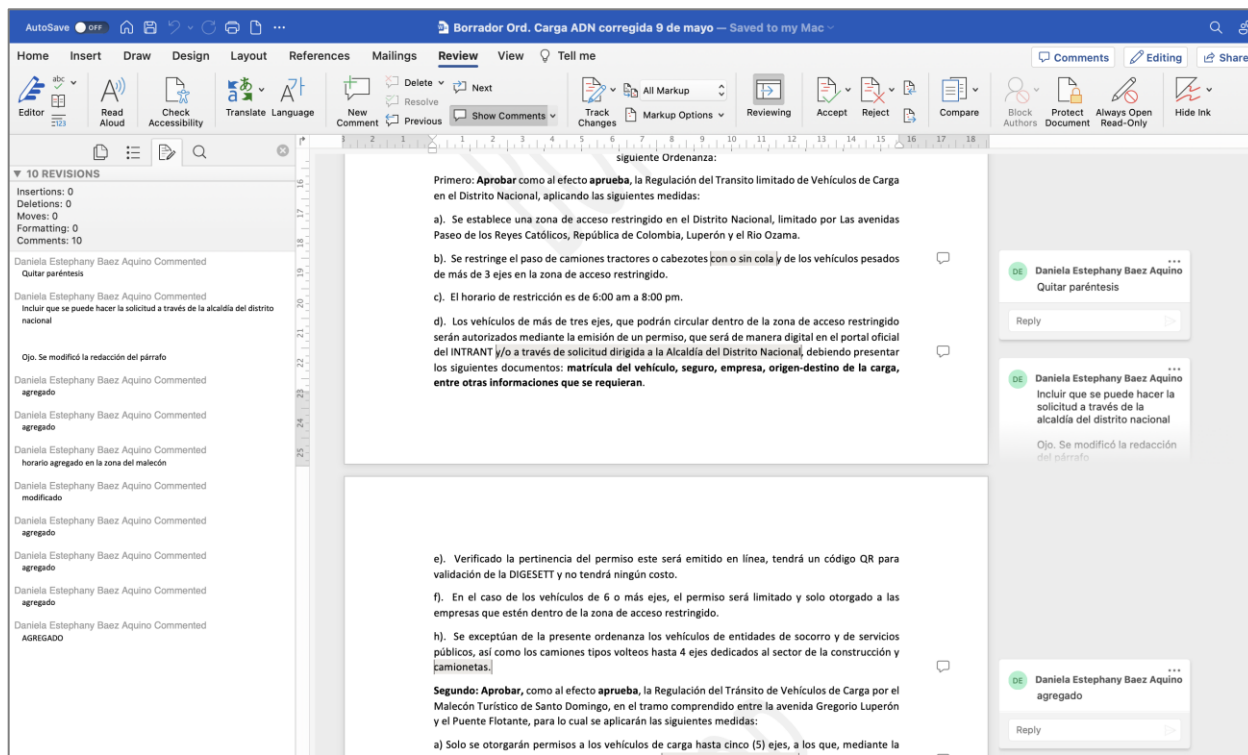
En materia de carga, a nivel de país tenemos un amplio sistema portuario compuesto por 18 puertos, catorce (14) en la costa Sur y cuatro (4) en la costa Norte. En total los puertos Dominicanos movilizan un total de 28,9 millones de toneladas (2018). En la costa Sur se concentra el 94% del movimiento de esta carga, y sólo dos puertos, Haina y Caucedo, manejan el 75% del total, ambos bajo gestión privada.

El Puerto Haina presenta un perfil importador (87%) y Puerto Caucedo tiene su fortaleza en los servicios de transbordo (62%); en el Norte, Puerto Plata muestra un perfil mayormente importador debido a la importación de granel agrícola, pero tiene prevalencia la exportación (61%) frente a la importación (26%).

El 94% de la carga total nacional tiene una alta incidencia directa en el flujo de la carga por el DN ya que la carga del norte y la parte sur del país desde Haina y la del este por Caucedo o en el DN, con el puerto de Santo Domingo, impactan directamente en el centro de la ciudad en ejes como la Kennedy, la George Washington, Máximo Gómez, Ave. Independencia.

Durante la medición previa al piloto de carga, teníamos que 26 mil de vehículos de carga estaban impactando al DN., de los que más de un 20% tenían 4 ó más ejes, se logró reducir ese porcentaje por el centro de la ciudad con el ZAR, mejorando de 30-40% el tiempo de viaje en esos corredores que eran más impactados y se seguirán implementando acciones para fortalecer el cumplimiento de estas medidas y establecer estrategias y políticas de mejoramiento de la logística urbana y su relación con el puerto en el GSD.

ANEXO 3 – Versión 1 del Borrador de Ordenanza Municipal del Distrito Nacional sobre transporte de Carga.



Texto íntegro:

Considerando: Que es función del estado procurar y mantener una estrecha relación entre el uso del suelo y el desarrollo del transporte terrestre. Que se sustentara en la aplicación de un plan estratégico de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, haciendo énfasis en la coordinación funcional que debe darse entre ambos componentes de desarrollo urbano.

Considerando: Que la Ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, por su condición de ciudad capital de la República Dominicana y centro de actividades económicas y sociales, y por su ubicación territorial recibe en sus vías el tránsito de vehículos de carga generando un mayor flujo vehicular en sus calles y avenidas principales.

Considerando: Que la Ley No. 63/17 de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre dispone que los ayuntamientos son las entidades de gobiernos y administración local con competencia y atribuciones establecidas en la Constitución y las leyes que las rigen, y en cuyo ámbito de acción e influencia mantiene control y coordinación en todos los aspectos ejecutivos de la presente ley.

Considerando: Que en virtud de las disposiciones del Art. 9 de la Ley No. 63/17 es competencia del INTRANT (4) establecer los requisitos con los cuales deberá cumplir el transporte de carga, incluyendo el transporte de cargas especiales y de alto riesgo, de acuerdo a la naturaleza de las mismas y sobredimensiones de los vehículos.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

Considerando: Que la regulación del tránsito constituye una de las facultades del Concejo de Regidores, partiendo de la propuesta que presenta la Alcaldía, tomando en consideración las líneas generales que en virtud de las opiniones técnicas que presente el INTRANT.

Considerando: Que Luego de varias reuniones con Asociación Industriales de la República Dominicana (AIRD), donde han participado representantes de sindicatos de carga, empresas privadas, e instituciones públicas, tales como ADN, MOPC, RD-VIAL, INTRANT, DIGESETT y el acompañamiento técnico del BID, y luego de realizar varias consultas y llegando a un consenso para el beneficio de la calidad de vida de los capitaleños y capitaleñas del Distrito Nacional mediante un plan más eficiente para el manejo de la carga, fue elaborado e implementado un plan piloto para regular los vehículos pesados dentro del Distrito Nacional.

Considerando: Que en el año 2012 el Honorable Concejo de Regidores evacuó la primera Ordenanza (11/2012) para la regulación de vehículos pesados por la avenida George Washington, en el tramo comprendido desde la intersección con la avenida Máximo Gómez, en el Paseo Padre Billini, hasta la calle Arzobispo Meriño en su primera etapa.

Considerando: Que en el año 2015 el Honorable Concejo de Regidores evacuó la Ordenanza No. 6/2015, la cual regula el tránsito de vehículos pesados por los sectores Gazcue y Ciudad Nueva, debido al incremento de la circulación de los vehículos pesados por los referidos sectores.

Considerando: Que luego de constantes reuniones sostenidas entre el sector empresarial, transportistas de carga y autoridades, el Honorable Concejo de Regidores realizó modificaciones a la Ordenanza No. 11/2012, con el objetivo de permitir en los horarios indicados en las Ordenanzas Nos. 6/2017 y luego 5/2019, la circulación de los vehículos pesados por la avenida George Washington en el tramo comprendido entre la avenida Abraham Lincoln y la calle Arzobispo Meriño.

Considerando: Que los resultados obtenidos durante la implementación del Plan Piloto para la Regularización del Tránsito de Vehículos de Carga en el Distrito Nacional, en el tiempo comprendido a partir del 24 de octubre al 07 de noviembre, fueron satisfactorio, ya que se produjo una reducción en el tiempo de recorrido en las principales vías del Distrito Nacional, así como el incremento del volumen de los vehículos de carga por la avenida Circunvalación durante la implementación del plan piloto.

Considerando: Que el crecimiento de la población y por ende del flujo vehicular en los sectores ubicados en el entorno a la avenida República de Colombia ha sido considerable en los últimos años, con una alta presencia de vehículos pesados, los cuales afectan la capacidad vial de la referida avenida.

Visto: El Proyecto de Ordenanza para la Movilidad de los Vehículos de Carga en el Distrito Nacional, enviada por la Administración Municipal.

Visto: El Informe de la Comisión de Tránsito y Seguridad.

Visto: Las disposiciones del Art. 199 de la Constitución Dominicana.

Visto: Las disposiciones de los Arts. 52 y 60 de la Ley No.176/07, del Distrito Nacional y los Municipios.

Visto: Las disposiciones de la Ley No. 63-17, de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre.

Visto: Decreto 258-20, que emite el Reglamento de Transporte de Carga, de fecha 16 de julio del 2020.

Vista: la resolución 0001-2019, 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.

Visto: Las Ordenanzas Nos. 11/2012 y sus modificaciones, así como 6/2015, sobre las regulaciones de tránsito de vehículos pesados por la Avenida George Washington y los sectores Gazcue y Ciudad Nueva.

Visto: Los resultados obtenidos durante la implementación del Plan Piloto para la Regulación del Tránsito de Vehículos de Carga en el Distrito Nacional.

El Concejo de Regidores haciendo de las facultades que le confiere la ley 176-07, dispone la siguiente Ordenanza:

Primero: **Aprobar** como al efecto **aprueba**, la Regulación del Tránsito limitado de Vehículos de Carga en el Distrito Nacional, aplicando las siguientes medidas:

- a). Se establece una zona de acceso restringido en el Distrito Nacional, limitado por Las avenidas Paseo de los Reyes Católicos, República de Colombia, Luperón y el Río Ozama.
- b). Se restringe el paso de camiones tractores o cabezotes con o sin cola y de los vehículos pesados de más de 3 ejes en la zona de acceso restringido.
- c). El horario de restricción es de 6:00 am a 8:00 pm.
- d). Los vehículos de más de tres ejes, que podrán circular dentro de la zona de acceso restringido serán autorizados mediante la emisión de un permiso, que será de manera digital en el portal oficial del INTRANT y/o a través de solicitud dirigida a la Alcaldía del Distrito Nacional, debiendo presentar los siguientes documentos: **matrícula del vehículo, seguro, empresa, origen-destino de la carga, entre otras informaciones que se requieran.**
- e). Verificado la pertinencia del permiso este será emitido en línea, tendrá un código QR para validación de la DIGESETT y no tendrá ningún costo.
- f). En el caso de los vehículos de 6 o más ejes, el permiso será limitado y solo otorgado a las empresas que estén dentro de la zona de acceso restringido.
- h). Se exceptúan de la presente ordenanza los vehículos de entidades de socorro y de servicios públicos, así como los camiones tipos volteos hasta 4 ejes dedicados al sector de la construcción y camionetas.

Segundo: Aprobar, como al efecto **aprueba**, la Regulación del Tránsito de Vehículos de Carga por el Malecón Turístico de Santo Domingo, en el tramo comprendido entre la avenida Gregorio Luperón y el Puente Flotante, para lo cual se aplicarán las siguientes medidas:

- a) Solo se otorgarán permisos a los vehículos de carga hasta cinco (5) ejes, a los que, mediante la presentación de una comunicación dirigida a la Alcaldía del Distrito Nacional, anexo a la solicitud de permiso, se verifique que el origen o destino de la carga se encuentra ubicado sobre la referida vía.
- b) El horario que se otorgará dichos permisos será de 6:00 am a 8:00 pm y circulación sin requerir permiso de 8:01 pm a 5:59 a.m., es decir, fuera de ese horario queda prohibido la circulación de vehículos de carga por las vías de esos sectores.

Tercero: Aprobar como al efecto **aprueba**, la siguiente ruta de llegada y salida para el acceso al puerto de Santo Domingo:

- a) **Llegada:** Avenida Padre Castellanos, calle Josefa Brea, calle Paris, calle Francisco Henríquez y Carvajal, calle Rafael Atoa, avenida Francisco del Rosario Sánchez, avenida Francisco Alberto Caamaño Deñó y Paseo Presidente Billini.
- b) **Salida:** Paseo Presidente Billini, avenida Francisco Alberto Caamaño Deñó, avenida Francisco del Rosario Sánchez, avenida Teniente Amado García, calle Yolanda Guzmán y avenida Padre Castellanos.

Párrafo I: Las calles Josefa Brea y Yolanda Guzmán se estarán utilizando como ruta de los vehículos de carga de manera temporal, hasta que se concluyan las adecuaciones y reconstrucciones del pavimento para los vehículos de carga de hasta 60 toneladas de la avenida Francisco del Rosario Sánchez a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. A partir de este tiempo el tránsito será por la avenida Francisco del Rosario Sánchez, acogiéndose la ordenanza general.

Cuarto: Aprobar como al efecto **aprueba**. La Regulación del Tránsito de los Vehículos de Carga por los sectores Gazcue y Ciudad Nueva, para lo cual se aplicarán las siguientes medidas.

a). Solo se otorgarán permisos a los vehículos de carga de tres (3) hasta cinco (5) ejes, a los que, mediante la presentación de una comunicación dirigida a la Alcaldía del Distrito Nacional, anexo a la solicitud de permiso, se verifique que el origen o destino de la carga se encuentra ubicado en estos sectores.

b). El horario que se otorgará dichos permisos será de 9:00 am a 4:00 pm y circulación sin requerir permiso de 8:00 pm a 6:00 a.m., es decir, fuera de ese horario queda prohibido la circulación de vehículos de carga por las vías de esos sectores.

Quinto: Aprobar como al efecto **aprueba**, la Regulación del Tránsito de Vehículos de Carga por la avenida de República de Colombia, en el tramo comprendido entre la autopista Duarte y la avenida Los Próceres, para lo cual de aplicarán las siguientes medidas.

a). Solo se otorgarán permisos a los vehículos de carga de tres (3) hasta cinco (5) ejes, a los que, mediante la presentación de una comunicación dirigida a la Alcaldía del Distrito Nacional, anexo a la solicitud de permiso, se verifique que el origen o destino de la carga se encuentra ubicado sobre la referida vía o que sea la única vía de acceso hacia el destino de la carga.

b). El horario que se otorgará en dichos permisos será de 9:00 am a 4:00 pm y circulación sin requerir permiso de 8:00 am a 6:00 am, es decir, fuera de ese horario queda prohibido la circulación de carga por esa avenida.

Sexto: Que al amparo de la potestad sancionadora prevista en los artículos 314 y siguientes de la ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), impondrán sanciones correspondiente en caso de violación a los accesos restringidos en el Distrito Nacional, en los horarios establecidos en la presente ordenanza, lo que, además, supondrá, y dada la naturaleza de la gravedad del hecho de que se trate, la posibilidad de disponer, de forma precautoria, la paralización y suspensión de la unidad y el conductor por un mínimo de dos (02) días a un máximo de cinco (5) días calendarios.

Párrafo I. De igual modo serán acogidas las sanciones interpuestas en el artículo 281 y siguientes de la ley 63-17 y la Resolución 0001-2019, que regula la circulación y establece las medidas básicas de seguridad vial del transporte de cargas por las vías públicas.

Parrafo II. Se considerará reincidencia cuando los operadores del servicio hayan incurrido en una falta por el cual ya había sido sancionado.

Párrafo III. Según lo establecido en el artículo 63, párrafo, del Reglamento de Transporte de Carga, todo vehículo de carga que transite en el territorio nacional deberá emitir la señal del sistema de GPS u otra tecnología equivalente.

Parrafo IV. El INTRANT podrá visualizar a través del centro de monitorio todos los vehículos de carga que tengan acceso a la Zona de Acceso Restringido y validez si el mismo porta el permiso correspondiente.

Séptimo: Ordenar como al efecto **ordena**, que la Administración Municipal proceda a la publicación de la presente Ordenanza y su remisión al INTRANT, la DIGESETT y a los

representantes del Ministerio Público por ante el Tribunal Especial de Tránsito del Distrito Nacional.

Dada en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, República Dominicana, a los veinticuatro (24) días del mes de abril del año dos mil veintitrés (2023).

- - - - Última página - - - -