INSUCO

En colaboración con :

setec

biotope

INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

AFD
AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT

Julio 2021

# Evaluación ambiental y social estratégica del programa de reforma del sector transporte terrestre y movilidad urbana

INSUCO

Local understanding for sustainable solutions

# Resumen ejecutivo.

## Contrato n° AES-2019-031-MS04

## Basado en el Acuerdo Marco n°AES_2019_031

Julio 2021

# FICHA CONTROL CALIDAD

- **Nombre del proyecto** : Evaluación Ambiental y Social estratégica del programa de reforma del sector transporte terrestre y movilidad urbana.
- **Nombre del informe** : Entregable 3 – Informe final EASE.

## Versión del informe

| Versión | Fecha | Descripción de las modificaciones | N° de paginas |
|---|---|---|---|
| 1 | 18/07/2021 | Versión preliminar del resumen ejecutivo | 8 |

## Datos del cliente

- Nombre : Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) en Santo Domingo ;
- Dirección : Gustavo Mejia Ricart Esq. Abraham Lincoln Torre Corprativo 2010 Piso 201 ;
- Referentes :
  - De Longevialle Dominque, encargado del proyecto;
  - Tahon Renaud, experto ambiental y social ;
  - Franceschini Lionel, encargado de proyectos de transporte, energía y desarrollo urbano.

## Insuco

- Insuco Haití;
- Encargados :
  - Annamaria Serra, Directora País Insuco Haití;
  - Alice Delmon, Directora Técnica Insuco Haití;
  - Theva Molina, Coordinadora de Proyecto, Insuco República Dominicana.

## Calidad

| N° | Nombre | Cargo | Fecha |
|---|---|---|---|
| **Autor** | Theva Molina | Coordinadora de proyectos | 16/07/2021 |
| **Revisión 1** | Alice Delmon | Directora Técnica | 19/07/2021 |

El presente informe fue entregado el 21.07.2021 por Insuco Haíti

| | |
|---|---|
| Laurence Thizy<br>Directora País Haíti | Firma |

# 1. Introducción

El sector del transporte dominicano se enfrenta a múltiples retos. Para corregir estas disfunciones y enfrentar estos desafíos, el gobierno dominicano promulgó, en 2017, una reforma a través de la nueva ley 63-17 relativa a la Movilidad, el Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial. Prevé, para la aplicación de esta ley, la fusión de cinco (5) instituciones preexistentes en una sola institución, el Instituto Nacional de Tráfico y Transporte Terrestre (INTRANT), adscritos del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. La ley otorga a esta nueva institución las siguientes responsabilidades:

- Desarrollar la estrategia del sector del transporte y el marco legal que lo regula;
- Regular el sector;
- Priorizar los programas de inversión y coordinar a los diferentes actores en la aplicación de la ley.

La importancia de los riesgos ambientales y sociales generalmente asociados al transporte explica la decisión del gobierno dominicano de buscar apoyo para la implementación de este programa de reforma del BID y la AFD en forma de Préstamos Basados en Políticas (PBL). Este apoyo es el objeto de estas actas de presentación de los resultados de la ESSA del sector. Este documento hace referencia al resumen ejecutivo del proyecto entregado por Insuco, en colaboración con Biotope y Setec.

La reforma del sector de la movilidad urbana a nível nacional se enfrenta a las siguientes problemáticas:

- Falta de regulación de los operadores privados del transporte de pasajeros (tarifas al usuario, control técnico vehicular, regulación de emisiones de contaminantes, etc.).
- Alta vulnerabilidad frente al cambio climático y consumo elevado de combustibles fósiles.
- Ausencia de un modelo territorial y de desarrollo urbano que desincentive el uso del vehículo privado y la movilidad excesiva y humanice el espacio urbano para usos sociales y de relación.
- Elevado nivel de violencia basada en género (VBG) ejercida en el sistema de movilidad.
- Altas tasas de accidentalidad vial.
- Baja coordinación nacional y sub-nacional para distribución de riesgos y compromisos de gestión pública.
- Alta permisividad social frente a conductas incívicas en la conducción y a delitos de tránsito menores y baja accesibilidad a bienes y servicios urbanos por parte de actores vulnerables.

Los retos que se pretenden lograr con el nuevo modelo son los siguientes :

- Consolidar sistemas de movilidad urbanos accesibles, seguros, integrados y sostenibles social y ambientalmente que soporten una senda de desarrollo humano incluyente y equitativo
- Lograr un compromiso ciudadano que modifique los patrones de comportamiento social en materia de seguridad vial y movilidad sostenible, en usuarios y en trabajadores del sector.
- Trascender la gestión del transporte urbano más allá de la construcción de infraestructuras, procurando el entendimiento de las condiciones ambientales y sociales para la movilidad libre, segura, accesible y sostenible de las personas.
- Avanzar hacia un modelo de movilidad bajo en carbono, saludable y respetuoso con el ecosistema.

# 2. Identificación y análisis de riesgos potenciales e impactos de la reforma del sector

La metodología que se implemento para la identificación, ponderación y análisis de los riesgos es la siguiente :

*Tabla 1 - Presentación de las etapas de la metodología aplicada.*

| |
|---|
| **1. Revisión documental** |
| •Revisión y análisis de documentación |
| •Análisis de ejes priorizados. |
| •Identificación y validación de Áreas Focales. |
| **2. Concertación con actores clave** |
| •Identificación de actores clave |
| •Entrevistas y talleres |
| •Identificación de riesgos potenciales |
| •Discusión con actores clave sobre los riesgos |
| **3. Ponderación y análisis de riesgos** |
| •Ponderación de riesgos por expertos |
| •Priorización de riesgos y análisis |
| •Análisis de brechas |
| •Medidas de mitigación |
| •Guía para el monitoreo y seguimiento |

# 3. Evaluación de las áreas focales identificadas

En esta sección presentaremos las Áreas Focales que identificamos a través de un proceso participativo en el marco de un Taller Grupal que se organizo el 26 de noviembre 2021 en el Hotel Intercontinental en Santo Domingo tras una revisión documental. En los siguientes parágrafos presentaremos las Áreas Focales, los riesgos asociados a cada una y unas recomendaciones asociadas.

## 3.1. Formalización y empresarización de prestadores de servicios de transporte público

- La reforma puede conducir a un empeoramiento de las condiciones de trabajo, los salarios y el acceso a la seguridad social de las personas que trabajan en las empresas en proceso de formalización . Por lo tanto, es necesario conceder subvenciones o líneas de crédito a bajo interés. Esto requiere un acuerdo entre la administración y el comité de seguimiento de FIMOVIT y un cambio en la norma que define la distribución de los recursos para las carreteras.
- Esto puede agravar las dificultades de reintegración y reclasificación de los trabajadores. Por lo tanto, es necesario un programa de reasentamiento y restablecimiento de los medios de vida para los proveedores de servicios privados que no tienen previsto formalizarse. Esto requiere una evaluación exhaustiva de la disponibilidad presupuestaria del INTRANT para formar un grupo de trabajo dedicado a este plan.
- Esto puede excluir a los proveedores de transporte público tradicionales que no tienen capacidad para adaptarse al proceso de formalización. Por lo tanto, se requiere un presupuesto de apoyo dedicado adecuado.

## 3.2. Legalidad y comportamientos seguros en la vía

- Esto puede tener un impacto económico en los pequeños operadores de transporte público. Para contrarrestarlo es necesario planificar, diseñar y aplicar sistemas inteligentes, abiertos y transparentes para detectar las infracciones. Esto depende de las decisiones y la voluntad política de INTRANT, DIGESETT y las autoridades locales.
- El incumplimiento de las nuevas normas de tráfico y el aumento de la violencia vial se deben a la falta de concienciación. Parece necesario poner en marcha programas de educación vial desde la primera infancia y disponer de los recursos financieros necesarios para ello.
- Esto puede aumentar los conflictos entre los diferentes actores del sistema de movilidad. Por lo tanto, es necesario diseñar y aplicar programas de información y sensibilización. Para ello, se necesitan recursos financieros y capacidad política.

## 3.3. Planeación con enfoque diferencial

- El riesgo es que aumentan los costes de transporte para las familias vulnerables. Por lo tanto, es necesario estructurar los mecanismos de subvención a la demanda. Esto requiere voluntad política y la convergencia de los diferentes niveles de gobierno.

- Se corre el riesgo del aumento de las desigualdades salariales y el empeoramiento de las condiciones de trabajo. Es necesario definir un plan de igualdad y equidad de género en las empresas para incluir a las mujeres en los diferentes roles que permite eliminar las brechas laborales y salariales.
- Existe el riesgo de que continúe la exclusión y la violencia de género en el transporte público. Es necesario crear un observatorio de indicadores para controlar los casos de violencia, acoso y discriminación.

### 3.4. Ecosistema y biodiversidad

- Se corre el riesgo de degradar los hábitats y los ecosistemas, al no tener en cuenta los criterios de salvaguardia de los ecosistemas naturales en el diseño de las infraestructuras viarias. Parece necesario incluir los corredores ecológicos y los servicios de los ecosistemas en las evaluaciones de impacto ambiental.
- Degradación de los raros ecosistemas naturales urbanos y suburbanos y reducción de la fauna urbana debido a la falta de una adecuada planificación del uso del suelo. Parece necesario acelerar la aprobación de la ley de ordenación del territorio,
- Por último, existe un riesgo de degradación de los ecosistemas y de pérdida de conectividad de los corredores ecológicos. Es necesario introducir en la normativa de carreteras el concepto de corredor ecológico en su sentido ecosistémico y no paisajístico.

### 3.5. Mitigación y adaptación al cambio climático

- Debido a la lenta transición energética hacia combustibles limpios y a que las flotas cumplen con mejores normas de eficiencia, es probable que las emisiones de GEI aumenten. Es necesario aplicar una nueva normativa técnica medioambiental para el control de las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes de fuentes móviles.
- Esto puede aumentar la ya de por sí mayor vulnerabilidad climática. Es necesario aplicar la Ley de Ordenación del Territorio teniendo en cuenta estas dimensiones.
- Existe el riesgo de una mayor degradación y reducción de los espacios verdes. Es necesario integrar iniciativas de incentivos y créditos y apoyar a las organizaciones de la sociedad civil que promueven la movilidad eléctrica y las campañas de concienciación.

### 3.6. Contaminación ambiental del transporte

- Es probable que esto degrade aún más la calidad del aire en las zonas urbanas con mucho tráfico. Para contrarrestarlo, es necesario reforzar la capacidad y los medios de los municipios y del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la instalación, el mantenimiento y el funcionamiento de las estaciones de control de la calidad del aire.
- Es probable que aumente el número de vehículos con normas de bajas emisiones, ruido y eficiencia de combustible. Por tanto, es necesario desarrollar un marco normativo realista y operativo que reduzca progresivamente los impactos negativos del transporte.
- Esto puede retrasar o dificultar la aplicación de las nuevas normas reglamentarias sobre la inspección técnica y la formación de los conductores. Es necesario que haya un número suficiente de estaciones de inspección técnica para comprobar el estado de los vehículos, tanto de los privados como de los de transporte público, y para controlar el cumplimiento de la normativa sobre inspección técnica de vehículos.

### 3.7. Corredor BRT

Existe una fuerte resistencia a la introducción de operadores de cobro de tarifas y de una caja electrónica única. Es necesario poner en marcha el plan de gestión social para los trabajadores del sector, centrándose en los afectados por el corredor prioritario del BRT para que sean conscientes de los beneficios operativos y financieros de esta alternativa.