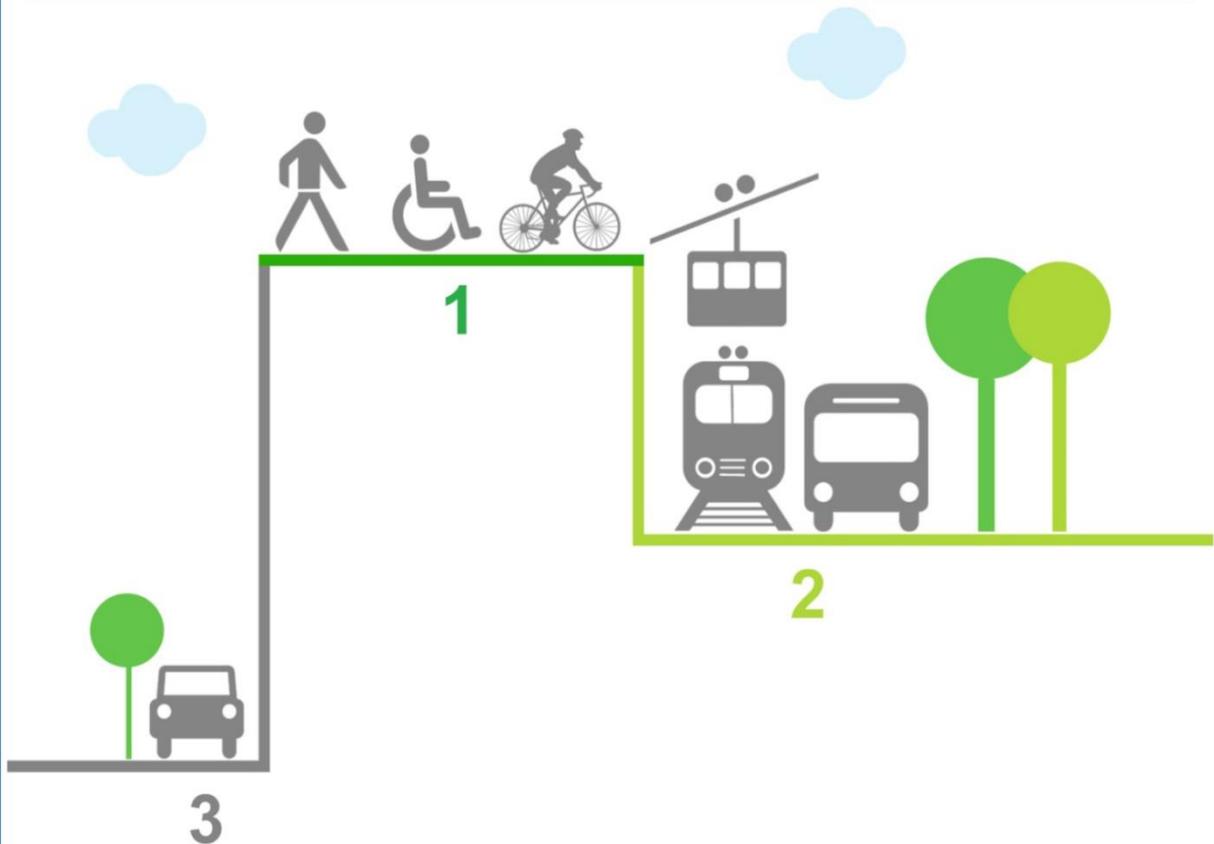


## Plan Estratégico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte de la República Dominicana – INTRAN

Período 2018-2022



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

<b>Índice</b>	<b>Páginas</b>
i. Carta de la Directora	
<b>I. Introducción</b> .....	<b>04</b>
<b>II. Resumen ejecutivo</b> .....	<b>06</b>
II.1. Finalidad del plan estratégico	
II.2. Nuevas preguntas de trabajo	
II.3. Mision, Vision y Valores INTRANT	
II.4. Objetivos del plan	
<b>III. Antecedentes</b> .....	<b>10</b>
III.1. Análisis del contexto de la movilidad en la República Dominicana	
III.2. análisis de brechas y perfil de movilidad demanda del sist. de transporte	
III.3. Principales conclusiones	
<b>IV. Marco Jurídico</b> .....	<b>25</b>
IV.1. Ley 63-17	
IV.2. Marco institucional	
IV.3. Marco Medio ambiental	
<b>V. Direccionamiento estratégico</b> .....	<b>35</b>
<b>VI. Marco de resultados y ejes estratégicos</b> .....	<b>43</b>
VI.1. Ejes estratégicos	
VI.2. Objetivos, ejes estratégicos y sus líneas de acciones	
<b>VII. Nuevo marco de gestión administrativa de la movilidad</b> .....	<b>58</b>
VII.1. Un nuevo paradigma	
VII.2. Sistema integrado de transporte público	
VII.3. Gestión del cambio	
VII.4. Marco de indicadores	
<b>Índice de cuadros y gráficas</b> .....	<b>66</b>

# Carta de la directora del INTRANT

La comunidad de INTRANT se siente complacida en presentar su propuesta estratégica para el periodo 2018-20, apropiándose del postulado de que la “mejor manera de influir sobre el futuro es creándolo”. En este documento se mira la ruta por la que transitará la organización por los próximos tres años, cerrando las brechas entre lo que somos y lo que queremos ser, entre el estado actual y el estado deseado.

Estamos convencidos de que el cumplimiento de nuestros objetivos estratégicos depende del compromiso del liderazgo del INTRAN con la causa del transporte terrestre, y de las competencias de nuestros colaboradores en el desempeño de sus funciones.

Este plan ha sido inspirado por el interés de contribuir al desarrollo de una sociedad con un modelo de transporte ágil, moderno y, sobre todo, organizado en función de una cultura de comportamiento vial deseable. Para hacer realidad esta aspiración, nos hemos propuesto el siguiente objetivo:

*“Contribuir al desarrollo de la calidad de vida de la sociedad dominicana, mediante el diseño y desarrollo 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”.*

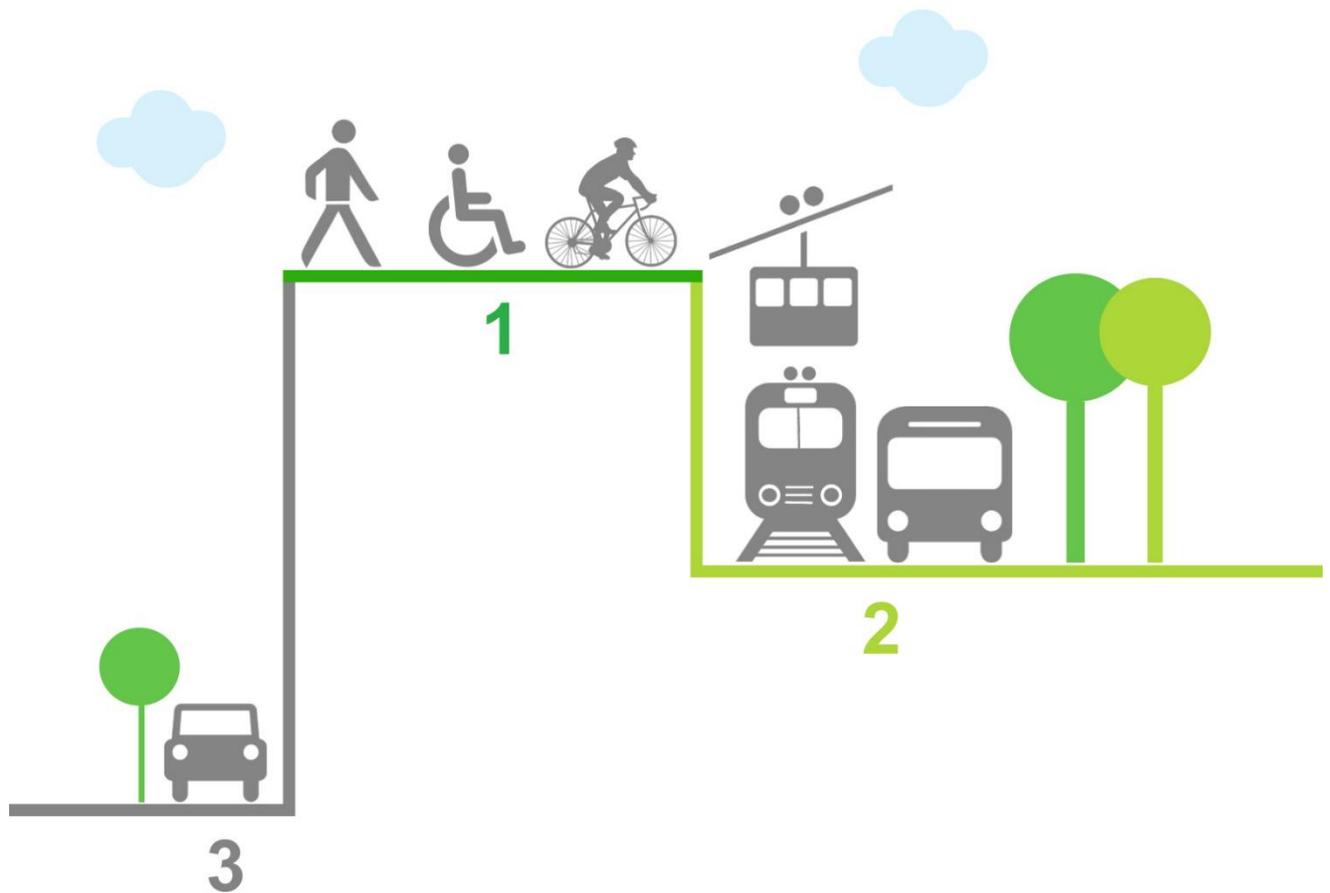
Los cuatro mandatos que orientan la elaboración de este plan son:

- Posicionarse en la sociedad dominicana como una entidad que agrega valor en el mundo del transporte terrestre;
- Propiciar una cultura ciudadana enfocada en el cumplimiento de las leyes que rigen el tránsito;
- Gestionar recursos de manera responsable y transparente; y
- Ser una institución reconocida por la calidad y la efectividad de sus servicios.

Finalmente, agradecemos la confianza que la ciudadanía ha depositado en esta Institución, cuya finalidad consiste en agregar valor a la sociedad dominicana, a la cual se debe.

**Ingeniera Claudia Franchesca de los Santos**  
Santo Domingo DN. noviembre 2017

# I. Introducción



Con la entrada en vigencia la Ley que crea el INTRANT, se abre la oportunidad de concentrar los esfuerzos destinados a mejorar el sistema de transporte terrestre, de manera tal que la ciudadanía pueda percibir mejoras constantes en el tema de la seguridad vial.

El plan que se presenta a continuación, busca colocar al INTRANT como una institución descentralizada que afirma su compromiso de agregar valor a los usuarios del transporte, mediante la implementación de iniciativas encaminadas a mejorar la movilidad y la prevención de accidentes.

Este documento de plan recoge el cuerpo de ideas, compromisos y acciones claves para asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad de la población, al tiempo que favorece la protección del medio ambiente, la educación ciudadana y el desarrollo económico.

Todos los objetivos contenidos en el documento se orientan hacia el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible. Entre las características distintivas de este modelo se destaca el incremento de la competitividad, pero con un enfoque equilibrado y justo en el uso del espacio público.

Las ventajas de este plan son múltiples: se garantiza mayor protección y seguridad vial, mayor efectividad en el uso del transporte, menor contaminación, menos ruido, más bajos niveles de congestión vial, y menos siniestralidad en carretera. También se aborda, de manera coordinada y con visión multimodal, el tema de transporte de carga.

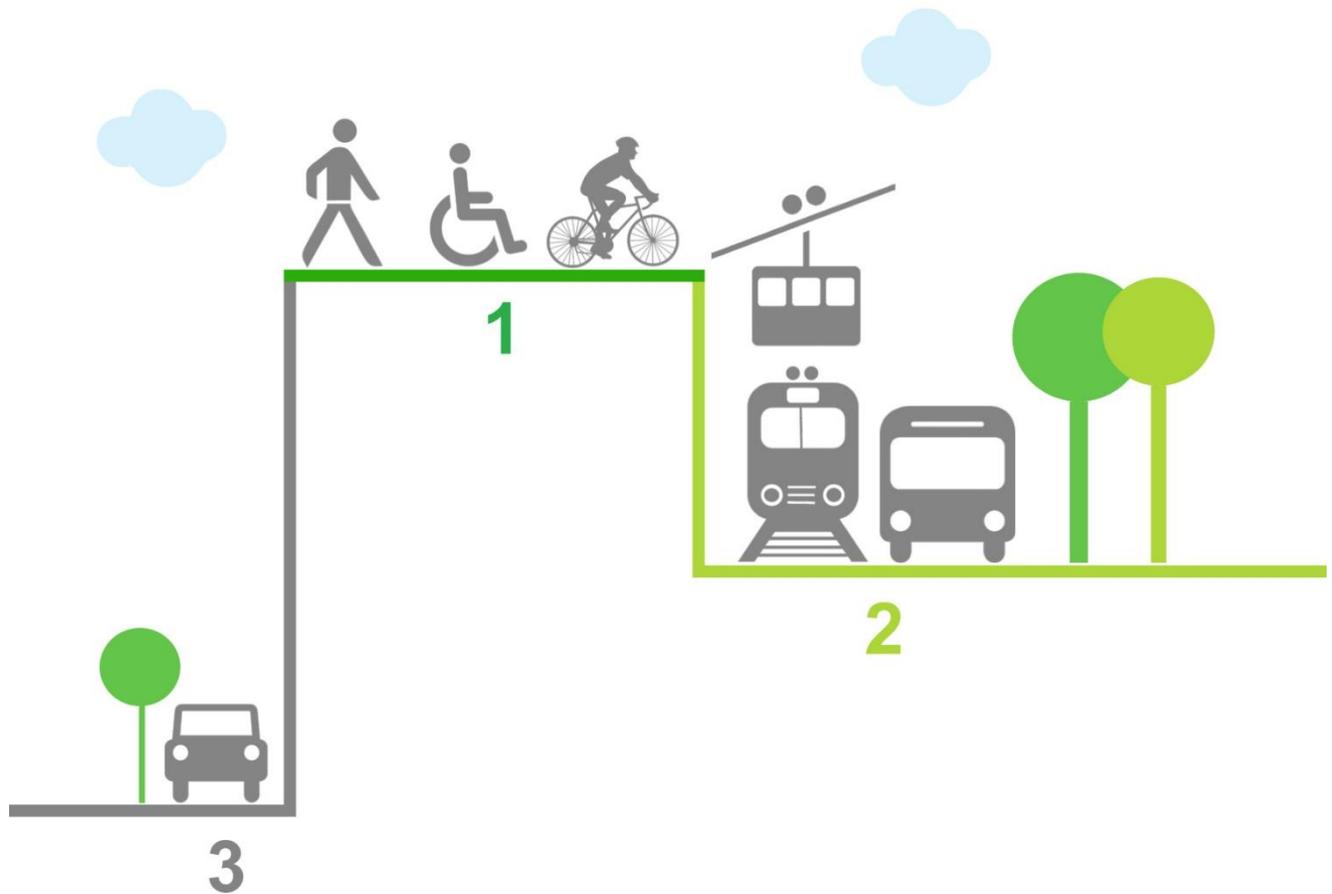
El contenido general del plan se articula sobre unos pilares estratégicos básicos:

- Enfoque en la educación de los ciudadanos.
- El aprovechamiento de la política pública como herramienta para orientar el desarrollo.
- La participación social a través de sectores sociales y productivos organizados.
- La oferta de servicios en función de las necesidades de los ciudadanos.

Esos cuatro pilares se traducen en criterios sobre los cuales se erigen las acciones específicas del plan, con lo que se busca garantizar que no se dejen áreas del nuevo paradigma de movilidad sin atender.

# II.

## Resumen ejecutivo



## II.1. Finalidad del plan estratégico

---

La elaboración de este plan se enmarca dentro del horizonte estratégico del INTRANT, una institución descentralizada del Estado dominicano que ha identificado los siguientes mandatos estratégicos:

- Posicionarse en la sociedad dominicana como una entidad que agrega valor en el mundo del transporte vial.
- Propiciar una cultura ciudadana enfocada en el cumplimiento de las leyes que rigen el tránsito.
- Gestionar recursos de manera responsable y transparente.
- Ser una institución reconocida por la calidad y la efectividad de sus servicios.

Estos cuatro mandatos definen el interés que tiene el INTRANT de ser consistente con su compromiso de servir a la sociedad pensando, decidiendo y actuando estratégicamente, para lograr una transformación progresiva de la movilidad terrestre en República Dominicana.

## II.2. Preguntas de trabajo

---

Las preguntas de trabajo que impulsaron la reflexión en el proceso de planificación fueron las siguientes:

- ¿Cómo puede el INTRANT convertirse en una organización con capacidad para enfocar sus esfuerzos en las oportunidades apropiadas?
- ¿Cuáles serán las contribuciones del INTRANT para re-significar el comportamiento vial y hacer más saludable la vida urbana en la República Dominicana?
- ¿Cómo desarrollar las capacidades institucionales necesarias para que INTRAN sea respetado por su liderazgo entre todos los actores vinculados al tema del transporte?
- ¿Cuál es el Marco de Capacidades Centrales que deberá desarrollar el INTRANT, para que su personal sea reconocido como un equipo centrado en resultados de alto impacto en el mundo del transporte vial?

- El intento por responder a estas preguntas introduce el debate acerca de la calidad de una organización pública y su apuesta por un sistema de transporte organizado en función de la Ley y de los estándares internacionales establecidos.

### II.3. Visión, misión y los valores-INTRANT

#### 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.

#### Misión

Gestionar la rectoría nacional de la movilidad, el transporte terrestre, el 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.

#### Los “Valores-INTRANT”

Valores centrales	Descripción
<b>Transparencia</b>	Motivando 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.
<b>Calidad</b>	Desarrollando 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.
<b>Confiabilidad</b>	Respondemos de manera oportuna y acertada a las expectativas de la sociedad, de tal forma, que la ciudadanía se sienta satisfecha con los servicios ofertados.
<b>Respeto</b>	Nuestras relaciones con la ciudadanía y con los actores del sistema, están marcadas por el respeto.
<b>Servicio</b>	El servicio es una vocación que nosotros aplicamos con rigurosidad en todas las circunstancias y espacios en las que nos desenvolvemos.

## II.4. Objetivos

---

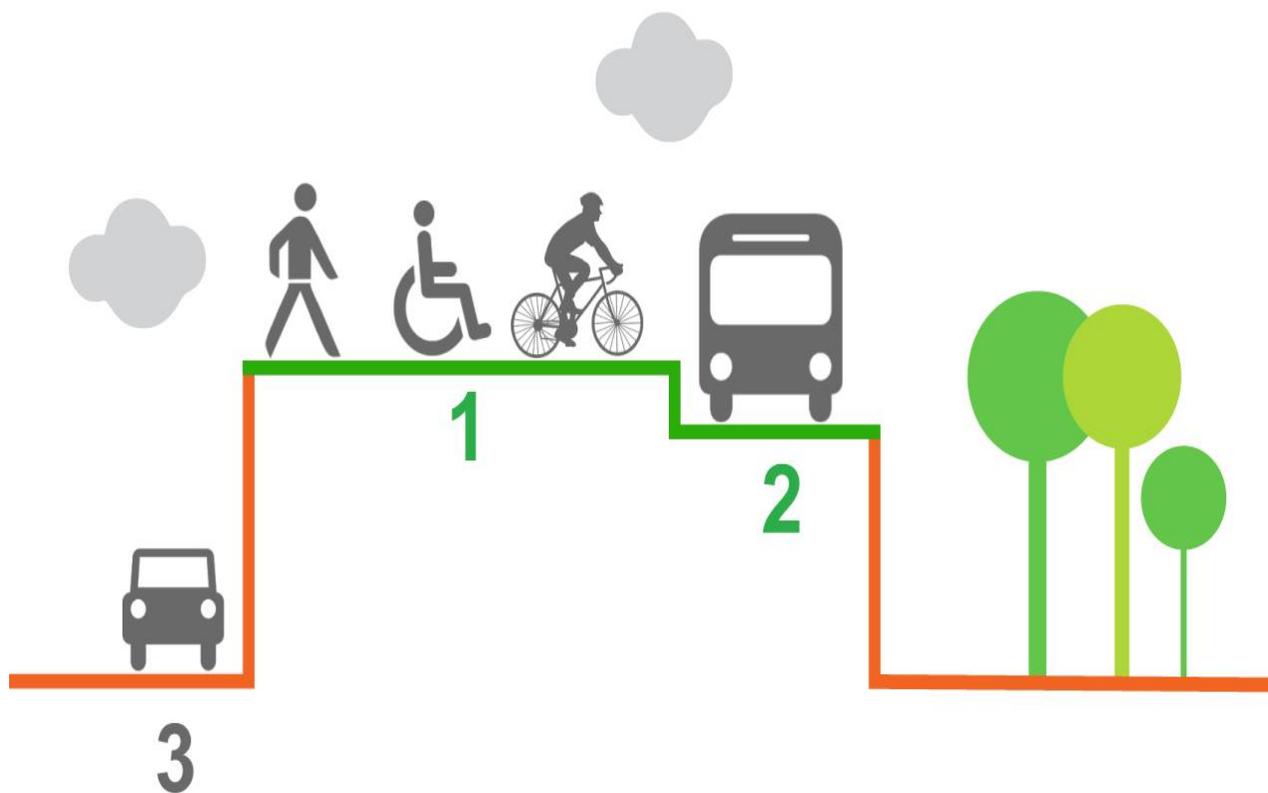
*Contribuir al desarrollo de la calidad de vida de la sociedad dominicana, mediante el diseño y desarrollo de políticas, lineamientos y propuestas de acción que re-signifiquen la movilidad terrestre de personas y de mercancías, desde una perspectiva amigable con el medio ambiente.*

### II.4.1. Objetivos específicos

---

- Transformar la movilidad terrestre predominante en la República Dominicana hacia una de mayor énfasis en el transporte público masivo y de mayor integración con el desarrollo urbano y entre modos de transporte, de modo que se puedan atender, de mejor manera, las necesidades actuales y futuras de traslados de los ciudadanos.
- Desarrollar un sistema de movilidad terrestre basado en ejes de paso prioritario para el transporte público masivo frente al vehículo privado, que incluya la transformación de las principales rutas existentes bajo una nueva cultura empresarial que garantice mejores condiciones de servicio para la población.
- 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 en el entorno metropolitano.
- Desarrollar los normas y reglamentos que rijan el tránsito y transporte de carga y 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.
- 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.
- Promover el uso de modos masivos de movilidad terrestre frente a modos individualizados, para lograr un uso más eficiente de la infraestructura vial disponible y reducir los taponamientos en las ciudades.
- Desarrollar políticas y estrategias para la distribución urbana de mercancías, que aumenten la seguridad vial y promuevan una mejor gestión del tránsito.

# III. Antecedentes

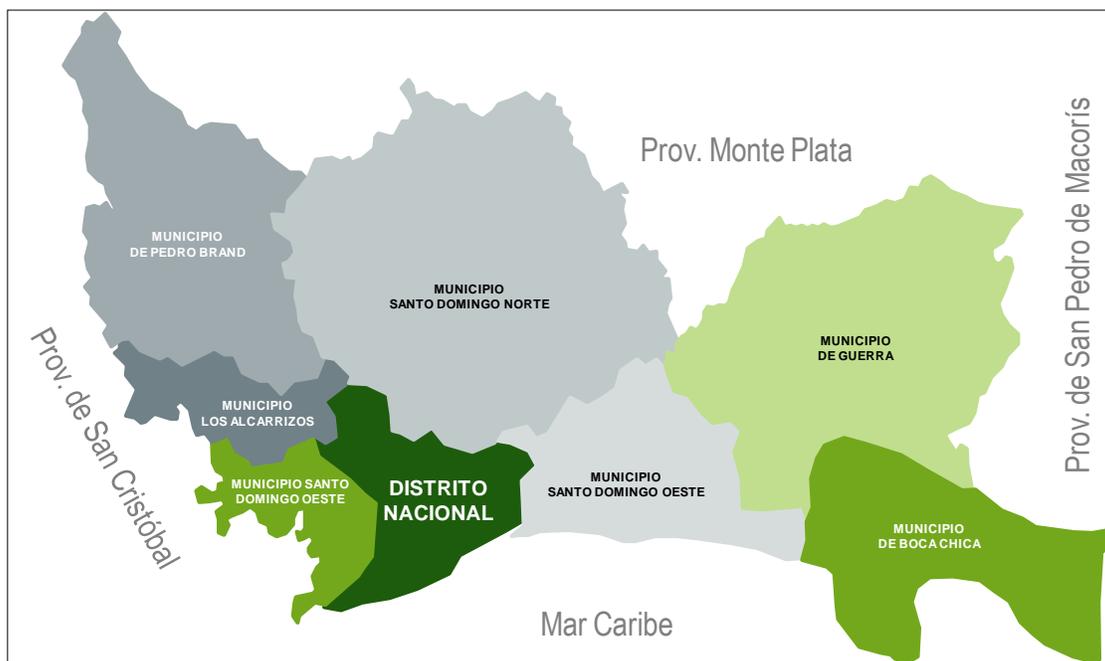


### III.1. Análisis del contexto de la movilidad en la República Dominicana

En esta sección se presenta una descripción de aspectos relacionados con la movilidad en el Gran Santo Domingo, para ello se consideran los siguientes componentes:

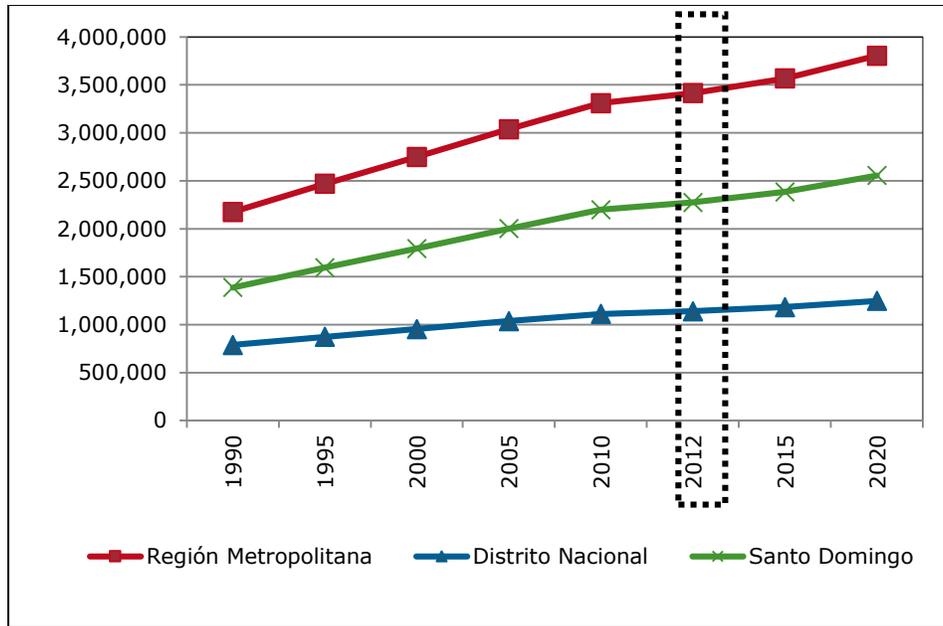
- Contexto Socioeconómico y Territorial
- Características Generales de la Movilidad
- Evaluación por Modos de Transporte
  - Movilidad de personas en transporte público (Autobús, minibús y taxi colectivo)
  - Movilidad de personas a pie y en bicicleta
  - Movilidad personas en vehículo privado (particular y taxi)
  - Transporte de mercancías o carga

**Grafica 1. Contexto socioeconómico y territorial**



Gráfica 1. División político-administrativa de la región metropolitana Gran Santo Domingo (GSD)

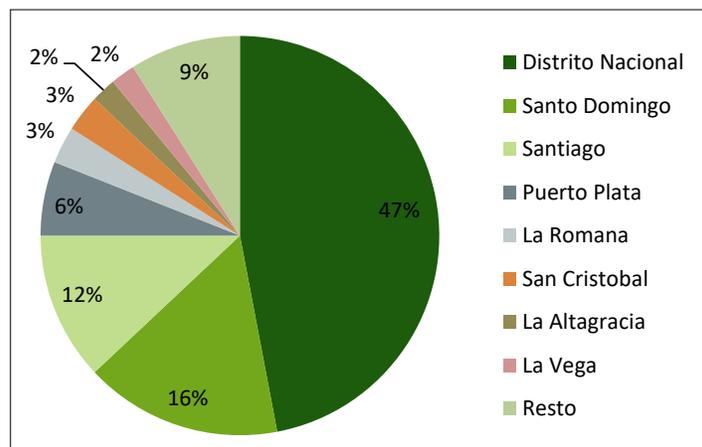
La región metropolitana GSD concentra el 34% de la población del país, seguida por las regiones Cibao Norte y Valdesia, con 16% y 12% de la población total del país, respectivamente. En la escala local, destaca la población del Distrito Nacional, con 33% de la población de la región metropolitana, asentada en un área equivalente al 10% de la extensión del territorio metropolitano. En el año 2020, se estima que la población de la región metropolitana ascienda a cerca de 4 millones de habitantes.



Gráfica 2. Población total estimada y proyectada en la región metropolitana Gran Santo Domingo. Período 1990-2020.

Fuente: ONE, Departamento de Estadísticas Demográficas, Sociales y Culturales.

En el ámbito nacional, la región metropolitana GSD destaca, desde el punto de vista socio-económico, por concentrar el 63% de las empresas, distribuidas 47% en el Distrito Nacional y 16% en la ciudad de Santo Domingo. En segundo lugar, se ubica la ciudad de Santiago (centro educativo y cultural) que agrupa el 12% de las empresas nacionales. En tercer lugar, está Puerto Plata (centro turístico) con 6% de la participación empresarial nacional, según el Banco Central de la República Dominicana (2004).



Gráfica 3. Distribución de las empresas registradas en la República Dominicana. Año 2009

Fuente: Movilidad Urbana de Santo Domingo. Jhael Isa Tavárez, 2012.

### **Características generales de la movilidad en Santo Domingo**

El área metropolitana se caracteriza por un marcado crecimiento horizontal (este-oeste) y en consecuencia la extensión de la red viaria en la misma dirección, además se presentan carencias en las conexiones al norte de la ciudad; en cuanto al trazado geométrico de la red, son comunes las intersecciones tipo “Y”, lo cual disminuye la eficiencia operativa de las mismas y aumenta el riesgo de accidentalidad; los controles semafóricos de la ciudad son deficientes debido a su localización y al sobredimensionamiento de las intersecciones semaforizadas. Las rutas urbanas y semiurbanas están sobredimensionadas y carecen de controles operativos, tales como paradas, sistema tarifario integrado, mantenimiento y reposición de unidades.

En el Distrito Nacional, los períodos punta se concentran entre 6:00h a 7:00h y entre 12:00h a 13:00h. En dichos horarios la distribución de vehículos automotores que entran y salen del Distrito Nacional es homogénea, con una participación mayoritaria de vehículos particulares, entre 74% y 76%, seguido por los vehículos públicos (17%) y por último los vehículos de carga, que oscilan entre 7% y 9%. En la categoría de vehículos particulares están incluidos los “conchos”, denominación que recibe comúnmente el transporte público prestado en vehículos privados que funcionan como colectivos, mientras que la categoría vehículos públicos incluye a unidades tipo microbús, minibús y bus.

Se estima que diariamente unos 240,000 vehículos se relacionan con el Distrito Nacional, representando un total de 900,000 pasajeros entrando o saliendo del área.

Con base en la distribución de viajes motorizados en horario punta de la mañana (279,000 viajes), se tiene que 71% son viajes en transporte público, mientras 29% en transporte privado, lo que equivale a 198,000 y 81,000 viajes, respectivamente. Se concluye que los volúmenes de viajes en la ciudad se concentran mayormente en el transporte público, el cual se realiza en unidades de baja calidad y con poca capacidad. Se estiman, en total, 3,047,500 viajes diarios motorizados en todos los modos de transporte.

Con base en el Estudio de Pre-factibilidad de Metro, la demanda de viajes de la provincia Santo Domingo se estimó en alrededor de 3 millones de viajes diarios en medios motorizados, de los cuales 60% se hacen en transporte público y 40% en vehículos particulares. El período pico se determinó entre de 6:30 h a 9:30 h, donde el porcentaje de viajes en transporte público se intensifica hasta 71% del total estimado.

## Movilidad de personas en transporte público

### 2.2.3.1 oferta del sistema de transporte

El análisis de la oferta de transporte público se concentró en identificar, a partir de los estudios existentes, la cantidad de rutas, flota y distribución, etc. A continuación, se presenta la información recopilada.

#### Lota y rutas

El Cuadro 2.2 muestra la información que ha sido identificada en los diferentes estudios que se han realizado en materia de transporte para Santo Domingo. Particularmente, de antemano se debe resaltar la tipología vehicular, la fuerte presencia de “Conchos” (vehículos de 5 espacios de asiento), ya que representan el 86.4% de la flota.

Cuadro 1. Resumen de la oferta

Estudio	Flota	Unidades	Rutas	Edad promedio de la flota
<b>2004</b> Plan Maestro	74,2% Conchos 20,0% Minibuses 4,8% Autobuses	10.600 Conchos 2.980 Minibuses 690 Autobuses		
<b>2005</b> Estudio de factibilidad del Metro de Santo Domingo	30,1% Conchos* 39,3% Minibuses* 17,6% Autobuses* 13,0% Microbuses*		92 rutas Conchos 76 rutas Mini/Micro 15 rutas Autobuses	
<b>2010</b> Círuías Urbanas		16,500 Conchos 3.300 Mini/micro	204 rutas urbanas	Flota de 15 años
<b>2011</b> Plan Movilidad	84,6% Conchos 8,8% Microbús 6,1% Minibús 0,5% Autobús	134.557 Asientos 19.388 unidades	169 rutas 14 federaciones	Flota de 23 años
<b>2012</b> Estudio Movilidad Sostenible	84,6% Conchos 8,8% Microbús 6,1% Minibús 0,5% Autobús		169 rutas	Flota de 22 años

Nota: (\*) Datos de flota entrando en el cordón exterior de Santo Domingo en hora pico.

En particular, para las rutas urbanas se puede mencionar:

- Operan mayoritariamente con carros tipo “concho” (84.6%).
- En 2004 se contabilizaron aproximadamente 19,400 unidades autorizadas de transporte público, con una oferta total de 135,000 asientos.
- En 2010 la flota vehicular era de 19,800 unidades y edad promedio de 23 años.
- En 2011, la flota vehicular disminuyó levemente a 19,388 unidades y ofertaba un total de 134,557 asientos. La edad promedio de la flota era de 23 años.

Cuadro 2. Rutas Urbanas – Flota Vehicular

FLOTA VEHICULAR			
Tipo de vehículo	2004	2005*	2011
Carros de “concho”	74.2%	30.1%	84.6%
Microbuses	--	13.0%	8.8%
Minibuses	20.1%	39.3%	6%
Autobuses	4.8%	17.6%	0.5%
TOTAL	100%	100%	100%

\* Datos de flota entrando en el cordón exterior de Santo Domingo en hora pico

Para las rutas interurbanas se destaca:

- En 2011 se identificaron un total de 45 rutas interurbanas de transporte público con origen-destino la ciudad de Santo Domingo.
- El 68.9% operaban con minibuses, seguidas por el 13.2% con autobuses y el 10.2% en microbuses.
- En 2011, las 45 rutas interurbanas ofertaban 51,912 asientos con una flota de 181 microbuses, 1,229 minibuses, 138 carros/camionetas y 235 autobuses.
- El total de asientos ofertados era de 51,912.

Cuadro 3. Rutas Suburbanas – Flota Vehicular (2)

Rutas Interurbanas	Flota				No. de Asientos
	Micro	Mini	Bus	Car/Cam	
Región Sur	132	874	7	34	12.534
Región Noreste	0	193	13	68	4.674
Región Este	0	88	119	0	18.906
Región Norte	49	74	96	36	15.798
TOTAL	181	1.229	235	138	51.912
%	10,2%	68,9%	13,2%	7,7%	--

Fuente: Elaboración propia con Datos de la Oficina Técnica de Transporte Terrestre, 2011.

La ciudad de Santo Domingo esta interconectada con todas las provincias del territorio nacional. Las rutas ofrecen un servicio directo, formal y con mejor calidad y beneficios que las rutas urbanas. Los puntos de entrada a la ciudad presentan porcentajes de transporte público superiores al 85%. Existen tres principales terminales de rutas interurbanas situados en las entradas a Distrito Nacional:

- Km. 9 Autopista Duarte: terminal de rutas del norte y noroeste
- Parque Independencia: terminal de rutas del sur, norte y noreste.
- Parque Enriquillo: terminal de rutas del este y del sur.

## Organizaciones

Para el año 2011 se contabilizaron 14 federaciones de transporte público y 169 operadores privados, según se lista en el Cuadro 2.5.

Cuadro 4. Oferta de transporte público por Federaciones

Federación	No. Unidades	No. Asientos	Edad Flota
<b>CNTU</b>	433	2,197	25
<b>CONACHOF</b>	25	204	20
<b>CONATRA</b>	2,301	12,936	23
<b>FEDOTRANS</b>	1,142	8,440	21
<b>FENACHO</b>	212	1,798	22
<b>FENATRANO</b>	7,461	62,099	22
<b>FENATRAPEGO</b>	1,355	7,162	24
<b>FENTRAUNI</b>	1,072	5,669	24
<b>FETRAPUN</b>	122	1,548	20
<b>MOCHOTRAN</b>	3,723	20,437	24
<b>MUCHOCA</b>	498	3,539	24
<b>NO AFILIADO</b>	103	2,371	22
<b>UNACHOSIN</b>	394	1,970	24
<b>UNATRAFIN</b>	547	4,187	23
<b>TOTAL</b>	19,388	134,557	23

Fuente: Movilidad Urbana de Santo Domingo (Isa J, 2012).

## Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)

La Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) opera desde el año 1997 el sistema de autobuses de Santo Domingo. Entre los corredores en operación, se identificaron los siguientes:

- Corredor 27 de Febrero
- Corredor Naco
- Corredor John F. Kennedy
- Corredor Núñez – Churchill
- Corredor Los Alcarrizos
- Corredor Independencia
- Corredor Periférico Charles de Gaulle

En el año 2014, la OMSA reforzó su flota operativa con 200 nuevas unidades, completando cerca de 300 unidades en los siete (7) corredores operados por la institución. Adicionalmente, entre 2015 y 2016, se implementaron dos (2) nuevos corredores:

- Corredor La Nueva Barquita: Un corredor de 3 kilómetros que se inserta como ruta alimentadora del metro de Santo Domingo, desde el nuevo desarrollo urbanístico hasta las estaciones Gregorio Urbano Gilbert y Mamá Tingó del Metro de Santo Domingo.

- Corredor Ciudad Juan Bosch: Este corredor se extiende desde el proyecto de desarrollo urbanístico Ciudad Juan Bosch por la autopista Las Américas, hasta la carretera Mella esquina San Vicente de Paul, previendo la futura integración con la Estación 24 del Metro de Santo Domingo.

En el año 2016, con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), la OMSA reformó el garaje central de patio y talleres, estableciendo un moderno centro de mantenimiento y despacho de operación, para el corredor 27 de Febrero y demás corredores del sistema.

#### Metro de Santo Domingo

Existe una red planificada de seis (6) líneas, de las cuales, la línea 1 inició su construcción en el año 2005 y entró en operación en el año 2008. Las líneas planificadas son las siguientes:

- 1) Línea 1: Corredor Máximo Gómez
- 2) Línea 2: Corredor Kennedy (dos tramos)
- 3) Línea 3: Corredor 27 de Febrero (3 tramos)
- 4) Línea 4: Parque independencia – San Martín
- 5) Línea 5: Av. Luperón
- 6) Línea 6 Av. San Vicente de Paul

También se contempló el diseño de las rutas alimentadoras primarias y secundarias, los terminales de integración, patios y talleres.

#### Teleférico de Santo Domingo

En el año 2015, inició la construcción del proyecto Teleférico de Santo Domingo, como una extensión del Metro de Santo Domingo, hacia el cuadrante noreste de la ciudad, proporcionando movilidad a sectores históricamente marginados, en la cuenca norte del Río Ozama.

El Teleférico consiste en la implementación de un sistema de telecabinas, tipo monocable, que sobrevuela el río Ozama en dos (2) ocasiones. El sistema tiene una capacidad de 6,000 pasajeros por hora e integra un recorrido de 5 kilómetros y cuatro (4) estaciones:

- Estación Gualey.
- Estación Tres Brazos.
- Estación Sabana Perdida.
- Estación Charles de Gaulle.

Se prevé que el sistema sea concluido en diciembre de 2017, para dar inicio a las operaciones en el año 2018. Se estima que el sistema movilizará más de 30,000 viajes diarios.

### **III.2. Análisis de brechas y perfil de la movilidad demanda del sistema de transporte**

En diversos estudios realizados, se han identificado 5 corredores principales de transporte, con porcentajes globales de transporte público superiores al 70% y un volumen de viajes cercano a 1,8 millones de viajes/día.

Como referencias más recientes para la caracterización de la demanda del transporte público urbano, se tienen el estudio de factibilidad para la construcción de un sistema de transporte masivo y el estudio de factibilidad del Metro de Santo Domingo. Los aspectos más relevantes de estos estudios se describen a continuación.

**Estudio de Factibilidad - SITRAM (2001):**

- Identificó 3 corredores principales
- La demanda estimada en “Hora Pico” (2004) fue:
  - Corredor 1: 23,426 viajes/hora pico.
  - Corredor 2: 22,956 viajes/hora pico.
  - Corredor 3: 24,543 viajes/hora pico.
- Demanda global diaria estimada:
  - 270,000 viajes/día (2004).
  - 350,000 viajes/día (2010).
- Propuso la explotación de un sistema de autobuses articulados:
- Unidades con capacidad para 120 pasajeros.
- Velocidad comercial de 22 km/h

**Estudio de Factibilidad - METRO (2005):**

- Identificó 5 corredores principales.
- La demanda estimada fue la siguiente:
  - Período pico (6:30h-9:30h): 481,700 viajes.
  - Hora pico: 198,000 viajes en transporte público.
  - Diario: 1,800,000 viajes/día en transporte público.
- Reparto modal:
  - 75% de los viajes en Transporte Público, distribuidos así:
    - 30% en carros (concho).
    - 18% en autobuses.
    - 52% en minibuses y microbuses.
- Resultado: Mercado potencial de 978 Millones de viajes al año en transporte público.

Entre los resultados de las estimaciones de demanda de movilidad urbana en transporte público en Santo Domingo, destacan:

- La primera línea del metro de Santo Domingo tiene un promedio de demanda de 103,000 pasajeros en los días laborables.
- El Estudio de Factibilidad del Metro obtuvo como principales conclusiones:
  - Demanda Línea 1: 11,600-12,500 pasajeros en hora pico de la mañana (2008).
  - Demanda L1 + L1A: 23,800-31,200 pasajeros en hora pico (2016) con la Línea 1 complementada con la Línea 1-A. (prolongación La Isabela – La Feria).

- Como elementos operativos desfavorables están la carencia de integración con el resto de sistemas de transporte público urbano de la ciudad, además de que no se efectuó reestructuración de las rutas urbanas en el área de influencia del primer corredor de metro.
- Las 45 rutas interurbanas con origen o destino en la Ciudad de Santo Domingo, presentan una demanda global de 4,549 pasajeros/día.
- Para las rutas suburbanas se tiene:
  - Altos niveles de sobreoferta de asientos que va en detrimento de la rentabilidad de las rutas.
  - En las proximidades de los terminales interurbanos se ha desarrollado un uso de suelo comercial.
  - El mayor flujo de pasajeros se registra los fines de semana y los lunes, a la salida y entrada de la ciudad respectivamente. Durante los días laborables, se mantiene una demanda relativamente estable.
- Durante el mediodía, fuera de los períodos pico, los viajes sub-urbanos tienen como motivo el trabajo, lo que indica una gran cantidad de personas con empleos múltiples. Los viajes presentan frecuencias diarias y la mayoría de pasajeros residen en el Gran Santo Domingo. A continuación, se detallan algunos valores:
  - El 74% de los viajes que entran al Distrito Nacional lo hacen en vehículos privados y un 17% en vehículos públicos.
  - El 76% de los viajes que salen del Distrito Nacional se realizan en vehículos privados y un 17% en vehículos públicos.
  - El 62% de los viajes tiene frecuencia semanal.
  - El 67% de los viajes tienen origen trabajo y el 52% destino trabajo.
  - Más del 60% de los viajeros residen en el Gran Santo Domingo.

## **OFERTA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE**

Este apartado resume los principales aspectos que delimitan la operación del sistema de transporte público de Santo Domingo. Es de destacar que las rutas de transporte público en Santo Domingo operan bajo condiciones de baja rentabilidad y con bajos niveles de servicio. Por otro lado, desde el punto de vista institucional, la operación de las rutas ha pasado por distintas instituciones y no se han registrado cambios significativos en la gestión, lo que ha resultado en un sistema con las siguientes características:

- Flota con vehículos de baja capacidad.
- Edad promedio de 23 años.
- 14 Federaciones.
- 169 Operadores privados.

- 19.388 choferes y unidades.
- 134,557 asientos ofertados.
- Altos niveles de sobreoferta.
- Rutas traslapadas y con baja productividad.
- Sistema sin un diseño estructural.

### III.3 PRINCIPALES CONCLUSIONES

El sistema de transporte de Santo Domingo es ineficiente, lento, incómodo, costoso, inseguro, contaminante y desorganizado, como se detalla a continuación:

- Sistema de transporte lento: velocidad comercial promedio de 8-10 km/h en hora pico y tiempos de viaje superiores a una hora de traslado y media hora de espera.
- Modelo de servicio basado en vehículos de baja capacidad no apropiados para el transporte público (automóvil particular). El porcentaje de autobuses es inferior al 1%.
- Congestionamiento vial debido al elevado número de vehículos de transporte público de baja capacidad (16,500 unidades en 2011) y a la localización de terminales de rutas interurbanas en el centro de la ciudad.
- Flota vehicular envejecida con edades medias de 23 años y mal estado de las unidades debido a los altos costos de operación y mantenimiento.
- Falta de interconectividad entre rutas urbanas, interurbanas y metro, situación que afecta directamente la demanda percibida por los usuarios. La incorporación de la primera línea de metro carece de una integración con los demás sistemas de transporte público urbano de la ciudad.
- Baja rentabilidad y eficiencia del sistema en general. Sobreoferta de las unidades, operando con alto índice de traslape entre rutas urbanas e interurbanas en los ejes viales principales.
- Bajos índices de productividad observados en rutas interurbanas, con valores inferiores a 0,5 pasajeros/veh-km.
- Alto índice de accidentalidad de los vehículos de transporte público, con más de 2.000 accidentes al año.
- Alta contaminación ambiental con producción anual de CO<sub>2</sub> superiores a las 14,700 Ton-año de CO<sub>2</sub>, además de otros gases tóxicos contaminantes.
- Servicio principalmente en manos de propietarios individuales y escasa organización en empresas, lo que genera des-economías de escala.

### **Movilidad no motorizada**

En este aspecto hay poca información que caracterice la demanda de movilidad (a pie y en bicicleta) y el estado de la infraestructura dedicada a estos desplazamientos. Sin embargo, pueden destacarse los aspectos siguientes:

- La ciudad de Santo Domingo no dispone de una red de infraestructura adecuada para la circulación de peatones y bicicletas.
- Las aceras están obstaculizadas por el aparcamiento irregular y los comercios ambulantes informales.
- No hay semaforización adecuada para el cruce de peatones.
- No hay señalización horizontal y/o vertical adecuada para el cruce de peatones.

Deben mencionarse las iniciativas para construir una red de rutas para desplazamientos a pie y en bicicleta, llamadas “ruta ecológica”, que deberían estudiarse e integrarse dentro de un plan de movilidad conjunto en Santo Domingo.

### **Movilidad de personas en vehículo privado**

#### **Vialidad y transporte privado – oferta**

En el año 2012, el Gran Santo Domingo presentaba alrededor de 2,780 Km de vías urbanas, distribuidas según su función y estado en tres categorías: vías principales, secundarias y locales. La distribución general del sistema viario es la siguiente: las vías principales abarcan más de 5%, la red secundaria representa 8% y, las vías locales ocupan 86% de extensión de la red.

En referencia al estado de la vialidad, poco más de 30% del total de la red vial del Gran Santo Domingo está pavimentada y, más de 60% de esta vialidad está conformada por vías locales con pavimentos en mal estado o en terracería. Destaca el centro urbano con un área de 91,08 Km<sup>2</sup> y una densidad vial de 8,70 Km de vías urbanas por Km<sup>2</sup>.

El acceso a la provincia Santo Domingo ocurre principalmente a través de cuatro ejes viales: Autopista Las Américas, Autopista Duarte, Autopista 6 de noviembre y Carretera Sánchez. Al interior de la provincia, las conexiones dependen de una serie de puentes ubicados en la ciudad, en particular el Distrito Nacional muestra en sus límites siete (7) puentes que permiten la movilidad entre la provincia Santo Domingo y el Distrito Nacional (DN).

En la actualidad, los principales ejes viales del Distrito Nacional operan en doble sentido y presentan secciones viales que varían entre 2 y 3 canales por sentido. Generalmente las vías poseen aceras peatonales y se observa estacionamiento en sus márgenes, incluso sobre los espacios peatonales. Las principales intersecciones se encuentran controladas por semáforos de tiempo fijo. Es importante destacar la escasa señalización horizontal (demarcación).

Sobre el mantenimiento de la vialidad, se observa que, aunque los ejes viales están pavimentados en su totalidad, en algunos casos la capa de rodamiento está en regular o mal estado.

En el caso del Distrito Nacional, este presenta una red vial extendida horizontalmente, sentido este-oeste, con deficiencias de accesibilidad en sentido norte-sur.

## **Vialidad y transporte privado – demanda**

La demanda de transporte privado está conformada, en primer lugar, por el parque vehicular existente en el Distrito Nacional, y en segundo lugar por el flujo vehicular que transita por los ejes viales y puentes de la provincia de Santo Domingo y municipios circundantes.

Con base en la tasa de crecimiento histórica, se estima que el parque vehicular en la República Dominicana asciende a más de 2.9 millones de vehículos, de estos 31.2% corresponden al Distrito Nacional y 15.8% a la provincia Santo Domingo, para un total de 1,4 millones de vehículos en el Gran Santo Domingo.

De la distribución del parque vehicular por modo de transporte, se observa que la mayoría de unidades corresponde a motocicletas (“motoconchos”), con cerca del 51% del parque automotor, seguido por los automóviles con 23%, los vehículos de carga con 12% y los jeeps con 9%.

El volumen promedio diario del tránsito (TMDA) por sentido en las principales avenidas que ofrecen acceso a la ciudad de Santo Domingo, oscila entre 8,900 y 19,000 vehículos.

En las vías de acceso a la ciudad de Santo Domingo, el porcentaje de vehículos pesados oscila entre 4% y 22%, especialmente en las carreteras que comunican con la Región Sur (Valdesia) y Norte (Cibao). Conviene indicar que la presencia de vehículos pesados en los accesos a la ciudad representa una interferencia al tráfico mixto, disminuyendo la capacidad de los ejes viales.

En líneas generales, el tránsito vehicular en los puntos de conexión sobre el Río Ozama e Isabela, está conformado principalmente por vehículos privados y vehículos de transporte público interurbano, provenientes de las provincias del país que hacen su entrada por los puentes al centro urbano de la ciudad.

Los flujos de mayor proporción se realizan a través del Puente Profesor Juan Bosch-Duarte, los cuales comunican la zona este del país, visitada comúnmente por un número importante de turistas; así como en el puente Jacinto Peynado en la zona norte; en dichos puentes el tránsito diario promedio (TDP) oscila entre 15,000 y 66,000 vehículos al día por sentido.

En resumen, los puentes con mayor volumen vehicular diario son:

- El par vial conformado por los puentes Juan Bosch-Duarte, con más de 52 mil vehículos/día sentido este-oeste, y más de 64 mil vehículos/día sentido oeste-este.
- El puente Jacinto J. Peynado que conecta la parte norte de la ciudad, con flujos superiores a los 40 mil vehículos por sentido, este-oeste y viceversa.
- El puente flotante que conecta el Centro Histórico de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, con un tránsito entre 15 mil y 18 mil vehículos por sentido.

Por último, se debe mencionar que la ciudad de Santo Domingo posee un sistema de control con dispositivos de semáforos centralizados y semáforos mecánicos. El sistema centralizado es administrado recientemente (2017) por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), el cual inició un proceso de recuperación del centro de control.

### **Transporte de mercancías**

La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) es el último eslabón de servicio en la cadena de transporte: la logística de “la última milla”, que es el eslabón que va del punto en el que las mercancías salen de una instalación de gran volumen y luego llegan al destino final ya sea el cliente o el punto de venta. Incluye el transporte de mercancías, como: entregas, recogidas, transferencias, carga–descarga, colocación, almacenamiento y retorno, y excluye el transporte de mudanzas y obras, por darse esporádicamente y disfrutar de licencias especiales, y la recolección de residuos sólidos y el transporte de dinero.

Para el caso de Santo Domingo, se tienen las siguientes condiciones generales:

- La ciudad carece de normativa específica para la distribución de carga en la ciudad ni para desarrollar las tareas de carga-descarga (horarios y ubicación).
- Falta de control y fiscalización de la legalidad de las operaciones de carga-descarga en la vía pública.
- Presencia de vehículos de carga en hora pico, contribuyendo a la congestión vehicular en la ciudad.

## Percepción ciudadana

En el Cuadro 2.6 se muestran los resultados de una encuesta ciudadana sobre los principales problemas de tránsito en el Gran Santo Domingo y Santiago, realizada por la Dirección de Información, Análisis y Programación Estratégica (DIAPE) en noviembre de 2016.

	TOTAL GENERAL	Femenino				Masculino			
		18 – 29 años	30 – 49 años	50 o más años	Total	18 – 29 años	30 – 49 años	50 o más años	Total
Imprudencias de los conductores	57.6	54.8	54.6	69.3	57.6	46.9	51.5	57.4	52.3
Los choferes del transporte público	26.2	24.7	28.5	28.0	27.5	33.1	22.9	17.1	23.2
Falta de educación vial	23.9	21.5	27.5	22.7	25.1	17.9	22.9	24.1	22.3
Incumplimiento de la Ley	22.5	20.4	23.2	26.7	23.2	17.9	18.3	22.2	19.4
Exceso de vehículos en la vía pública	19.4	11.8	15.0	21.3	15.5	17.9	19.3	22.2	19.9
Falta de autoridad	14.8	10.8	10.1	16.0	11.5	13.1	14.2	15.7	14.4
Falta de organización y planificación vial	14.3	12.9	12.6	8.0	11.7	8.3	15.3	14.4	13.6
Los tapones	11.3	11.8	8.7	1.3	8.0	6.9	7.6	6.0	7.0
Arrabazón de las vías públicas	10.7	9.7	9.7	8.0	9.3	10.3	13.4	6.9	10.9
Los motoristas	10.3	6.5	3.9	0.0	3.7	2.1	2.7	2.3	2.5
Imprudencias de los peatones	7.5	10.8	6.8	8.0	8.0	7.6	5.2	8.8	6.7
Mala gestión de la AMET	6.4	3.2	1.0	1.3	1.6	0.7	1.1	1.9	1.2
Malas condiciones de la infraestructura vial	6.1	1.1	2.9	0.0	1.9	3.4	1.4	2.8	2.2
Falta / mal funcionamiento de semáforos	5.1	2.2	1.4	0.0	1.3	4.1	2.5	0.0	2.1
Falta de señalización	3.7	0.0	1.0	0.0	0.5	0.7	0.3	0.5	0.4
Irrespeto a los semáforos	3.4	1.1	1.4	1.3	1.3	0.7	1.9	1.9	1.6
Falta de un sistema de transporte de calidad	2.8	6.5	1.9	1.3	2.9	0.0	3.0	4.2	2.7
Las bebidas alcohólicas	2.5	1.1	0.5	0.0	0.5	2.1	0.3	0.0	0.5
Ausencia de severas consecuencias a faltas	2.4	3.2	0.5	0.0	1.1	2.8	3.3	2.3	2.9
Uso del celular al conducir	2.4	0.0	0.0	1.3	0.3	0.7	0.3	0.0	0.3
Los camiones	2.3	0.0	0.5	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
Vehículos en mal estado	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.5	0.5
Exceso de velocidad	1.5	2.2	0.5	0.0	0.8	0.0	0.8	0.0	0.4
Otros	1.9	0.0	0.5	0.0	0.3	0.7	0.8	0.9	0.8
NS/NR	0.8	1.1	0.0	0.0	0.3	1.4	0.0	0.0	0.3

Cuadro 5. Porcentajes de respuesta de personas entrevistadas en el Gran Santo Domingo y Santiago ante la pregunta: ¿Cuáles diría usted que son los principales problemas de tránsito en Santo Domingo y Santiago?

*Fuente: Dirección de Información, Análisis y Programación Estratégica (DIAPE). Noviembre de 2016*

Del Cuadro 2.6 puede notarse, que, desde el punto de vista de los ciudadanos, los cinco problemas de tránsito más importantes en el Gran Santo Domingo y Santiago, son: imprudencia de los conductores, las prácticas de los choferes del transporte público, la falta de educación vial, el incumplimiento de la ley y el exceso de vehículos en la vía pública.

# **IV.**

# **Marco Jurídico**

## Marco jurídico

---

El marco jurídico básico a partir del cual se formuló este plan estratégico, lo componen cuatro elementos jurídicos principales:

- Constitución de la República Dominicana, Proclamada por la Asamblea Nacional en fecha trece (13) de junio de 2015. Gaceta Oficial No. 10805 del 10 de julio de 2015.
- Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. G. O. No. 10875 del 24 de febrero de 2017.
- Ley No.1-12, del 25 de enero de 2012, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.
- Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios.

### IV.1. LEY 63-17 DE MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Este plan estratégico surgió como respuesta a un mandato legal de transformación de la movilidad y de consolidación institucional que se desprende de la “*Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana*”. Esta ley establece las bases para regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana. De igual forma, define las instituciones responsables de planificar y ejecutar todas las acciones en materia de movilidad, por ejemplo, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), creado por la misma ley, para planificar y regular la movilidad terrestre en la República Dominicana.

El objeto, ámbito de aplicación y principios de ejecución de la Ley 63-17, se resumen en los artículos 1 a 4 de la misma ley, los cuales se reproducen textualmente a continuación:

**Artículo 1.- Objeto.** *La presente ley tiene por objeto regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana y establecer las instituciones responsables de planificar y ejecutar dichas actividades, así como la normativa a tal efecto.*

**Artículo 2.- Ámbito de aplicación.** *La presente ley regulará todos los medios y modalidades de transporte terrestre, nacionales o internacionales, sus propietarios, los operadores, pasajeros y cargas, la circulación de los vehículos y de animales en las vías, y cualquier otra actividad vinculada a la movilidad, el tránsito, la seguridad vial, tanto en el ámbito urbano como interurbano.*

**Artículo 3.- Marco regulatorio.** *La presente ley y sus reglamentos de aplicación constituyen el marco regulatorio de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, y se aplican e interpretan con apego a los principios establecidos en la Constitución.*

**Principios básicos de ejecución.** *La aplicación de esta ley y sus reglamentos se rigen por los principios básicos siguientes:*

**Artículo 4.- Competencia desleal.** *El Estado evitará la ejecución de prácticas deshonestas por personas físicas o jurídicas que atentan contra la libre competencia y la igualdad de oportunidades en una actividad comercial o empresarial determinada.*

## IV.2 Marco institucional

---

### IV.2.1 INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (INTRANT)

El INTRANT es el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana. Fue creado mediante la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como 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 Ley 63-17 y sus reglamentos.

De acuerdo con la Ley 63-17, las funciones del INTRANT son:

- 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.
- Presentar al Poder Ejecutivo la propuesta de los reglamentos internos y las regulaciones complementarias en un plazo de seis (6) meses a partir de la puesta en vigencia de la presente ley, de forma que se viabilice el pleno ejercicio de las competencias de gestión, disposición, fiscalización y control del sector; también la regulación de los procedimientos administrativos en general y el establecimiento de estándares técnicos, tecnológicos, de desempeño y de calidad.
- Planificar y diseñar 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.

- 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 las sobredimensiones de los vehículos.
- Establecer los regímenes del servicio de transporte público, de su infraestructura y de aquellos servicios o actividades conexas, y disponer su prestación directa por el Estado o mediante la emisión de las licencias de operación a entes operadores públicos y privados.
- 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.
- Ejercer las acciones de seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios, prestaciones y actividades, sujetos a este régimen para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios, para la garantía de la leal competencia comercial frente a las prácticas monopólicas o de posición dominante de mercado, y para la protección del medioambiente.
- Coordinar con el Ministerio de Interior y Policía y la Dirección General de la Policía Nacional las acciones y actividades de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), creada por esta ley, órganos cuyos miembros serán los agentes responsables de viabilizar, fiscalizar, supervisar, controlar y vigilar en las vías públicas las actividades sectoriales.
- Fijar las tasas por servicios brindados y derechos requeridos para el funcionamiento del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y regular la tarifa del transporte público de pasajeros.
- Coordinar y ejecutar programas de información, orientación y asesoramiento a los prestadores de servicio de transporte u operadores del transporte, conductores, peatones, pasajeros y usuarios del transporte terrestre, en relación con los servicios de transporte, los derechos y obligaciones de cada parte, a través de la certificación y acreditación de la capacitación para los conductores del transporte de pasajeros y de carga.
- Realizar campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización a la ciudadanía, usuarios de las vías y prestadores del servicio para la prevención de accidentes de tránsito.
- Organizar y llevar los registros nacionales de conductores, accidentes de tránsito, víctimas, condiciones y estado adecuado de los vehículos, operadores, concesionarios,

multas o infracciones, talleres de inspección técnica vehicular, talleres de reparación de vehículos para el transporte terrestre, escuelas de conductores, médicos o centros médicos de salud autorizados para la expedición del certificado médico psicofísico de los conductores, paradas y paradores viales, estacionamientos y demás servicios conexos de la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, entre otros, que sean necesarios para el mejor cumplimiento de las funciones asignadas por esta ley y sus reglamentos.

- Expedir las licencias de conducir.
- Realizar, o acreditar y certificar las revisiones técnicas vehiculares.
- Realizar las actividades concernientes a la planificación, ejecución y control de los recursos del organismo.
- Velar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad vial de la red de infraestructura nacional para el tránsito y transporte terrestre.
- Diseñar y supervisar la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en las vías, en lo atinente a su competencia, y en coordinación con los ayuntamientos en sus áreas de jurisdicción.
- Regular, registrar y otorgar licencias y permisos a las personas y entidades que presten servicios conexos a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.
- Solicitar a la Policía Nacional, vía la DIGESETT, actualización constante de las denuncias de robo de los vehículos de motor, para garantizar el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos.
- Planificar, regular, controlar, inspeccionar y supervisar las terminales públicas y privadas de pasajeros, de carga y sus módulos.
- Impulsar y fiscalizar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la implementación de políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro.
- Coordinar y administrar el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos y estadísticas relacionados con la seguridad vial.

- Evaluar permanentemente la efectividad de las normativas legislativas, y reglamentarias relativas al tránsito con incidencia en la seguridad vial, y presentar las iniciativas actualizadas al Poder Ejecutivo para propiciar la modernización constante del sector.
- Definir, en coordinación con los ayuntamientos y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, los elementos de protección para las vías, fundamentados en criterios técnicos relacionados con las condiciones, clasificación y categorías de dichas vías.
- Coordinar la preparación y emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Transporte, el cual registrará los datos de los infractores, prófugos, rebeldes judiciales, inhabilitados, sanciones impuestas y demás información útil, a los fines de procurar el sistema de conducir por puntos y la seguridad vial.
- Fomentar y promover la investigación civil y penal de los accidentes de tránsito, a cargo de las unidades técnicas de investigación de la DIGESETT, bajo la dirección funcional del Ministerio Público.
- Diseñar y adoptar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y las demás autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial.
- Desarrollar, implementar y promover el uso de mecanismos Tecnológicos, de Información y de las Telecomunicaciones (TIC), que permitan modelar e investigar las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de las políticas de seguridad vial, por intermedio del Observatorio Permanente de Seguridad Vial.
- Supervisar las correctas señalizaciones horizontal y vertical, así como la adecuada colocación de los dispositivos de control de tráfico en la red de comunicación vial colocadas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y los ayuntamientos acordes con las especificaciones de los manuales nacionales e internacionales.
- Promover y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de los profesionales de la ingeniería civil, arquitectos y afines, de tal forma que se pueda garantizar la vinculación de éstos en el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

- Definir y organizar, en coordinación con la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), creada por esta ley, el contenido general de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores de esta ley y sus reglamentos, y la capacitación continua de técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales y locales sobre seguridad vial.
- Planificar, en coordinación con la ENEVIAL, las campañas de concientización destinadas a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la seguridad vial.
- Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física, de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, renovar o cambiar de categorías en las licencias de conducción.
- Suscribir convenios de participación con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad nacional, a los fines de realizar programas de investigación y capacitación en materia de seguridad vial, y fomentar las materias y carreras vinculadas al tema.
- Informar a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno Central y los ayuntamientos en materia de seguridad vial.
- Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes ministerios y entidades para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.
- Promover la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial, a través de los procesos de consultas y participación. El INTRANT podrá conformar el Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cuyo objeto será promover la concertación de las distintas entidades que desarrollan actividades relacionadas con el sector.
- Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial, enfocados en la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito al Poder Ejecutivo, y publicarlo en diarios de circulación nacional y en la página web del INTRANT.
- Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de los vehículos de motor por parte de las autoridades competentes, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de revisión técnica vehicular por parte del INTRANT.

- Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad, que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, la infraestructura vial, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores, peatones y pasajeros.
- Dictar las normas técnicas conforme a las cuales podrán ser construidos los paraderos, terminales y centro de acopio de cargas, en coordinación con los ayuntamientos en su jurisdicción.

### IV.3 Marco Medio-Ambiental

---

En la República Dominicana existen varios acuerdos internacionales relacionados con el cambio climático, tema que forma parte de varias políticas públicas y estrategias nacionales.

- **Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC):** en octubre de 1998 la República Dominicana ratifica esta convención que fue adoptada en 1992 y permite, entre otras cosas, reforzar la conciencia pública, a escala mundial, de los problemas relacionados con el cambio climático.
- **Ley No. 64-00 de Medio Ambiente y Recursos Naturales:** promulgada en el año 2000, en el capítulo IV, Sección I, Artículo 17 crea la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales, hoy Ministerio, como organismo rector de la gestión del medio ambiente y los recursos naturales. A raíz de esta Ley se elaboran los reglamentos sobre contaminación de calidad de aire y control de emisiones, calidad del agua, etc., además se sientan las bases para las políticas de cambio climático.

Por otro lado, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) está implementando una segunda ronda de Evaluaciones de Necesidades Tecnológicas (ENT) con el objetivo de mejorar el proceso ENT llevado a cabo por varios países, entre los que se encuentra la República Dominicana. En la R.D. se han escogido los Sectores de Agua, Foresta y Turismo para la Adaptación al cambio climático y Mitigación en el Sector Energía.

Mediante la ENT se elaborará un Plan de transferencia de Tecnología que incluirá acciones prácticas para reducir o remover barreras (políticas, de financiamiento y tecnológicas) y otras acciones que permitan la adopción de tecnologías para la mitigación y adaptación al cambio climático. Para el sector transporte se identifican tres tecnologías prioritarias: la masificación del transporte público urbano, el uso de combustibles menos contaminantes y la educación vial orientada al cambio climático.

La Agencia Internacional de Energía, mediante evaluación realizada en 2010, en función de las emisiones de gases de efecto invernadero indica que el país se caracteriza, entre otras condiciones, por:

- La evolución de las emisiones a partir de la quema de combustibles fósiles (carbón, petróleo y gas) ha pasado de 4 millones a 19 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, de 1971 a 2008.
- Las emisiones a partir de los sectores ha evolucionado manteniendo una relativa constancia en las proporciones desde 1971 a 2008, manteniendo el primer lugar las emisiones por generación eléctrica y calor, transporte y residencial.

La demanda energética para el sector transporte, tanto de pasajeros como de carga, es de suma importancia. Las necesidades radican en el cambio de combustible y equipamientos, así como la educación para la eficientización del tránsito y el transporte. El transporte terrestre es relevante dentro de la matriz de emisiones por ser el mayor responsable del consumo de hidrocarburos importados, correspondiéndole el 41% del consumo total del país en el año 2005.

Las motocicletas y automóviles predominan en el parque vehicular actual con cerca del 50% el primero y alrededor del 25% el segundo grupo. La estructura de consumo de combustible se conforma con un 41% consumo de gasolina por parte de los vehículos particulares, 31% consumido por las motocicletas particulares y de servicio de moto concho, 16% consumido por el transporte de carga y el restante 12% corresponde a las jeepetas. Cuatro tipos de combustibles son utilizados por la flota vehicular del país: gasolina, gasoil, gas licuado de petróleo y gas natural vehicular.

La norma NA-AI-001/2003, o Norma Ambiental de Calidad del Aire, elaborada por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, define los estándares de calidad del aire para toda la República Dominicana, descritos en la tabla a continuación:

En el primer inventario de emisiones de contaminantes criterio aire para la República Dominicana, del 2009 y dado a conocer en 2012, elaborado bajo el acuerdo de cooperación entre la USAID y la CCAD (Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo), los contaminantes inventariados fueron los siguientes:

- CO: Monóxido de Carbono.
- NO<sub>x</sub>: Óxidos de Nitrógeno.
- SO<sub>x</sub>: Óxidos de Azufre
- GOT: Gases Orgánicos Totales
- GOR: Gases Orgánicos Reactivos
- NH<sub>3</sub>: Amoniaco

Este inventario indica que el mayor contaminante emitido a la atmósfera es el CO, con aproximadamente 1,328,670 toneladas al año y es generado principalmente por las fuentes móviles, es decir por los vehículos circulando por las vías públicas; el segundo mayor contaminante es el GOT con más de 828,708 toneladas anuales, siendo el 60% generado por las fuentes móviles.

En cuanto a la contaminación por NOx (Óxidos de Nitrógeno) se estima que fueron liberadas al aire más de 158,495 toneladas, de las cuales el 81.4% (129,015 ton)

**Cuadro 6. Inventario de emisiones anuales (Ton/año) de República Dominicana**

Categoría	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	NO <sub>x</sub>	SO <sub>2</sub>	CO	NH <sub>2</sub>	COT	COR
Fuentes de área	49726.8	34486.1	23100.9	3539.3	271132.3	30836.5	308683.8	1197730.6
Fuentes fijas	5558.6	4488.4	129154.6	28641.4	1055312.3	882.9	497017.5	437730.9
Fuentes móviles	2268.2	701.3	6239.6	13343.6	2225.0		23007.1	22990.2
Total	57553.6	39675.8	158495.1	45524.4	1328669.6	31719.3	828708.5	580515.6

Fuente: Inventario de Emisiones de Contaminantes para República Dominicana Criterio del Aire. 2009. USAID, Ministerio Medio Ambiente y CCAD.

De acuerdo a las informaciones contenidas en la tabla 3.1 las emisiones antropogénicas o de gases de efecto invernadero que más se generan en el país son emitidas por las fuentes móviles; de las emisiones totales, el 81.5% de los NOx (Óxidos de Nitrógeno), el 79.4% del CO (Monóxido de Carbono) y el 75.4% de GOR (Gases Orgánicos Reactivos).

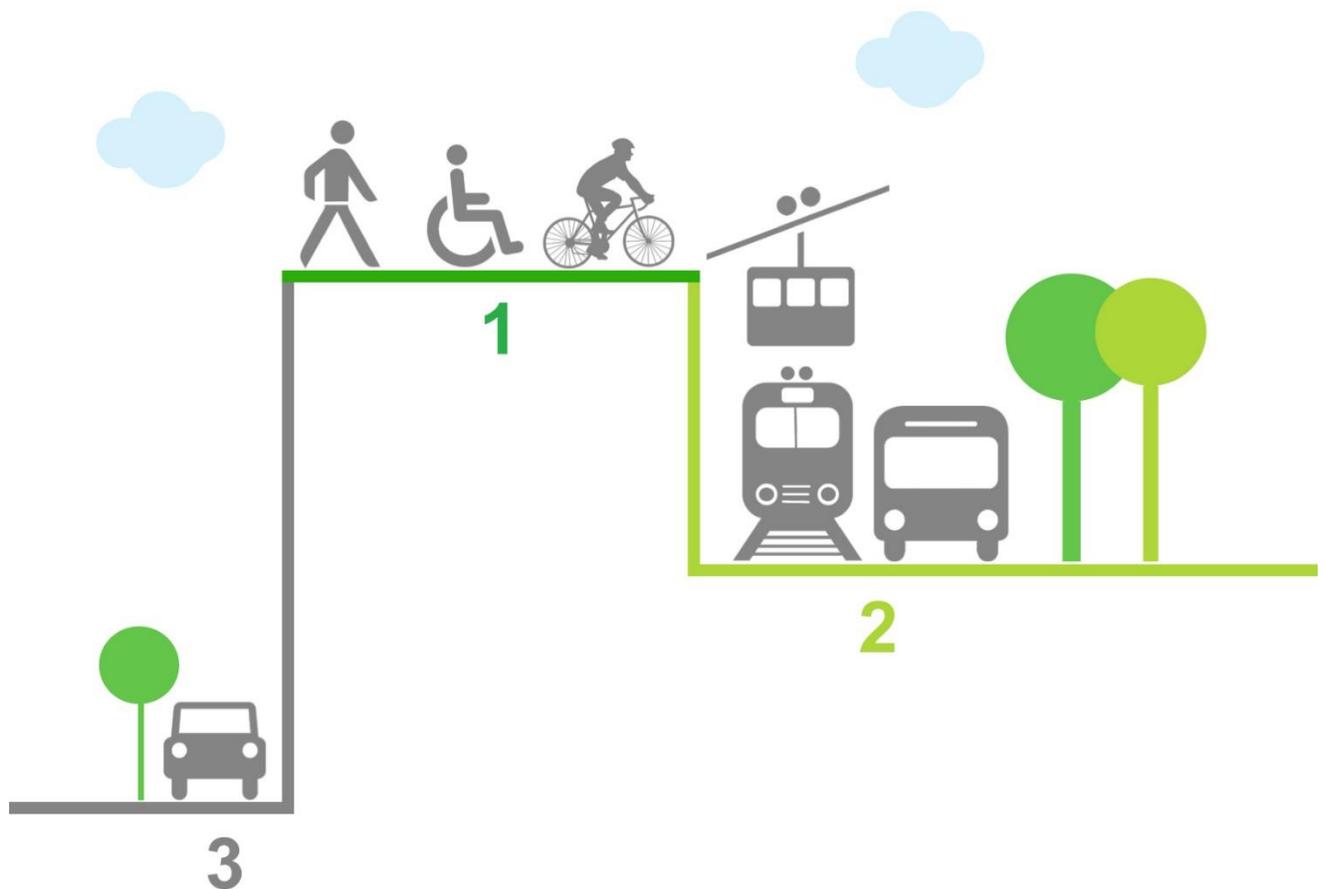
Por otro lado, el polvo de los caminos no pavimentados aporta el 22.4% (4394 toneladas) de partículas menores de 10 micrómetros de diámetro, mientras que la contaminación con partículas menores de 2.5 micras es del orden de 6.5% (2579 toneladas). En cuanto al dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), las fuentes móviles contribuyeron con el 53.7% de las emisiones debido al azufre proveniente de la gasolina y diesel que consumen.

De las 1,328,670 toneladas anuales de Monóxido de carbono (CO), los camiones a gasolina aportan el 37.2% (494,265 toneladas); los automóviles particulares y motocicletas 7.8% (103,636 toneladas) y 19.9% (264,405 toneladas) respectivamente.

Los óxidos de nitrógeno (NOx) fueron principalmente generados por las fuentes móviles, contribuyendo con el 81% de las 159,495 toneladas anuales. Los camiones diésel son los que más aportaron, 41.8%, seguidos de los jeeps y luego vehículos privados.

# V.

## Direccionamiento Estratégico



## V.1. Visión, misión y los valores-INTRANT

### 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.*

### Misión

*Gestionar la rectoría nacional de la movilidad, el transporte terrestre, el 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.*

### Los “Valores-INTRANT”

Valores centrales	Descripción
<b>Transparencia</b>	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.
<b>Calidad</b>	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.
<b>Confiabilidad</b>	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).
<b>Servicio</b>	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.
<b>Respeto</b>	Nuestras relaciones con la ciudadanía y con los actores del sistema, están enmarcadas por el respeto.

---

## V.2. Objetivo General

---

*Contribuir al desarrollo de la calidad de vida de la sociedad dominicana, mediante el diseño y desarrollo 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.*

### V.2.1. Objetivos específicos

---

- Transformar la movilidad terrestre predominante en la República Dominicana hacia una de mayor énfasis en el transporte público masivo y de mayor integración con el desarrollo urbano y entre modos de transporte, de modo que se puedan atender, de mejor manera, las necesidades actuales y futuras de traslados de los ciudadanos.
- Desarrollar un sistema de movilidad terrestre basado en ejes de paso prioritario para el transporte público masivo frente al vehículo privado, que incluya la transformación de las principales rutas existentes bajo una nueva cultura empresarial que garantice mejores condiciones de servicio para la población.
- 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 en el entorno metropolitano.
- Desarrollar los normas y reglamentos que rijan el tránsito y transporte de carga y 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.
- 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.
- Promover el uso de modos masivos de movilidad terrestre frente a modos individualizados, para lograr un uso más eficiente de la infraestructura vial disponible y reducir los en taponamientos en las ciudades.
- Desarrollar políticas y estrategias para la distribución urbana de mercancías, que aumenten la seguridad vial y promuevan una mejor gestión del tránsito.

## V.3 lineamientos estratégicos del plan para la transformación de la movilidad

---

El plan estratégico para la transformación de la movilidad en la República Dominicana está estructurado con base en cuatro pilares fundamentales:

- i. Enfoque en los ciudadanos.
- ii. El aprovechamiento de la política pública como herramienta para orientar de desarrollo.
- iii. La participación social a través de sectores sociales y productivos organizados.
- iv. La oferta de servicios en función de las necesidades de los ciudadanos.

Esos cuatro pilares se traducen en criterios y/o valores concretos a los cuales se asocian las acciones específicas del plan, con lo que se busca garantizar que no se dejen áreas del nuevo paradigma de movilidad sin atender. Dichos criterios y/o valores se listan a continuación:

### **Centrado en la ciudadanía**

- Mejoramiento de la calidad de vida.
- Mejoramiento de la equidad e inclusión social.
- Mejoramiento de la salud pública.
- Adopción de medidas para disminuir el impacto del cambio climático.
- Mejoramiento de la protección y seguridad.
- Mejoramiento del hábitat de las comunidades.

### **Política pública**

- Adopción de acciones para fortalecer la movilidad como un derecho social.
- Fortalecimiento de los procesos de integración interinstitucional.
- Incremento de la competitividad.

### **Participación social y comunicación democrática**

- Encuentro entre ciudadanía y tomadores de decisión (juntas vecinales, clubes, ciclistas, caminantes, etc.).
- Involucración de diversos actores en Mesas Territoriales, Grupos de Trabajo, Comisiones capaces de construir consensos y propuestas con el apoyo de todos los participantes.
- Incremento de las alianzas público-privada.
- Promoción de la transformación empresarial.
- Integración público-privada.

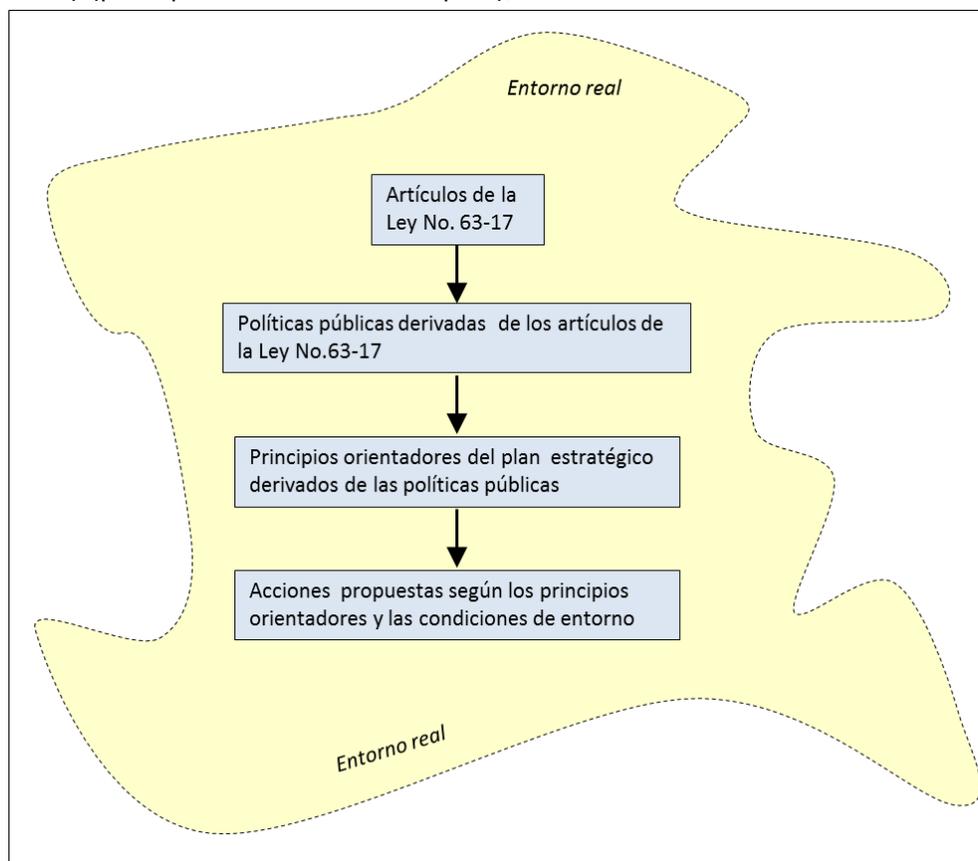
#### Diseño de oferta de servicios para la movilidad basados en las necesidades de los ciudadanos.

- Proveer oferta de servicios fundamentados en las necesidades de movilidad de la población.
- Mejorar la accesibilidad a los sistemas que atienden las necesidades de movilidad de la población.
- Integración del uso del suelo a la movilidad de la población.
- Incremento de la innovación y tecnología en la atención de las necesidades de movilidad.

#### V.4 de la ley 63-17 hacia los principios orientadores del plan estratégico

---

La ley No. 63-17 no sólo delimita el marco jurídico e institucional dentro del que se desarrolla el plan estratégico, sino que además permite derivar los principios orientadores con base en los cuales se alinean las acciones del plan. Esta relación (artículos de la ley)-(políticas públicas)-(principios orientadores del plan), se ilustra en la Gráfica 4.



Grafica 4. Relación (artículos de la ley) - (políticas públicas) - (principios orientadores del plan)

### V.3.1. POLÍTICAS PÚBLICAS RELEVANTES DERIVADAS DE ARTÍCULOS ESPECÍFICOS DE LA LEY 63-17

La ley No. 63-17 es bastante exhaustiva en cuanto a todos los aspectos que involucra el tema de la movilidad en la República Dominicana. En lo que se refiere a aspectos conceptuales, varios artículos de la ley permiten derivar políticas públicas, las que en este caso sirvieron para orientar la elaboración específica y el proceso de implantación previsto en este plan estratégico. Artículos como los siguientes: 4, 6, 30, 38, 41, 43, 100, 125 y 126 de la ley 63-17, expresan de manera clara esas políticas públicas.

#### Política pública 1:

“El transporte público terrestre de pasajeros será considerado un servicio público y de interés público, regulado y gestionado por el Estado a través del INTRANT y los ayuntamientos”.

#### Política pública 2:

“Las rutas del transporte público de pasajeros son propiedad del Estado. La prestación del servicio del transporte público de pasajeros será autorizada por medio de la emisión de licencias de operación, expedidas por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción a favor de operadores públicos o privados”.

#### Política pública 3:

“El Estado promoverá el cambio progresivo de los transportes individuales por modos de transportes masivos, colectivos y más seguros”.

#### Política pública 4:

“Equilibrio modelo de desarrollo urbano – modelo de movilidad”.

#### Política pública 5:

“Prioridad del transporte público colectivo y masivo sobre todas las modalidades de transporte individual, incentivando su uso a través del mejoramiento de la calidad del servicio”.

**Política pública 6:**

“Implantación de un sistema de transporte urbano integrado a nivel físico, operativo y tarifario”.

**Política pública 7:**

“Los usuarios del servicio público de transporte terrestre tendrán derecho de elección, calidad, eficiencia, seguridad y a recibir un trato equitativo y digno, que garantice los principios de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad de los servicios públicos a precios justos y razonables”.

**Política pública 8:**

“Las frecuencias o intervalos de servicios sucesivos en rutas de transporte público serán establecidos por el INTRANT y los ayuntamientos en función de la programación del servicio para cada ruta o sistema de rutas”.

**Política pública 9:**

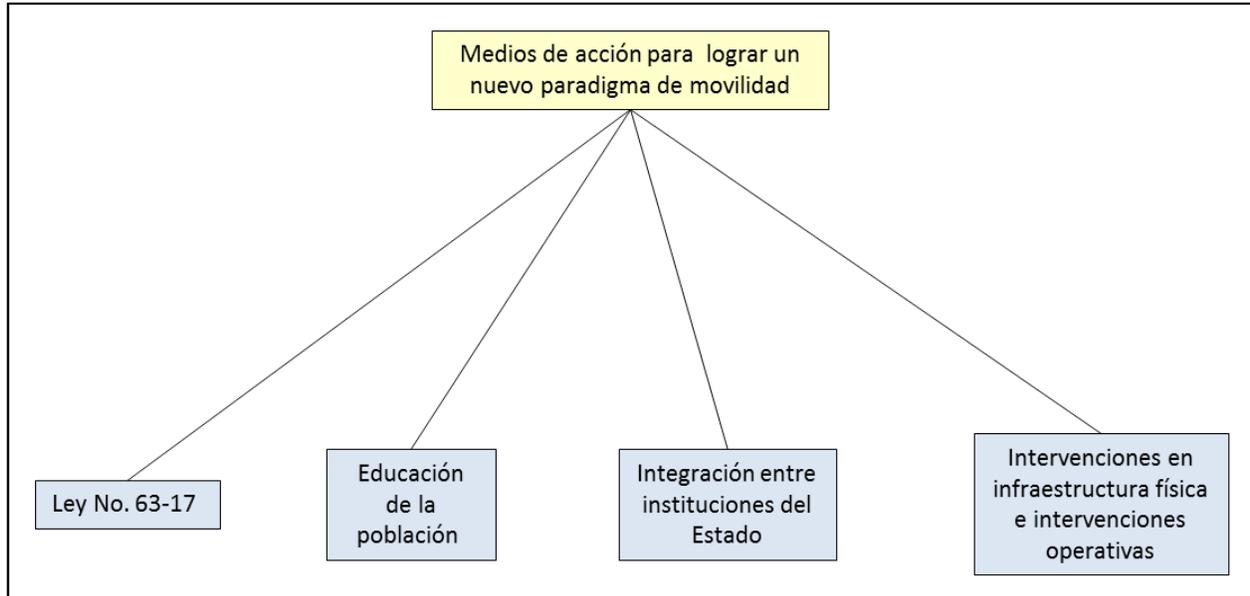
“El régimen tarifario aplicable para la prestación del servicio del transporte de pasajeros será dispuesto por el INTRANT”.

**Política pública 10:**

“Consolidación de redes de ciudades integradas”.

#### V.4. MEDIOS DE ACCIÓN

Para el logro de los objetivos establecidos en este plan estratégico, se tienen fundamentalmente cuatro medios de acción, según se ilustra en la Figura 3.3 y se describe seguidamente.



Gráfica 5. Medios de acción para el logro de los objetivos del plan estratégico

**Ley No. 63-17:** Es el instrumento más importante de integración y de acción de las instituciones del Estado, así como de interacción directa con los ciudadanos. De la aplicación adecuada de esta ley y sus reglamentos, depende el éxito real en la transformación de la movilidad en la República Dominicana.

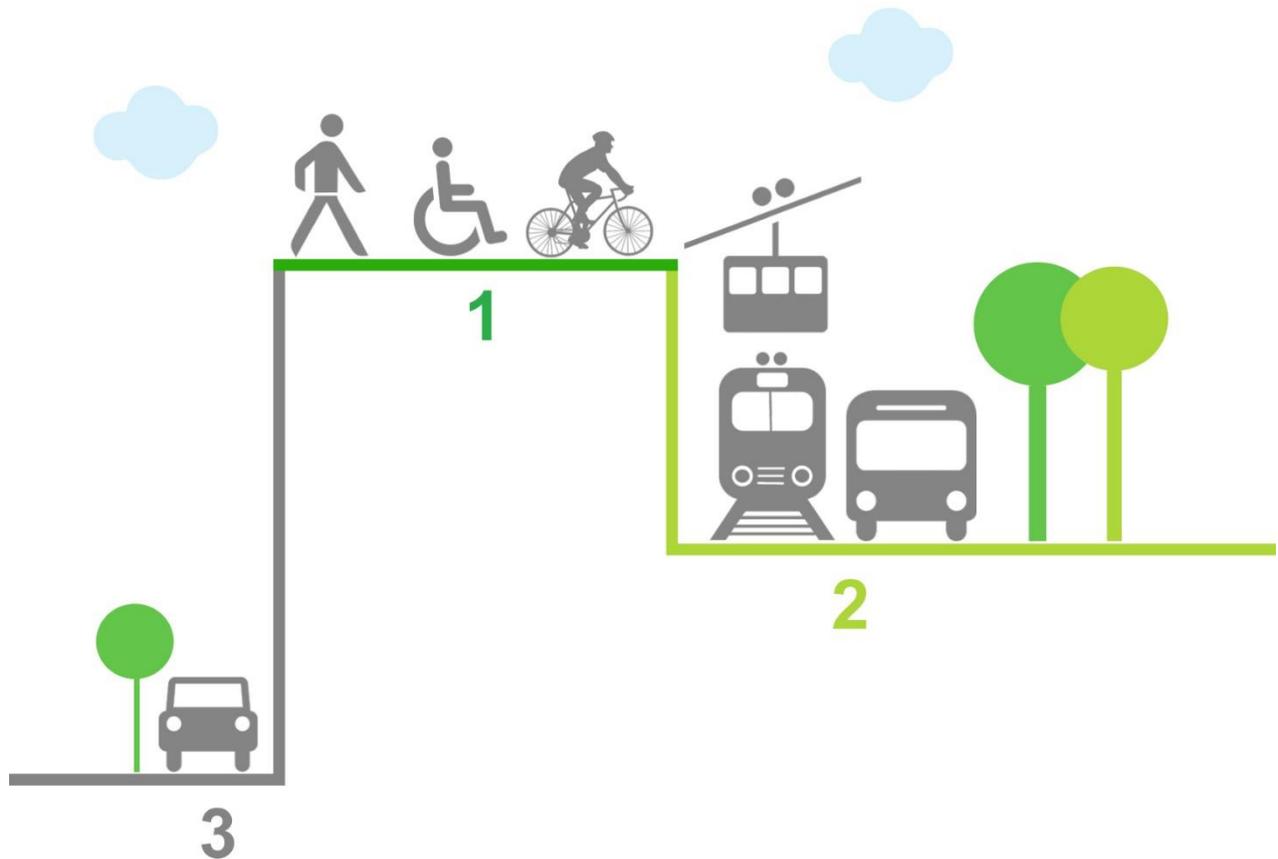
**Educación:** Lo que se busca es que los ciudadanos internalicen una nueva cultura de movilidad que sea consistente con la Ley No. 63-17, y que a su vez esté basada en un paradigma simple, en donde entre otras cosas, los medios masivos de movilidad bien organizados y las personas a pie, adquieran mayor relevancia. Esta educación debe estar dirigida tanto al ciudadano que utiliza vehículo privado, como al que viaja en transporte colectivo o se moviliza a pie

**Integración inter-institucional:** La integración y coordinación efectiva entre instituciones, y de éstas con las municipalidades, es un instrumento clave para que se pueda lograr la transformación del paradigma de movilidad.

**Infraestructura física y operativa:** Este instrumento consiste en el planeamiento, diseño, implantación y operación de intervenciones físicas y operativas (obras específicas), que sean consistentes con el esquema de prioridades asociado al nuevo paradigma de movilidad establecido por la Ley No. 63-17.

# VI.

## Marco de Resultados Y Ejes Estratégicos



## Acciones específicas para la transformación de la movilidad en la República Dominicana

---

### VI.1 Ejes estratégicos

---

Para cumplir con los objetivos identificados se identificaron los ejes estratégicos que conforman la consolidación de las acciones que componen el plan.

**1. *Planificación, Innovación y Supervisión en la Movilidad:***

Asegurar la planificación de la Seguridad Vial y Movilidad terrestre Identificado como aspectos fundamentales la recolección de los datos estadísticos del Observatorio permanente de Seguridad Vial, así como estudios técnicos de investigación en planificación y diseño con la integración de herramientas y sistemas tecnológicos que permitan facilitar y eficientizar el tránsito y transporte de la población dentro de las ciudades, y a través de las carreteras y vías de comunicación del país.

**2. *Ordenamiento / Regulación del Transporte Terrestre, el tránsito y la Seguridad Vial:***

Desarrollo de políticas y lineamientos que aseguren una transformación del sector, en un marco legal actualizado, en coordinación con los principales responsables de trabajar el tema y actores del sistema. Marco Jurídico de la Movilidad Terrestre y Seguridad Vial).

**3. *Seguridad Vial- Educación:***

Crear una conciencia colectiva sobre el valor de la vida en la ciudadanía Asociado a 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 movilidad y que exhiben comportamientos que denotan poca valoración de la vida o una escasa conciencia de los riesgos involucrados. (Seguridad Vía/Educación).

**4. *Fortalecimiento Institucional:***

Generando en el estado las Competencias y Enfoque integral de la movilidad Asegurar el desarrollo de las capacidades, competencias y enfoque integral de la movilidad terrestre y seguridad vial, asegurando los roles y responsabilidades de los actores del sistema.

De esta manera, partiendo de los lineamientos estratégicos, en primer lugar, se establece el eje estratégico de gestión social, que garantiza que las acciones y proyectos se realicen considerando el ciudadano como el centro de la política pública a desarrollar.

A partir de las necesidades de la ciudadanía, inicia el proceso de estructuración del plan, estableciendo las bases del ordenamiento territorial y siguiendo con las áreas temáticas de la movilidad que conforman los distintos elementos del plan.

Finalmente, una vez estructuradas las iniciativas, se identifican las necesidades de capacitación y preparación en las instituciones que estarán a cargo de su implementación, así como la cohesión e integración interinstitucional que hagan efectiva una visión conjunta en torno al plan.

Con base en la definición de los ejes estratégicos del plan, se desarrollan los objetivos por eje estratégico que se han establecido para alcanzar las metas específicas del plan. Posteriormente, se identifican las acciones concretas que componen cada eje estratégico del plan de transformación de la movilidad.

## VI.2 LOS OBJETIVOS, EJES ESTRATEGICOS Y SUS LINEAS DE ACCIONES

Como se ilustra en el Cuadro 5.2, desde el punto de vista práctico las líneas de acciones fueron agrupadas por cada eje estratégico. Cada intervención o acción fue clasificada según su orientación específica en el ámbito de la movilidad, acorde a la misión del INTRANT.

Eje Estratégico	Líneas de Acción
<p><b>Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre:</b>                      Gestionar la rectoría Nacional de la Movilidad, el Transporte terrestre, el Tránsito y la Seguridad vial en la Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad terrestre y seguridad vial, centrado en ciudadano, asegurando nuestra contribución a la mejora en su calidad de vida.</p>	1.1 Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a través del Diseño y Planificación de un servicio de transporte público de Innovador y con altos estándares de calidad.
	1.2 Mejora a la calidad de vida de los trabajadores del sector transporte.
	1.3 Sensibilización de la población en Movilidad, Seguridad y Educación Vial generando un cambio de conductas asociadas a la Movilidad, con 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.
	1.4 Simplificación de trámites asociados con movilidad para los ciudadanos.
	1.5 Elaboración de estudios técnicos de planificación y diseño del Transporte a los fines de modernizarlo y hacerlo más eficiente.
	1.6 Integrar y fortalecer las herramientas e instrumentos para resguardar la seguridad de los ciudadanos.
	1.7 Planificación Diseño de la movilidad terrestre incorporando elementos innovadores en su diseño y rediseño.
	1.8 Producir información confiable sobre la seguridad vial, a través de la integración de todas las instituciones en una plataforma común que garantice la estandarización, accesibilidad y difusión de la misma, y se convierta en una herramienta efectiva para la toma de decisiones, a través de las funciones del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, creado en la ley 63-17.

<p><b>Marco Jurídico de la Movilidad Segura</b></p>	<p>2.1 Conformación del Marco Jurídico: Desarrollar Normas y Políticas públicas que reglamenten el tránsito y transporte de carga y pasajeros, así como el transporte no motorizado en coordinación con los principales actores del sistema y en armonía con el medio ambiente y asegurando una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.</p>
<p><b>Seguridad Vial:</b> Promover el desarrollo de vías, vehículos y comportamientos más seguros, así como fortalecer los conocimientos y capacidades requeridos para gestionar adecuadamente la seguridad vial en el país y lograr las conductas que permitan el tránsito y transporte seguro de los ciudadanos.</p>	<p>3.1 Mejora en la Infraestructura, Urbanismo y Espacios de áreas públicas de la movilidad Plan de Recuperación y mejoramiento de áreas públicas de movilidad para mejorar la seguridad y movilidad de los peatones y vehículos no motorizados.</p> <p>3.2 Mejoramiento de las condiciones de seguridad de la vías con la integración automóvil-metro, Autobús-Metro, Automóvil-Metro y del transporte público vía tarifa.</p>
<p><b>Fortalecimiento Institucional:</b> Generando en el estado las Competencias y Enfoque integral de la movilidad Asegurar el desarrollo de las capacidades, competencias y enfoque integral de la movilidad terrestre y seguridad vial, asegurando los roles y responsabilidades de los actores del sistema.</p>	<p>4.1 Desarrollo Organizacional: Garantizar una adecuada planificación institucional, conformando las Estructuras Organizacionales en la institución e incorporando herramientas de calidad para la mejora continua de los procesos, sistemas y las personas, facilitando así el logro de los objetivos de la Institución.</p> <p>4.2 Gestión Humana: Creación y Desarrollo de Capacidades en los Recursos Humanos del Intrans que hagan posible un alto desempeño a través de la integración de herramientas y mecanismos que permitan el crecimiento y motivación del equipo humano.</p> <p>4.3 Desarrollar sistema de Gestión Humana, basado en el mérito, con igualdad de oportunidades y asegurar el desarrollo de talentos y mejoramiento del desempeño.</p> <p>4.4 Desarrollo de Capacidades del Sector.</p> <p>4.5 Gestión Financiera que aseguren la transparencia y buen uso de los recursos del estado.</p> <p>4.6 Implementación de Sistemas de Calidad y Control de Gestión.</p> <p>4.7 Gestión Tecnológica: Asegurar la integración de herramientas y sistemas que permitan eficientizar las operaciones del Intrans.</p> <p>4.8 Integración de recursos tecnológicos para mejorar los servicios de transporte y la fluidez en el tránsito así como la seguridad de los ciudadanos, con la creación de centro de información.</p>

### VI.3.1. ACCIONES POR LÍNEA ESTRATÉGICA

#### OBJETIVO

Gestionar la rectoría Nacional de la Movilidad, el Transporte terrestre, el Tránsito y la Seguridad vial en la Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad terrestre y seguridad vial, centrado en ciudadano, asegurando nuestra contribución a la mejora en su calidad de vida.

## ACCIONES

Acciones específicas en la Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre:

Linea de Accion #	Líneas de Acción
1.1.1	Definir el modelo de calidad y control de gestión que demanda el sistema y sus componentes, a los fines de garantizar la mejora continua y el cumplimiento con los estándares nacionales e internacionales establecidos para el sector.
1.1.2	Creación de centro de atención al ciudadano vía telefónica (call center) y digital (web y redes sociales) integrando inteligencia a los datos de las interacciones con los usuarios del servicio y el sector en general.
1.1.3	Conclusión de los reglamentos que impactan directamente al ciudadano, para hacer posible, mejoras sustanciales en los servicios y la seguridad de la movilidad, en especial los de las personas con discapacidad.
1.1.4	Diseñar desde la perspectiva del usuario, un modelo de servicio que promueva la estandarización de los protocolos, procesos e indicadores de la movilidad y la seguridad vial.
1.1.5	Coordinación entre el Estado y operadores privados de transporte público, sobre el proceso de transición que se sigue para modernizar el transporte público.
1.1.6	Instalación de Centros INTRANT de servicios integrados que ofrezcan todos los servicios del Intransit de manera integral.
1.1.7	Promover, en coordinación con el Ministerio de Educación Superior, Ciencia y Tecnología (MESCYT), el establecimiento de Programas Académicos de Grado y Postgrado en Educación Vial y especializaciones afines.
1.1.8	Planificación e Innovación de la Movilidad.
1.1.9	Mejoramiento de las "habilidades blandas" de los empleados del transporte público, Fomentando la asertividad en los choferes.
1.1.10	Inducción y fomento de empresas asociativas de choferes.
1.1.11	Implementar un sistema de reconocimiento psico-físico de conductores, priorizando los conductores de vehículos de especial siniestralidad (ej. motoristas).
1.1.12	Crear proceso de certificación para los evaluadores o inspectores que otorgan las licencias de conducir.
1.1.13	Campaña de prevención, por medios de comunicación, sobre las acciones y operativos que realizarán en cumplimiento de la Ley No. 63-17.
1.1.14	Fortalecer la Capacitación de los Conductores de Vehículos de Transporte de Carga y de Pasajeros para obtención de licencia de conducir en sus diferentes categorías.
1.1.15	Capacitación del personal en diferentes aspectos relacionados con los alcances e implicaciones de la Ley No.63-17.
1.1.16	Revisar Procesos e Instrumentos de Valoración de Conocimientos y Habilidades del Conductor para obtención de Licencia de Conducir (Manual de Conductor, Exámenes Teóricos y Prácticos), incluyendo los motoristas.

## MEJORA A LA CALIDAD DE VIDA DE LOS TRABAJADORES DEL SECTOR TRANSPORTE

### OBJETIVO

Evaluación de los sistemas de subsidios del sector y mejorar las condiciones laborales de conductores y otros empleados del transporte público, así como, asegurar que los trabajadores del sector queden protegidos en su retiro, a los 65 años, según estipula la ley 63-17.

### ACCIONES

Acciones específicas PARA mejora en la calidad de vida de los trabajadores del sector transporte .

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
1.2.1	Acceder al régimen de protección social (Régimen Subsidiado), Cobertura de riesgos laborales para los trabajadores del sector transporte.
1.2.2	Mejoramiento de condiciones laborales de conductores y otros empleados del transporte público así como asegurar su retiro a los 65 años de edad.
1.2.3	Revisar sistema de subsidios a choferes BONOGAS, Evaluar impacto del BONOGAS y disponibilidad en zonas urbanas.

## SENSIBILIZACION DE LA POBLACION EN MOVILIDAD SEGURIDAD Y EDUCACION VIAL:

### OBJETIVO

Generar un cambio de conductas asociadas a la Movilidad, con 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.

### ACCIONES

Acciones específicas en Sensibilización de la Población en Movilidad, Seguridad y Educación Vial

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
1.3.4	Fortalecer las herramientas o elementos de comunicación sobre las funcionalidades y actores del sistema y el rol que les corresponde desempeñar.
1.3.5	Celebrar foros especializados sobre ley y movilidad dirigidos a representantes de los grupos de interés y de las instituciones involucradas.
1.3.6	Diseñar y organizar el Plan General de Formación sobre normas de tránsito para los infractores de la Ley de Tránsito y sus reglamentos.

## SIMPLIFICACION DE TRAMITES ASOCIADOS A LA MOVILIDAD PARA LOS CIUDADANOS

### OBJETIVOS

Asegurar la efectiva gestión de servicios para el ciudadano, simplificando y haciendo accesible, tanto en los procesos como en el pago de los servicios provistos por el INTRAN.

### ACCIONES

Cuadro 5.6a Acciones específicas en Simplificación de trámites asociados con movilidad para los ciudadanos.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
1.4.1	Habilitar Puntos de Renovación de Licencias y procedimiento formativo para Motoristas en Centros de Retención Vehicular.
1.4.2	Implementación de nuevo sistema de licencias por puntos agregando elementos de simplicidad en el proceso de gestión y pago de la misma, incluyendo la digitalización de los mismos.
1.4.3	Establecimiento de los procesos de los Centros de servicios integrados y asegurar la simplificación de los trámites asociados a la movilidad.

## ELABORACION DE ESTUDIOS TECNICOS DE PLANIFICACION Y DISENO DE TANSPORTE A LOS FINES DE MODERNIZARLO Y HACERLO MÁS EFICIENTE

### OBJETIVO

Asegurar la efectiva coordinación entre el estado y operadores privados de transporte público, acordando un proceso de transición para la modernización del transporte público, a los fines de asegurar un servicio eficiente y efectivo al ciudadano.

### ACCIONES

Acciones específicas en Elaboración de Estudios técnicos para modernizar y eficientizar el transporte.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
1.5.1	Reuniones de coordinación entre el Estado y operadores privados de transporte público, sobre el proceso de transición que se sigue para modernizar el transporte público.
1.5.2	Realización de encuesta de hogares, aforos, modelación de demanda, análisis de opciones de estructuración del transporte público, análisis de obras de infraestructura vial, evaluaciones económicas, etc., para definir las intervenciones en transporte público e infraestructura vial a diseñar e implantar en el mediano y largo plazo.

## INTEGRAR Y FORTALECER LAS HERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS QUE RESGUARDEN LA SEGURIDAD DE LOS CIUDADANOS

### OBJETIVOS

Crear y asegurar un correcto uso de herramientas e instrumentos existentes, asociados a la Movilidad, que permita incrementar la seguridad de los ciudadanos.

### ACCIONES

Acciones específicas en Integración y Fortalecimiento de la seguridad:

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
1.6.1	Implementación, mejora e interconexión de los Centros de Control de Movilidad (INTRANT-OPRET-OMSA-911).
1.6.2	Diseñar y fomentar un programa de Incentivo por cumplimiento de indicadores de seguridad Vial en el ámbito Local (Alcaldías).
1.6.3	Promover la ampliación de la cobertura del Sistema Nacional de Emergencias y Seguridad 911.
1.6.4	Diseñar e Implementar un Sistema de Inspección Técnico Vehicular atendiendo al tipo de vehículo y su uso.
1.6.5	Fomentar la renovación del parque vehicular del país.
1.6.6	Armonizar la normativa local para los vehículos y sus accesorios con los estándares Internacionales.
1.6.7	Reglamentar junto con las Instituciones competentes la entrada de neumáticos y el kilometraje máximo permitido para los vehículos importados en el país, para garantizar que cumplen con las normas de seguridad establecidas.
1.6.8	Promover con la Suprema Corte de Justicia (SCJ) el fortalecimiento de los tribunales especiales de tránsito para garantizar un menor tiempo de procesamiento de los casos.
1.6.9	Promover la inclusión de programas locales de Seguridad Vial y de capacitación, dentro de los planes de desarrollo provincial y/o municipal de los gobiernos locales (Alcaldías).

## PLANIFICACION Y DISEÑO DE LA MOVILIDAD TERRESTRE INCORPORANDO ELEMENTOS INNOVADORES.

### OBJETIVO

Asegurar el diseño y rediseño de la movilidad terrestre, centrado en el ciudadano e incorporando elementos innovadores que contribuyan a la mejora en su calidad de vida.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
1.7.1	Integración tarifaria de las modalidades autobús-metro-teleférico mediante una tarjeta electrónica única.
1.7.2	Definir procedimientos técnicos de cálculo de tarifas y protocolos de fijaciones tarifarias con el Desarrollo de modelo tarifario de transporte público por autobús.
1.7.3	Reestructuración del sistema de transporte público por autobús.
1.7.4	Elaborar código de colores para chalecos que permita diferenciar la función de quien lo porta en el Sistema de Transporte.
1.7.5	Promover la instalación de Dispositivos de Control de Velocidad en Vehículos de Transporte de Pasajeros.
Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción 2/3
1.7.6	Priorización del transporte público masivo en el uso de la infraestructura vial y Mejoramiento de la infraestructura de transporte público por autobús.
1.7.7	Mejoramiento del posicionamiento del transporte público masivo para facilitar su priorización en el uso de la infraestructura vial.
1.7.8	Integración y troncalización del transporte público por autobús según sea definido por los estudios técnicos correspondientes.
1.7.9	Establecimiento de protocolos para integrar, tarifariamente, los servicios de transporte público masivo (autobús, metro, teleférico).
1.7.10	Instalación de equipos y de software requerido para habilitar el pago electrónico integrado, vía tarjeta, en el transporte público.
1.7.11	Entrada en operación de nuevas terminales suburbanas.
1.7.12	Reglamentar la obligatoriedad de asientos y techo en las camas de vehículos de carga que se utilicen para transportar personas.
1.7.13	Mejorar las condiciones de seguridad en el transporte de personas por medio de vehículos públicos y privados.
1.7.14	Mejoramiento de las condiciones de flujo del tránsito.
1.7.15	Mejoramiento las posibilidades de comunicación vial. Asegurar continuidad de la construcción de obras menores de infraestructura vial y peatonal ya identificadas como viables y de bajo costo.
1.7.16	Mejoramiento de las condiciones de servicio en corredores viales. Optimización de ciclos y fases de semáforos en las intersecciones con más tránsito de Santo Domingo.
1.7.17	Mejoramiento de las condiciones de señalización vial. Programa de instalación de señalizaciones especificadas en la ley y en las calles de Santo Domingo y los tramos carreteros.
1.7.18	Mejoramiento de las condiciones de integración autobús-metro y Automóvil-Metro.
1.7.19	Mejoramiento de las condiciones de flujo del tránsito. Definición de zonas y horarios de carga y descarga.
1.7.20	Mejoramiento de las condiciones de señalización vial. Continuación de demarcación horizontal a lo largo de tramos previamente identificados.
1.7.21	Programa de Educación de los futuros conductores y no conductores desde edad temprana, incluyendo campaña informativa de seguridad vial en instituciones de enseñanza primaria y secundaria que contemple formatos accesibles para las personas con limitaciones auditivas, visuales e intelectuales.
1.7.22	Formación de nuevas conductas en los agentes de tránsito (Programa de formación en competencias blandas), en función de los alcances de la Ley No. 63-17. Promover la definición de protocolos de actuación de los agentes, capacitación de los agentes en aspectos de la Ley No. 63-17, e incorporación de cambios significativos en la imagen de los agentes.
1.7.23	Campana de Reducción de siniestros viales.
1.7.24	Promover la Participación Ciudadanía y garantizar el compromiso de la población, Motivando la integración de la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa.

1.7.25	Establecer políticas para requerir el desarrollo de Planes de Seguridad Vial, a través del Ministerio de Trabajo a las empresas del sector privado y a través del Ministerio de Administración Pública a las instituciones del Estado.
1.7.26	Mejoramiento en el respeto a las normas de tránsito por los conductores de vehículos, Integrando herramientas digitales de control social para fiscalización y Sanción de los infractores, además de la realización de operativos de fiscalización para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.
1.7.27	Crear un Consejo de Participación Social para la Seguridad Vial y Movilidad, que garantice la integración continua de los sectores involucrados en las decisiones y acciones asociadas a la mejora continua de la situación.
1.7.28	Mejorar la regulación y gestión de la infraestructura menor para el transporte de carga con regulación en zonas de carga y descarga.
1.7.29	Ordenamiento de Zonas de Accesos a Puertos e integración de cadena de frio.
1.7.30	Regulación de Jerarquización Red Vial y Rutas de Carga.
1.7.31	Integración y mejoramiento de la eficiencia en la logística urbana de distribución de carga, creando un centro de control de transporte de carga con generación digital de cartas de ruta y coordinación de la red de abastecimientos de mercados.
1.7.32	Mejorar los niveles de control de la circulación de vehículos pesados, regulando los pesos, dimensiones, medidas Regulación de estándares de emisiones y ruido de vehículos de transporte de carga.
1.7.33	Creación de una infraestructura logística para la integración de las actividades de carga y servicios relacionados promover la construcción de Centros de Consolidación de Cargas en Zonas Periféricas a Centros Urbanos, Creación de rutas de carga y zonas restringidas, así como programas de entregas nocturnas.
<b>Línea de Acción #</b>	<b>Acciones por Líneas de Acción 3/3</b>
1.7.34	Formalización de Operadores de Carga con Capacitación y promoción de empresas de operadoras de transporte de carga.
1.7.35	Planificación y Regulación de zonas de acceso a puerto y aeropuertos con Plan parcial de ordenamiento del tránsito en esas zonas.
1.7.36	Creación de la bolsa de transporte de carga para promoción del libre mercado.
1.7.37	Creación del portal web de la bolsa de transporte de carga de la Rep. Dom.
1.7.38	Planificación y regulación de la red de abastecimiento de mercados Coordinación de la red de abastecimiento de la agroindustria, a través de la coordinación de los mercados mayoristas y minoristas, y la regulación de las zonas de influencia.
1.7.39	Estudio para consolidación de centros de distribución y zonas de actividades logísticas, incluyendo evaluación del impacto ambiental. Consolidación de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) en eje Haina – Caucedo, para la distribución de cargas urbanas en Santo Domingo.
1.7.40	Regulación de estándares de emisiones, ruido y zonas de descanso de transporte de carga con Actualización y publicación de estándares para emisiones vehiculares y de ruidos en vehículos de carga.
1.7.41	Regulación de pesos de vehículos de carga con la Implementación de estaciones de pesaje dinámico en puertos, aeropuertos y peaje de acceso a las ciudades.
1.7.42	Reglamentar la retrorreflectividad en Vehículos de Transporte de Carga y de Pasajeros.
1.7.43	Reducción tránsito de carga en hora pico del día con la implementación de programa piloto de entrega de carga nocturnas.
1.7.44	Impulsar la mejora de la infraestructura vial necesaria para el desvío de los vehículos de paso de Santo Domingo como Mejoramiento Vial Corredor Charles de Gaulle y con la Construcción de Av. Circunvalación.

## INFORMACION CONFIABLE SOBRE LA MOVILIDAD SEGURA A TRAVES DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL.

### OBJETIVO

Producir información confiable sobre la seguridad vial, a través de la integración de todas las instituciones en una plataforma común que garantice la estandarización, accesibilidad y difusión de la misma, y se convierta en una herramienta efectiva para la toma de decisiones, a través de las funciones del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, creado en la ley 63-17.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
1.8.1	Creación de infraestructura de análisis de datos, desde la colección de los datos hasta la generación y publicación de los mismos, asegurando la calidad de la información estadística de movilidad del país.
1.8.2	Creación de Geo-Nodo único para datos de movilidad en la Republica Dominicana.
1.8.3	Integración de recursos tecnológicos para mejorar la seguridad de los ciudadanos con la creación de centro de información del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, para apoyar los procesos de mejoramiento de la movilidad terrestre.
1.8.4	Promover la integración de las diferentes unidades operativas relacionadas con la Seguridad Vial.
1.8.5	Implantación de unidad operativa de análisis y explotación de datos de movilidad urbana.
1.8.6	Mejora en la calidad de la data y coordinación de acciones interinstitucionales a través de la unificación de las informaciones relativas a la movilidad desde el Observatorio Nacional de la Movilidad como ente central nacional para informaciones relativas al sector.
1.8.7	Establecimiento de Alianzas Estratégicas con las instituciones locales e internacionales en torno a los datos de seguridad y siniestros viales.

## CONFORMACION DEL MARCO JURIDICO DE LA MOVILIDAD:

### OBJETIVO

Desarrollar Normas y Políticas públicas que reglamenten el tránsito y transporte de carga y pasajeros, así como el transporte no motorizado en coordinación con los principales actores del sistema y en armonía con el medio ambiente y asegurando una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
2.1.1	Impulsar y facilitar la conversión o creación de empresas y consorcios para garantizar la eficiencia y productividad de los proveedores de servicios de transporte y fortalecer el modelo institucional diseñado.
2.1.2	Creación de reglamentos de la ley 63-17.
2.1.3	Proponer ajustes a la ley 63-17 para integrar posibles lapsus de la misma.
2.1.4	Regular la creación y certificación de escuelas de conductores en ENEVIAL.
2.1.5	Asegurar la regulación que proteja el medio ambiente con un reglamento exhaustivo en la inspección técnico vehicular.
2.1.6	Articular los esfuerzos para garantizar la adecuada segregación funcional de acuerdo a lo establecido por la ley y los reglamentos.
2.1.7	Crear la obligatoriedad de obtener una licencia de operación que garantice el registro y autorización de aquellos que ofrecen servicio de transporte escolar y fortalecer el proceso existente para servicio de Taxi, transporte de personal, turístico y público.
2.1.8	Asegurar la correcta implementación de uso de Alcohóímetros (límite de concentración de alcohol en la sangre o alcoholemia, permitido para la conducción de vehículos de motor).
2.1.9	Regular para evitar excepciones a normativas que restringen la circulación por determinadas vías.
2.1.10	Impulsar en el Congreso Nacional y sectores involucrados la creación de un fondo social para siniestros viales que permita la respuesta rápida a las necesidades de atención y rehabilitación de los afectados.

## Mejora en la Infraestructura, Urbanismo y Espacios de áreas públicas de la movilidad

### OBJETIVO

Asegurar la mejora en la Infraestructura, Urbanismo y Espacios de áreas públicas de la movilidad, a los fines de crear espacios de movilidad seguros para los peatones y vehículos no motorizados.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
3.1.1	Formulación y ejecución de acciones administrativas y operativas conjuntas orientadas por las políticas públicas descritas en el plan estratégico de movilidad.
3.1.2	Articulación de planificación urbana con accesibilidad a los servicios con mejoramiento de accesos urbanos (Finalización Av. Circunvalación y Aprobación de POT de la circunvalación en los ayuntamientos).
3.1.3	Dotación de nuevas conexiones entre municipios ribereños con elaboración de normativa para promover la densificación y revalorización de usos de suelo en entornos de sistemas de transporte colectivos, con la Planificación de Nuevas centralidades con multiservicios públicos y privados. * Descentralización de Servicios Públicos. * Construcción de Estacionamientos seguros y formales de estaciones del Metro y de transporte público por autobús.
3.1.4	Elaboración de planes concretos de recuperación de espacios públicos invadidos.
3.1.5	Proyecto de Instalación de Baños para Usuarios y Conductores Autobuses.
3.1.6	Mejorar la calidad del espacio público y el entorno urbano general con la ejecución de acciones de recuperación de espacios públicos invadidos y de áreas públicas de movilidad.
3.1.7	Mejoramiento de la conectividad metropolitana a través de Promoción de la Movilidad Fluvial.
Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción 2/2
3.1.8	Mejoramiento de la movilidad en la Ciudad Colonial y entorno, Transporte mejorado a puertos y aeropuertos y Señalización Urbana Orientadora.
3.1.9	Articulación de planificación urbana con accesibilidad a los servicios y nomenclatura vial homologada.
3.1.10	Promover acciones fiscalizadoras en campo para velar por el cumplimiento de la prohibición de estacionamiento de vehículos en aceras de las calles de Santo Domingo.
3.1.11	Proyecto de instalación de cámaras de video en puntos de movilidad terrestre previamente identificados como inseguros.

## MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LAS VIAS CON INTEGRACIONES DE TRANSPORTE

### OBJETIVO

Mejorar la seguridad en las condiciones de las vías que contengan integraciones de transporte, Automóvil-Metro, Autobús-Metro, Automóvil-Metro y del transporte público vía tarifa.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
3.2.1	Coordinación de la adecuación de aceras próximas a paradas de autobuses, para personas con movilidad reducida, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4, 15, 113 y 114 de la Ley No. 5-13 sobre Discapacidad en la República Dominicana.
3.2.2	Promover la Instalación de lámparas de iluminación en puntos previamente identificados, cerca de las paradas de autobuses.
3.2.3	Definición de espacios específicos para el ascenso y descenso de personas en vehículos privados y se dirigen/vienen hacia/desde el metro, cumpliendo con lo establecido en los artículos 4, 15, 113 y 114 de la Ley No. 5-13 sobre Discapacidad en la República Dominicana.
3.2.4	Promover la construcción de estaciones de integración autobús-metro según sea definido por los estudios técnicos correspondientes, cumpliendo con lo establecido en los artículos 4, 15, 113 y 114 de la Ley No. 5-13 sobre Discapacidad en la República Dominicana.

## DESARROLLO ORGANIZACIONAL

### OBJETIVO

Garantizar una adecuada planificación institucional, conformando las Estructuras Organizacionales en la institución e incorporando herramientas de calidad para la mejora continua de los procesos, sistemas y las personas, facilitando así el logro de los objetivos de la Institución.

### ACCIONES

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
4.1.1	Crear estructura organizacional del Observatorio permanente de Seguridad Vial para garantizar la vigilancia y la mejora continua de las acciones del sistema.
4.1.2	Desarrollar y consolidar la estructura organizacional con un equipo humano de alto desempeño con eficiencia y eficacia en los servicios ofrecidos por el INTRANT.
4.1.3	Estandarizar las estructuras de cargos y salarios de, a los fines de sentar las bases para la creación de una carreta técnica relativa a la movilidad.

## GESTION HUMANA

### OBJETIVO

Gestión Humana: Creación y Desarrollo de Capacidades en los Recursos Humanos del Intrans que hagan posible un alto desempeño a través de la integración de herramientas y mecanismos que permitan el crecimiento y motivación del equipo humano.

<b>Línea de Acción #</b>	<b>Acciones por Líneas de Acción</b>
4.2.1	<b>Promover un nuevo perfil del agente fiscalizador y un intenso programa de capacitación que garantice su contribución efectiva a las transformaciones requeridas en el sistema y una positiva interacción con el ciudadano.</b>
4.2.2	<b>Desarrollar un plan de carrera técnica y profesional para el personal y funcionarios del sistema, que permita su certificación y adquisición de "Seniority" para su crecimiento profesional.</b>
4.2.3	<b>Promover la creación de programas académicos para la formación de recursos profesionales en las áreas técnicas del sector.</b>

## SISTEMA DE GESTION HUMANA BASADA EN EL MERITO E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

### OBJETIVO

Desarrollar sistema de Gestión Humana, basado en el mérito, con igualdad de oportunidades y asegurar el desarrollo de los talentos a los fines de lograr una mejora sustancial en el desempeño.

<b>Línea de Acción #</b>	<b>Acciones por Líneas de Acción</b>
4.3.1	Diseñar los perfiles y las competencias de la estructura de cargos que soportaran la misión y visión del INTRANS.
4.3.2	Establecer programa de desarrollo de capacidades (Inducción, formación y desarrollo, basados en las necesidades actuales y futuras de la organización y las personas).
4.3.3	Asegurar la Igualdad de oportunidades en el empleo, diversidad cultural y género, inserción laboral de personas con discapacidad.

## DESARROLLO DE CAPACIDADES

### OBJETIVO

Generar las competencias en el estado con el desarrollo de las capacidades y competencias de los roles y responsabilidades de los actores del sistema del sector transporte.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
4.4.1	Establecer un sistema de reconocimientos y consecuencias asociado con los valores y conductas deseadas, que sustente las transformaciones requeridas en el personal de las diferentes instituciones involucradas.
4.4.2	Producción de Información Gerencial, integrando instituciones y organizaciones nacionales e internacionales que contribuyan con el fortalecimiento de las capacidades en la gestión y el análisis de la información.
4.4.3	Capacitación del personal en diferentes aspectos relacionados con los alcances e implicaciones de la Ley No.63-17.

## GESTION FINANCIERA

### OBJETIVO

Gestionar las Finanzas con transparencia y asegurar un buen uso de los recursos del estado.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
4.5.1	Implementar las normas de control interno que garanticen un uso eficiente y adecuado de los recursos disponibles.
4.5.2	Promover conductas y prácticas que fortalezcan el sistema de transparencia y acceso a la información requerido para las instituciones que manejan fondos públicos.
4.5.3	Identificar y acceder a fuentes alternas de recursos para el financiamiento de los proyectos e iniciativas requeridas.
4.5.4	Fortalecer el proceso de sustentación presupuestaria, a los fines de facilitar las asignaciones de recursos requeridas para el logro de los objetivos y metas institucionales.

## IMPLEMENTACION DE SISTEMAS DE CALIDAD Y CONTROL DE GESTION

### OBJETIVO

Gestionar los recursos existentes con la implementación de un sistema de calidad y control de gestión que aseguren el logro de los resultados esperados.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
4.6.1	Maximizar el uso de los recursos existentes, estableciendo una clara jerarquía de prioridades en relación con los objetivos y resultados esperados.
4.6.2	Identificar los compromisos existentes en cuanto a normas e indicadores relacionados al sector con el objetivo de garantizar los resultados esperados.

## GESTION TECNOLOGICA

### OBJETIVO

Asegurar la integración de herramientas y sistemas que permitan eficientizar las operaciones del Intransit.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
4.7.1	Implementar sistema de pago de los servicios integrado a los sistemas de Intransit.
4.7.2	Modernizar las Plataformas tecnológicas, así como los equipos informáticos de acuerdo a las necesidades presentes y futuras del Intransit.
4.7.3	Renovar las redes y sistemas de telecomunicaciones de la institución a los fines de garantizar una mayor conectividad, seguridad de acceso y la comunicación entre todas las localidades del Intransit.
4.7.4	Modernizar la administración documental a través de la digitalización de los documentos para su resguardo legal.

## INTEGRACION DE RECURSOS TECNOLOGICOS PARA MEJORAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LA FLUIDEZ DE TRANSITO, ASI LA SEGURIDAD CIUDADANA

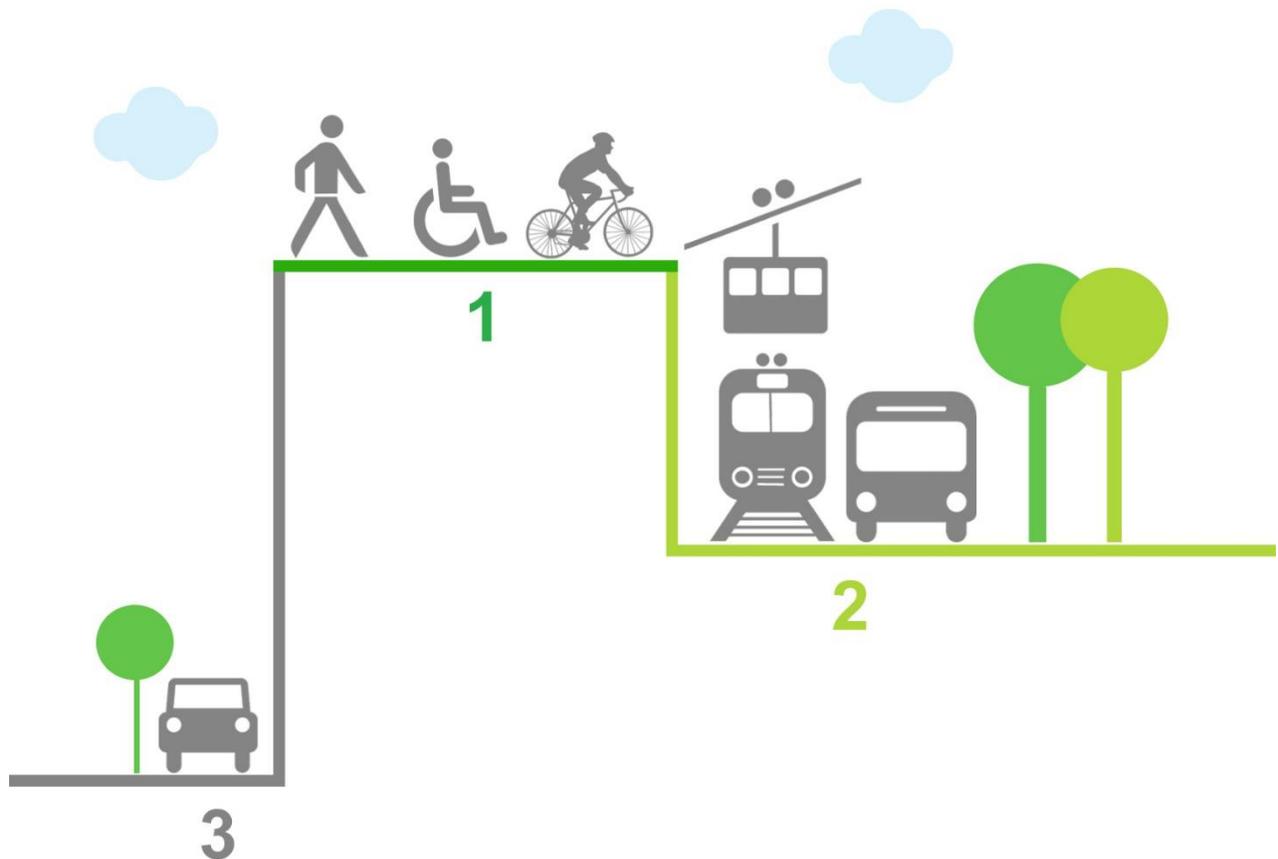
### OBJETIVO

Asegurar la integración de herramientas y sistemas que permitan eficientizar las operaciones de la institución, integrando herramientas y sistemas que permitan eficientizar las operaciones del Intransit.

Línea de Acción #	Acciones por Líneas de Acción
4.8.1	Desarrollar alternativas para ofrecer servicios virtuales a los ciudadanos que les permitan ahorro de tiempo y costo.
4.8.2	Implantación de estándares de conectividad, comunicaciones y video vigilancia aplicables a instituciones y operadores de movilidad.
4.8.3	Infraestructura única de comunicaciones y conectividad que facilite la creación del Geo-Nodo único para datos de movilidad del Observatorio de Movilidad Nacional.
4.8.4	Optimizar la programación de los semáforos.
4.8.5	Habilitación de semáforos y programación semaforica a nivel nacional.

# VII.

## Nuevo marco de gestión administrativa de la Movilidad



## **VII.1 UN NUEVO PARADIGMA**

---

El nuevo paradigma hacia el que se pretende conducir la movilidad urbana para mejorar la calidad de vida de la población en la República Dominicana, involucra cambios de múltiple índole, prácticamente todos sustentados jurídicamente en la Ley 63-17.

A nivel administrativo, se tienen dos cambios fundamentales que involucran directamente a las instituciones del Estado; uno tiene que ver con el marco de gestión de la movilidad, el otro está relacionado con el financiamiento de los servicios y actividades.

En lo que se refiere al marco de gestión, la Ley 63-17 establece aspectos medulares como reestructuraciones institucionales, creación de nuevas instituciones y definiciones claras de funciones. Evidentemente, los alcances de la ley deberán ser normados a través de los reglamentos que serán preparados, según se establece en una de las acciones inmediatas del presente Plan Estratégico.

En lo que corresponde a financiamiento, la Ley 63-17 contempla la creación de empresas públicas y asociaciones público-privadas que permitan mejores condiciones de operación y financiamiento de los servicios coligados a la movilidad.

A manera de ejemplo, en la sección siguiente se describe un posible modelo de gestión y financiamiento para el sistema integrado de transporte.

## **VII.2 SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO**

---

### **VII.2.1 CONDICIÓN ACTUAL**

Como se describió en el Capítulo II, en 2017 el transporte público existente en Santo Domingo exhibe pobres condiciones de nivel de servicio (ineficiente, lento, incómodo, costoso, inseguro, contaminante), no atiende de buena manera las necesidades de movilidad de la población, y supone un lastre pesado para el desarrollo económico y social de la ciudad y del país.

Desde el punto de vista operativo, los servicios están basados en permisos y licencias a operadores privados, y se prestan mayoritariamente en vehículos de baja capacidad y en mal estado (conchos). Estos vehículos, del orden de los 16,500 (2011), tienen una velocidad comercial promedio de 8 a 10 km/h en hora pico, y los tiempos de viaje de los usuarios son superiores a una hora de traslado y media hora de espera.

La congestión que produce esta sobreoferta de servicio de poca capacidad y mala calidad, sobre un recurso limitado como es el espacio público vial, supone un elevado costo por pérdida de tiempo y consumo de combustible para los usuarios de la vía, tanto los de vehículo privado como los de transporte público. También involucra un alto índice de accidentalidad, con miles de muertes al año, así como una significativa contaminación ambiental.

Para mejorar esta situación, y que el transporte público sea una alternativa al uso del vehículo privado, capaz de disuadir al usuario de este último a utilizar el servicio público de transporte, en el Plan Estratégico de Transformación de la Movilidad Urbana de Santo Domingo se plantea la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), conformado por líneas primarias de transporte masivo y líneas secundarias integradas a las primarias, que permitirían movilizar al viajero de manera más rápida, cómoda y segura posible, de cualquier lugar a otro en Santo Domingo.

### **VII.2.2 NUEVO MARCO DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN**

El marco legal y competencial del Sistema Integrado de Transporte (SITP) lo conformaría la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial. En este nuevo marco, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) sería el organismo rector del sistema responsable de planificar, regular, y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana.

Entre los principios rectores de la Ley, cabe destacar la contribución al fortalecimiento de los operadores privados y públicos que presten servicios de transporte terrestre, brindando la debida seguridad jurídica y alentando y fomentando una mayor profesionalización del sector, y reconociendo el aporte de las iniciativas económicas populares, tales como las empresas cooperativas, las empresas familiares y la economía solidaria.

Mediante la Ley 63-17 también se prioriza el transporte público urbano sobre todas las modalidades de transporte individual, mejorando la calidad del servicio con la paulatina integración física, técnica, operativa y tarifaria, así como la adopción de alternativas tecnológicas apropiadas a la movilidad de la población, el desarrollo urbano y la protección al medioambiente.

Otro principio establecido en la Ley es la implementación de sistemas de transporte público urbano tronco-alimentados, cuando así lo aconsejen los estudios técnicos y económicos, diseñando redes con corredores o ejes troncales de tránsito segregado o preferencial servidos con grandes unidades vehiculares, y alimentados en estaciones y terminales con vehículos de menor capacidad. En todo caso, la implementación de estos últimos debe hacerse con la debida complementación e integración con los corredores principales de transporte masivo, prevaleciendo la visión integral del sistema.

Para la integración tarifaria, se prevé el uso de sistemas electrónicos para el cobro y pago tarifario, y la creación de fondos fiduciarios, que permitan avalar operaciones de inversión pública y privada en infraestructuras y equipos de transporte, y el sostenimiento económico del sistema, incluyendo políticas sociales de subsidios tarifarios a determinados grupos de usuarios.

En este sentido, una de las atribuciones conferidas al INTRANT es la de planificar y diseñar el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de pasajeros: sus rutas, servicios, esquemas de operación, itinerarios, tarifas, etc., en coordinación con los ayuntamientos correspondientes. Estas rutas son consideradas de titularidad estatal y tienen el carácter de servicio público, que pueden ser gestionadas directamente por el Estado o mediante la emisión de licencias de operación, expedidas por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción a favor de operadores públicos o privados.

Las licencias de operación tendrán una vigencia de 5 años, con la posibilidad de renovación por un plazo similar, y serán licitadas a empresas operadoras, consorcios o cualquier otro régimen asociativo de explotación del servicio de transporte que facilite el proceso de reforma y modernización del sistema de transporte público.

La Ley establece que el INTRANT reconocerá los contratos firmados entre los operadores actuales y las autoridades competentes, nacionales y municipales, lo que les garantizará su participación en las rutas y en su modificación, siempre y cuando se constituyan en empresas, u otras formas jurídicas legales, reconociendo formalmente a sus trabajadores y sus derechos a la seguridad social.

Las licencias adjudicadas suponen obligaciones mutuamente vinculantes, por lo que la ejecución del servicio de transporte público estaría sujeto a obligaciones específicas establecidas por el INTRANT, que serían exigibles legalmente.

Según la Ley, los planes de reestructuración de la situación actual atenderán a los siguientes criterios:

- 1) La progresiva coordinación física, operacional y tarifaria de la red, identificando e implementando corredores de transporte público de alta capacidad y rutas alimentadoras, y reducción del costo de desplazamiento de los usuarios con la supresión de transbordos de pago.
- 2) La implementación de sistemas electrónicos de cobro de la tarifa y la constitución de fondos fiduciarios integrados para la recaudación, aptos para avalar operaciones de inversión pública y privada en equipamientos e infraestructura.
- 3) La implementación de esquemas de financiamiento de los costos de transporte por motivos laborales de los trabajadores a cargo del empleador, proponiendo como contrapartida exenciones fiscales para los empleadores.
- 4) La inclusión de herramientas e instrumentos tecnológicos de última generación para llevar a cabo las funciones de planificación, operación, control y mantenimiento de los sistemas de tránsito y transporte.

En cuanto al régimen tarifario, la ley establece que será dispuesto por el INTRANT, así como sus revisiones y actualizaciones, considerando para el cálculo de la tarifa la totalidad de los costos, bien por kilómetro recorrido, pasajero transportado o una combinación de ambos, conforme al modo retributivo adoptado en cada caso.

Por otra parte, la vida útil de los vehículos de transporte público de pasajeros va de 15 a 25 años, salvo las motocicletas, y el INTRANT establecerá un cronograma para el retiro paulatino de los vehículos en mal estado y que no se consideren aptos para el transporte de viajeros. Para esto, se considera la posibilidad de provisión de financiamiento especial, como el del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Carga en la Tesorería Nacional.

El INTRANT será el responsable de definir los parámetros operativos del servicio, o Plan Operacional de Servicio Público de Transporte (POSPT), para todo el SITP y las rutas que lo componen, con variables como la demanda, la oferta (tipo y capacidad del vehículo, la calidad del servicio (frecuencia, confort, seguridad, etc., con penalizaciones por incumplimiento de los estándares establecidos), y el mecanismo de ingreso o retribución del operador.

El mecanismo de retribución del operador, será por kilómetro recorrido, pasajero transportado, conforme al modo retributivo adoptado en cada caso, e incluso una combinación de ambos. Este mecanismo de retribución puede variar a lo largo de la licencia conforme al Plan de Servicio Público de Transporte establecido.

El fideicomiso del SITP, creado por el INTRANT para gestionar los recursos financieros del SITP, será el titular de la tarifa cobrada a los usuarios. Estos ingresos, junto con otros recursos, adscritos por la administración pública, permitirían abonar a los operadores públicos y privados por la prestación del servicio de transporte, según lo establecido en el POSPT, y sostener financieramente el SITP.

En este sentido, los Planes Operacionales de Servicio Público de Transporte contenidos en las resoluciones de las licencias definirán claramente características del mismo, así como los derechos y obligaciones del operador autorizado y los compromisos del INTRANT.

Las obligaciones contractuales del operador serían básicamente:

- 1) Los operadores privados deberán estar constituidos como empresas, u otras personas jurídicas reconocidas por la legislación, reconociendo formalmente a sus trabajadores y sus derechos a la seguridad social, según lo establecido en la Ley.

- 2) La adquisición y mantenimiento de los vehículos requeridos en la licitación, con las ayudas de los recursos del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Carga en la Tesorería Nacional.
- 3) La prestación del POSPT de acuerdo con el itinerario, las expediciones, frecuencias, y el calendario aprobado por INTRANT, haciendo énfasis en el modo retributivo adoptado en cada caso.
- 4) Prestar un servicio de conformidad con lo que, en cada momento, y según el progreso de la ciencia, disponga la normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras y de seguridad de los usuarios que resulte de aplicación.
- 5) Subrogación, en su caso, del nuevo operador en los contratos laborales existentes con el actual operador.
- 6) Contratar las fianzas y seguros requeridos.

En contrapartida, los derechos del operador serían los siguientes:

- 1) Percibir una compensación económica conforme al modo retributivo adoptado, en cada caso atendiendo los requerimientos de los parámetros establecidos en el POSPT, que le permitiría obtener una tasa de rentabilidad satisfactoria.
- 2) Actualización periódica de la tarifa, conforme a una fórmula en la que se describe con detalle el coeficiente de revisión periódica, como sumatorio de un conjunto de factores ponderados, en términos incrementales respecto del año anterior.
- 3) Derecho al reequilibrio económico-financiero de los parámetros económicos de la licencia, en los supuestos previstos en la licencia

En cuanto a las obligaciones del INTRANT:

- 1) Las licencias de operación tendrán un plazo de 5 años, con la posibilidad de renovación por un plazo similar, siempre que se hayan cumplido los compromisos establecidos en el plan de operación.
- 2) Expedir la oportuna licencia de prestación del servicio público de transporte, con sujeción a los parámetros del plan de operación establecido en la resolución administrativa.
- 3) Abonar, asimismo, al operador la compensación económica establecida en el plan de operación.

### **VII.3. Gestión del cambio**

---

La conducta de las personas, tanto de manera individual como de manera colectiva, tiende a encadenarse con las conductas de otras personas o colectividades y con fenómenos del entorno, tendiendo a estructurarse en patrones, que al repetirse de manera continua e uniforme se convierten en hábitos.

Muchos comportamientos particulares pueden ser consecuencia de decisiones racionales o de reacciones emocionales; en cambio, los hábitos se configuran como conductas automáticas, que llegan a formar parte de la esencia de la vida personal o de las características de una cultura determinada.

La repetición de conductas, encadenadas y repetidas como hábitos, reduce el gasto de la energía de tomar decisiones conscientes y proporcionan una grata sensación de seguridad.

En cuanto a la vialidad, por ejemplo, se establecen hábitos inapropiados que se repiten con tal frecuencia que llegan a verse como parte "de la cultura citadina", parte de la normalidad, tanto para los conductores y peatones como para los propios agentes de tránsito, de quienes se espera que los controlen y fiscalicen.

Algunos ejemplos de estos hábitos instalados en nuestra cotidianidad vial son los siguientes:

- Detenerse encima de las rayas del cruce peatonal.
- Pasarse de un semáforo inmediatamente después de cambiar de amarillo a rojo.
- Hacer sonar la bocina inmediatamente, desde que cambia la luz de rojo a verde, para que vehículo que encabeza la fila avance.
- Moverse al carril contrario para rebasar en la cola de una zona congestionada de vehículos.
- Continuar la marcha a pesar de que las luces del vehículo que va delante indican que se propone doblar a la derecha.

Ahora bien, la mayoría de los hábitos le proporcionan beneficios a quienes los repiten; por eso, cambiarlos no es sencillo. En todos los ejemplos indicados anteriormente, la intención o la ganancia que obtiene el conductor es adelantar a otros vehículos y reducir su tiempo de desplazamiento.

La modificación de hábitos consolidados no se logra sólo con la promulgación de una Ley de Movilidad, con la explicación racional de las ventajas del cumplimiento de la normativa, con rediseño de las vías, con la comunicación y la educación o con la aplicación de un régimen de consecuencias.

Ante cualquier factor externo que pretenda alterar "la comodidad de la rutina", la reacción natural es la oposición. El abandono de los hábitos suele ser perturbador de la seguridad de lo acostumbrado.

## VII.4 INDICADORES DE SEGUIMIENTO

### Marco de Indicadores Claves del INTRANT

Indicadores	Descripción	Medio de verificación	Frecuencia
Tasa de mortalidad nacional por 100 mil habitantes a causa del tránsito.	Este indicador hace referencia a la cantidad de personas que mueren en accidentes de tránsito, medido en relación a cada 100 mil habitantes.	Informes provenientes de fuentes que registran el fallecimiento de personas, enfocadas en accidentes de tránsito.	Trimestral
Número de lesionados a causa del tránsito.	Este indicador se contabiliza verificando el número de personas oficialmente registrado como lesionado en accidentes de tránsito.	Informes provenientes de fuentes que registran lesionados en accidentes de tránsito.	Trimestral
Cantidad de accidentes / Vehículos.	Se refiere al número reportado de accidentes en relación al parque vehicular existente en ese año.	Informes provenientes de la Policía nacional y fuentes autorizadas.	Trimestral
Cantidad de contravenciones / Vehículos.	Se refiere al número de multas aplicadas en relación al parque vehicular existente en el periodo de la medición.	Informes provenientes de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre	Trimestral
% Cobro de contravenciones	Este indicador hace alusión a la tasa relativa de multas cobradas por cada 100 multas emitidas.	Informes provenientes de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre.	Trimestral
% Vehículos matriculados	Se refiere al número de vehículos de motor registrado en el país.	Informes provenientes de las oficinas del INTRANT relacionada con matriculación de vehículos.	Trimestral
% Conductores con licencia vigente.	Este indicador se cumple cada vez que se confirma que un conductor carece del carnet de conducir o no está vigente.	Informes provenientes de las oficinas del INTRANT relacionada con la emisión de licencias.	Trimestral
% Vehículos con inspección técnica vehicular.	Este indicador hace referencia a la cantidad relativa de vehículos con inspección realizada por cada 100 vehículos registrados.	Informes provenientes de las oficinas del INTRANT relacionada con inspección de vehículos.	Anual
% de la población con una actitud positiva hacia la seguridad vial.	Este indicador mide, por encuestas en muestras pequeñas, las opiniones de la población con relación a la seguridad vial.	Informe proveniente de estudios y sondeos acreditados.	Semestral
% Empleados capacitados en el desempeño de sus funciones.	Se cumple cada vez que, en una revisión técnica, se encuentre en el expediente del empleado información que señala haber sido capacitado en el cumplimiento de sus funciones.	Informes provenientes del área de Gestión Humana del INTRANT.	Trimestral
% Satisfacción de la ciudadanía con el ordenamiento del tránsito.	Este indicador mide, por encuestas, las opiniones de la población con relación al ordenamiento del tránsito.	Informe proveniente de estudios y sondeos acreditados	Semestral
% Ciudadanos entrenados en la Ley 63-17.	Este indicador se mide por la cantidad de personas orientadas sobre la Ley en campañas masivas, u otros medios.	Informes provenientes de la ENEVIAL.	Trimestral

## Índice de cuadros y gráficas

---

Grafica 1. División político-administrativa de la región metropolitana Gran Santo Domingo (GSD).....	11
Gráfica 2. Población total, estimada y proyectada región metropolitana Gran Santo Domingo. Período 1990-2020.....	12
Grafica 3. Distribución de las empresas registradas en la República Dominicana. Año 2009.....	12
Grafica 4. Relación (artículos de la ley), (políticas públicas), (principios orientadores) .....	39
Gráfica 5. Medios de acción para el logro de los objetivos del plan estratégico.....	42
Cuadro 1. Resumen de la oferta .....	14
Cuadro 2. Rutas Urbanas – Flota Vehicular .....	14
Cuadro 3. Rutas Suburbanas – Flota Vehicular (2).....	15
Cuadro 4. Oferta de transporte público por Federaciones .....	16
Cuadro 5. Porcentajes de respuesta entrevistados en el GSD y Santiago ante la pregunta: ¿Cuáles diría usted que son los principales problemas de tránsito en Sto. Dgo. y Santiago?.....	24
Cuadro 6. Inventario de emisiones anuales (Ton/año) de República Dominicana.....	34