

# TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE: DE ARBITRARIO Y RESTRICTIVO A COMPETITIVO Y EFICIENTE

Son habituales los debates sobre los conflictos y deficiencias que enfrenta tanto el transporte terrestre de carga como de pasajeros en República Dominicana, que afectan significativamente la movilidad de la ciudadanía y de los turistas, la economía nacional, y las actividades de importación y exportación de los sectores productivos.

**REALIDAD ACTUAL:** Un transporte de carga costoso y monopolístico; y Un transporte de pasajeros con un servicio precario e inseguro. Es por ello que el Estado debe promover una transformación real del transporte en nuestro país.

## COMENTARIOS:

Iniciaremos nuestros comentarios con el transporte de carga. Hace 11 años, el Banco Mundial publicó una auditoría sobre Transporte y Facilitación de Comercio en el país que indicaba como una amenaza dentro de las prácticas aduaneras un mercado de transporte de cargas que limita la competencia. Por otro lado, el Primer Congreso Industrial de RD, que perfilaba las expectativas a nivel de Política Industrial hacia el 2015 señalaba como uno de los principales problemas que inciden en la competitividad de las empresas y por ende requerían atención enfocada del gobierno dominicano son: El tiempo y el costo para transportar mercancía entre la fábrica y el puerto; y el costo de transporte del puerto a mercados externos.

**Hoy, 8 años más tarde, los resultados del Doing Business 2015, indican que los principales costos de exportación e importación en República Dominicana se ven reflejados en indicadores de "Transporte interior y manejo", en un 29% y 26%, respectivamente.**

Si pasamos al plano del transporte de pasajeros, hay dos realidades que deben atenderse: El tema de precio de los traslados y la seguridad ciudadana. En el país, el nivel de control de los sindicatos y de arbitrariedad en sus actuaciones ha afectado no solamente derechos fundamentales como la libertad de empresa, la libertad de tránsito y la libertad de contratación, sino también a ciudadanos y turistas que han sido víctimas de agresiones y maltratos, en un sistema que mantiene impune a los sujetos causantes de tales disturbios.

Actualmente, el sector de transporte terrestre de carga se encuentra liderado por sindicatos que funcionan como intermediarios en la contratación de clientes y transportistas, que administran los contratos, fijan tarifas o fletes, asignan los viajes. Los transportistas afiliados al sindicato son a su vez, los propietarios de las flotas que operan usualmente en la informalidad y que restringen la entrada de otras empresas o condicionan la prestación de nuevos servicios bajo reglas poco precisas y arbitrarias, sin garantía de servicios ni seguridad.

## PRINCIPALES PROBLEMAS:

**I. Falta de institucionalidad.**  
Dispersión regulatoria y carencia de una legislación actualizada que garantice la competencia leal y efectiva entre los participantes del sector.

La regulación del transporte de mercancías y pasajeros en la República Dominicana no es clara y adecuada. En la siguiente tabla resumiremos algunas de las principales regulaciones que inciden en ambos sectores, que trae como consecuencia, conflicto de competencias y desarticulación regulatoria:

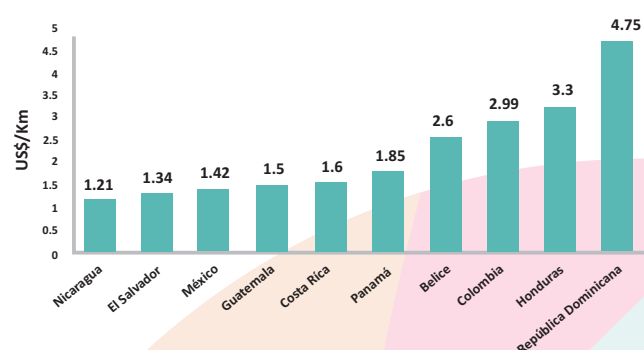
Regulación	t. carga	t. pasajeros
<b>Ley No. 593 del 1970</b> sobre Inspección de Carga, que establece las multas por exceso de carga.	✗	
<b>Ley No. 241 del 1967</b> , sobre Tránsito de Vehículos de Motor.	✗	✗
<b>Ley No. 114-99</b> que modifica la <b>Ley 241</b> de Tránsito de Vehículos de Motor.	✗	✗
<b>Decreto Presidencial No. 393-97</b> que crea la Autoridad Metropolitana de Transporte por Carretera ( <b>AMET</b> ).	✗	✗
<b>Decreto 238-01</b> que transfiere la competencia atribuida al departamento de tránsito de la Policía Nacional a la ( <b>AMET</b> ).	✗	✗
Ley Institucional de la Policía <b>96-04</b> .	✗	
<b>Decreto 448-97</b> . Tiene por objetivo, crear la Oficina Metropolitana de Servicio de Autobuses ( <b>OMSA</b> ).		✗
<b>Ley 76-00</b> que crea el Consejo de Administración y Regulación de Taxis ( <b>CART</b> ).	✗	✗
<b>Ley No. 541</b> Orgánica de Turismo de la República Dominicana modificada por la <b>Ley 84 de 1979</b> que controla el funcionamiento de los servicios de actividades turísticas y sus reglamentos para el Transporte Terrestre Turístico de Pasajeros; para Transporte Turístico Terrestre de Aventura; y de Clasificación y Normas para Alquileres de Vehículos.		✗
<b>Decreto No. 489</b> , del 21 de Septiembre de <b>1987</b> , que crea la Oficina Técnica de Transporte Terrestre ( <b>OTT</b> ).		✗
<b>Decreto 477-05</b> , del 11 de septiembre de <b>2005</b> , que crea la Oficina para el Reordenamiento de Transporte ( <b>OPRET</b> ).	✗	✗
<b>Decreto 250-07</b> , de mayo de <b>2007</b> , que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre ( <b>FONDET</b> ).	✗	✗

Banco Mundial. (2004). Auditoría de la facilitación del transporte y el comercio. Disponible de <http://www.worldbank.org/>. P.6

Despradel, Roberto et al. 2007. Política Industrial hacia el 2015. Primer Congreso de la Industria Dominicana.

**II. Costos elevados del transporte:** Respecto del transporte de carga, las consecuencias de la falta de institucionalidad en el sector de transporte de carga, se ven reflejadas en la incidencia del gasto público en el transporte y en los altos costos del flete. En un Informe elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), nuestro país posee un flete promedio de 4,75 US\$/km, tres (3) veces superior a la media de mesoamérica.

Fuente: BID

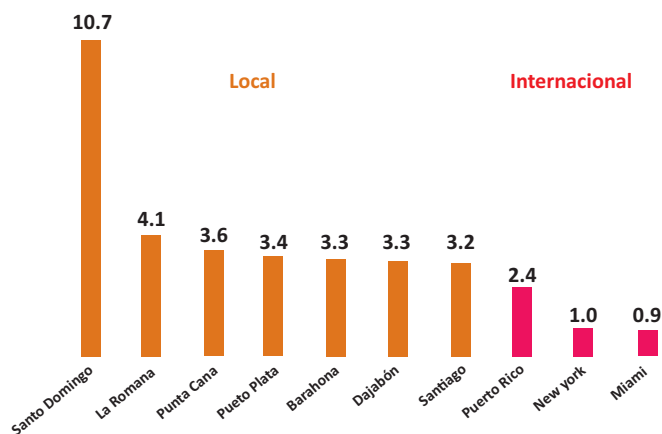


Nota: Costos de transporte obtenidos del promedio de 5 compañías de transporte terrestre y marítimo para el transporte de un contenedor de 20 pies, llevados a dólares con la tasa de referencia promedio de febrero 2015.

Los puertos de Santo Domingo se refiere a los costos promedio del transporte desde Haina y Caucedo.

Pablo Guerrero y Violeta Abad. Transporte automotor de carga en Belice, Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política, BID, 2013.

**Costo Promedio del Transporte desde los Puertos de Santo Domingo**  
Hacia destinos locales e internacionales, para un contenedor, en dólares por kilómetro.



Recientemente, Deloitte hizo un análisis en el que mostraba los costos promedios por kilómetro de distancia de enviar un contenedor de 20 pies desde los puertos de Santo Domingo (Haina y Caucedo) a diferentes puntos locales e internacionales, arrojando datos preocupantes. Por ejemplo, es casi 12 veces más barato (por km de distancia) enviar un contenedor desde uno de los puertos de Santo Domingo a Miami, que a cualquier sector de esta misma capital.

En cuanto al precio del combustible, ha habido una disminución significativa del precio del combustible, sin embargo esa reducción no se ha visto reflejada de manera adecuada en las tarifas del transporte ni de carga ni de pasajeros.

El gobierno ha subsidiado un servicio que no se traduce en eficiencia en la población, para el cual destinó durante el año 2014, RD\$606.8 millones de pesos, y estableció en el Presupuesto General del Estado del año 2015 un subsidio ascendiente a RD\$683.8 millones de pesos.

Asimismo, encontramos que la flota de vehículos y camiones posee una edad promedio de 16 a 19 años, cuyo consumo es de un 50% superior al de una flota de 5 años o menos de antigüedad y que demanda mayores niveles de mantenimiento, generando así problemas medioambientales y elevados costos.

### II. Conclusiones

- Se requiere de **VOLUNTAD POLÍTICA** para fomentar la libre competencia en el sector transporte y la libertad de contratación, que conduzca a mayor eficiencia, seguridad y reducción de costos. **NO AL MONOPOLIO.**

- Se debe abordar una ley que regule la Movilidad, Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, que disponga la reorganización del transporte y unificación institucional, con competencias regulatorias, de planificación, disposición, seguridad, gestión, fiscalización y control. Una regulación en este sentido debe lograr atraer agentes económicos interesados en invertir en el sector transporte y estimular el desarrollo empresarial de los actuales proveedores del servicio de transporte, bajo un esquema que evite la competencia desleal y los abusos por parte de personas o empresas en virtud de su posición dominante en el mercado o con privilegios que les permitan cometer abusos y extorsiones inaceptables.



POPULAR



AZUL

VICINI



GRUPO PUNTACANA



Gomep

Humano

ARS

\*Los criterios y comentarios expresados en este documento son de responsabilidad exclusiva de ANJE y no de sus empresas patrocinadoras.