



UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA

(UNIBE)

Escuela de Derecho

Proyecto final para optar por el título de:
Master en Derecho Tributario y Asesoría Fiscal

Título

Impacto del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros en el Gran Santo Domingo, desde el año 2012 hasta el año 2022.

Sustentante

Ruddy Santoni Pérez Álvarez

Matrícula 21-0972

Asesor metodológico

Oscar Valdez

Santo Domingo, República Dominicana,

Abril 2023

TEMA

**IMPACTO DEL FONDO ESPECIAL PARA LA RENOVACIÓN VEHICULAR
DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL GRAN SANTO DOMINGO,
DESDE EL AÑO 2012 HASTA EL AÑO 2022.**

Índice

DEDICATORIAS	
AGRADECIMIENTOS	
Introducción.....	i
JUSTIFICACIÓN.....	iii
DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	iv
1. Delimitación temporal.....	iv
2. Delimitación espacial.	iv
3 Delimitación sustantiva	iv
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	vi
INTERROGANTES CLAVES.....	vii
MARCO TEÓRICO.....	viii
Referencias a estudios anteriores sobre el tema.	viii
Desarrollo teóricos atinentes al tema.....	viii
Definición de términos básicos.	xix
HIPÓTESIS.....	xx
OBJETIVOS.....	xxi
1. Objetivo General:	xxi
2. Objetivos Específicos:.....	xxi
METODOLOGÍA.....	xxii
1. Tipo de Investigación:	xxii
2. Métodos	xxii
Capítulo I. IMPLICACIONES Y NORMATIVA LEGAL.....	1
1.1 Marco jurídico del fondo.....	3
1.2 Participación y funcionamiento institucional.....	7
1.2.1 La Tesorería Nacional.....	8
1.2.2 El Poder Ejecutivo.....	9
1.2.3 El Ministerio de Hacienda.	13
1.2.4 La Dirección General de Impuestos Internos (DGII).	14
1.2.5 El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.....	14
1.2.6 Fiduciaria Reservas.	18
Capítulo II. Contexto del Fondo Especial.....	20
2.1 Vehículos de pasajeros en la actualidad.....	20

2.2 El Fondo Especial, solución única o no.....	22
2.3 Criterio Jurisprudencial.	25
2.4 Breve reseña sobre las recaudaciones.	27
2.5 Gobierno Central y el Fondo Especial.....	32
2.6 El FIMOVIT y el Fondo Especial: Posible Solución.....	36

Capitulo III. EJECUCIÓN FINANCIERA Y PRESUPUESTARIA.

3.1 Niveles de recaudación de recursos.	40
3.2 Inversión ejecutada y programas de renovación vehicular.	41
3.3 En que consiste un programa de chatarrización.	47
3.4 Programa mejoramiento transporte en México.	49
3.5 Nivel total de recaudación.....	51

Conclusiones.	63
--------------------	----

Recomendaciones.	66
-----------------------	----

BIBLIOGRAFIA:	68
---------------------	----

Reserva de derechos y descargo de responsabilidad.



AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DEL TRABAJO FINAL EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE UNIBE

Santo Domingo, Haga clic para indicar fecha

Mediante la aceptación y firma de este documento, los autores de este trabajo ceden a la Universidad Iberoamericana de forma gratuita y no exclusiva los derechos de distribución y comunicación pública del documento, por cualquier medio y soporte. Por tanto, otorgan su consentimiento para el depósito y publicación de su trabajo o proyecto final (de grado o postgrado) en el Repositorio Institucional de la Universidad. Con el consentimiento de todos sus autores, el trabajo será puesto a disposición pública en acceso libre y gratuito a través de Internet bajo las condiciones de uso de la licencia internacional Creative Commons [BY-NC-ND](#) (atribución-uso no comercial-sin obra derivada). El acceso abierto conlleva el intercambio de información entre repositorios o recolectores a nivel nacional, regional e internacional, implícito con la aceptación de esta licencia. El depósito y publicación del trabajo académico final en el Repositorio de UNIBE no afectará a la titularidad de derechos de los autores sobre su obra.

*** Todos los campos son obligatorios ***

Título del trabajo final:	Impacto del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros en el Gran Santo Domingo, desde el año 2012 hasta el año 2022.	
Programa académico:	Maestría en Derecho Tributario y Asesoría Fiscal	
Nombre de asesor(a):	Oscar Valdez Guillen	
Autor(a):	Nombre y apellidos	Matrícula
	Ruddy Santoni Perez Alvarez	21-0972
	Documento de identidad núm.	E-mail
	001-1087888-1	Santoni10@yahoo.es
Consentimiento		
<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No		Firma
Marque una casilla		Puede insertar una imagen
Autor(a):	Nombre y apellidos	Matrícula
	Ruddy Santoni Perez Alvarez	21-0972
	Documento de identidad núm.	E-mail
	001-1087888-1	Santoni10@yahoo.es
Consentimiento		
<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No		Firma
Marque una casilla		Puede insertar una imagen
Autor(a):	Nombre y apellidos	Matrícula
	Ruddy Santoni Perez Alvarez	21-0972
	Documento de identidad núm.	E-mail
	001-1087888-1	Santoni10@yahoo.es
Consentimiento		

DEDICATORIAS

A Dios; a mi familiares, esposa e hijos; a mis familiares, madre, padre, hermanos y demás miembros de nuestra familia, ya que, en nuestra formación profesional, sin el primero no hay la más mínima posibilidad de que lo mismo se concrete y, a través de los segundos se encuentra el ánimo y apoyo para alcanzar metas como esta. Además, por el hecho de que nuestro logros académicos y formación profesional, sin lugar a dudas, impactan en nuestras vidas y en las de nuestros familiares de forma directa o indirecta y también de manera negativa o positiva.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por la salud que hasta el momento me ha dado como privilegio tener, y que sin ella y su voluntad nunca habría sido posible el feliz término de esta maestría con el desarrollo del trabajo final que aquí presentamos.

A mi madre y mi padre, a través de los cuales Dios usó como instrumento para que hoy pudiera existir como persona e individuo, y consecuente, haber tenido la oportunidad de existir y ser la persona que hoy soy.

A mi esposa y mis hijos por, la primera, ser un apoyo indispensable todos estos años, tanto material como espiritual, para lograr las metas individuales como mutuamente nos hemos trazados y haber sido parte de mi formación profesional y personal; a mis hijos, porque, sin lugar a dudas, han sido la principal motivación para esforzarme a ser un buen hombre, padre y profesional, ya que, el bienestar nuestro sin duda se refleja en ellos, al poder ofrecerles, a raíz de nuestros logros y desarrollo, oportunidades que quizás nosotros como padres o madres no tuvimos: razón de esforzarnos cada día a dar lo mejor de nosotros.

A mis hermanos, familiares y allegados que, sin dudas, siempre quieren lo mejor para nosotros, y donde muchas veces encontramos apoyo complementario que, muchas veces, en momentos desesperantes, por este, podemos seguir adelante. En verdad, muchas gracias.

A mis compañeros de maestría que, desde que iniciamos los estudios nos apoyamos mutuamente todo el tiempo comunicándonos las asignaciones, compartiéndonos los materiales de clases y en nuestras exposiciones con el fin de completar esta meta en común que hace dos años iniciamos. A mi asesor el señor Oscar Valdez Guillén, por su apoyo, confianza y capacidad han sido de gran utilidad, no solamente en el desarrollo de este trabajo final, sino también en lo personal.

Al Director de la Maestría Lic. Cristóbal Rodríguez, y todos los profesores por su amabilidad, consejos y buenas intenciones de progreso profesional en estos últimos años de formación académica.

Agradezco a la Universidad Iberoamericana (UNIBE), donde pasé estos dos años y donde concluye una de las metas académica más importante de mi formación profesional sobre conocimiento del Derecho Tributario para Asesoría Fiscal que, sin duda, pondré al servicio de mis relacionados y del país, de tener la oportunidad.

Así también, agradezco a todas las personas que, de una forma directa, indirecta, con conocimiento o no de las causas, aportaron en algún grado, yo, poder conseguir terminar satisfactoriamente esta meta. Gracias a todos de corazón.

Ruddy Santoni Pérez Álvarez

Introducción

A causa de la necesidad de mejorar el transporte público de pasajeros en la ciudad de Santo Domingo, el Estado, a través del Poder Ejecutivo y Legislativo, con fines de identificar los recursos necesarios con miras al financiamiento de algún tipo de programa o plan para dar respuesta, de alguna manera o de algún tipo, a la referida necesidad, plantea la creación de un fondo especial de naturaleza tributaria, con el objetivo de recaudar los valores o fondos necesarios para mejoramiento del parque vehicular público de pasajeros y cargas.

Los vehículos de transporte públicos (denominados de concho) aunque no son la alternativa única ni la más adecuada para la solución del transporte público de las ciudades del presente, si, constituyen elementos complementarios para el transporte de la población urbana, debido a que, estos, conjuntamente con otros tipos de transporte colectivos como autobuses, metros y teleféricos brinda mayores opciones al ciudadano para su desplazamiento dentro de las ciudades.

El vehículo público de pasajeros, o sea, los de menor capacidad, de 6 pasajeros o menos, incluso, brindan una alternativa más económica a las personas en caso de que decidan no usar sus vehículos privados, así como da como resultado menos vehículos contaminado el medio ambiente, por lo que resulta hasta una alternativa más ecológica y solidaria para la mayor parte de las movilidades que se realizan en la zona urbana. Sin mencionar, menos congestionamiento en el tránsito.

Una de las alternativas de solución, o al menos que aporte a lo mismo, se trata de la creación del “Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas”. No obstante, este incluye el transporte de cargas, nuestro trabajo se limitará sólo a la parte de renovación vehicular del transporte de pasajeros, excluyéndose de su enfoque la parte del transporte de carga e, igualmente, este se limita territorialmente al denominado Gran Santo Domingo.

Como bien expone el supra indicado autor Ruíz (2016), “hoy día, el sistema de transporte de la gran capital dominicana, la ciudad primada de América, está

incompleto, porque los autobuses y los carros-concho necesitan con urgencia una reestructuración.”

En el presente trabajo de investigación se busca determinar el nivel o grado de recaudación e inversión que el Estado ha ejecutado del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros en el Gran Santo Domingo, a través de las diversas instituciones responsables que administran el mismo.

Para la creación de este fondo, sus recursos económicos fueron identificados en la Ley No. 112-00, del 29 de noviembre de 2000, que crea un impuesto al consumo de combustible fósiles y derivados del petróleo; iniciándose, posteriormente, las recaudaciones para el fondo mediante la Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo; y, por último, disponiendo que estos fondos pasen al Instituto Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial (INTRANT), mediante la Ley 63-17, con miras al mejoramiento constante del transporte público de pasajeros.

Para llegar a nuestro propósito, el presente trabajo de investigación cuenta con varios capítulos para el desarrollo del tema. En los capítulos I y II, se conforma de informaciones generales y nuestro anteproyecto con el cual nuestro trabajo se desarrolla; en el capítulo III, vemos las implicaciones y normativas legales y como se interrelacionan las diferentes instituciones en la administración del fondo; el capítulo IV, hacemos un repaso a la situación actual de transporte de pasajero y nos adentramos en las implicaciones del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte y posibles formas de solución al problema investigado; a seguidas el capítulo V, explica la ejecución financiera y presupuestaria del Fondo Especial; y, por último, en el capítulo VI, nuestras conclusiones y recomendaciones.

TEMA

Impacto del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros en el Gran Santo Domingo, desde el año 2012 hasta el año 2022.

JUSTIFICACIÓN

La importancia de nuestra investigación resalta en el hecho de que las actividades de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial constituyen uno de los principales retos económicos y sociales de las últimas décadas en la República Dominicana.

Relevancia, debido a que, según los aportes y el grado de ejecución que ha tenido, el cumplimiento o no, de nuestro tema de estudio en la República Dominicana, nos daría la oportunidad de conocer el nivel en que este ha contribuido a las mejoras o no en el parque vehicular para transporte público de pasajeros; cuya actividad, en estos momentos, resulta gravosa, dificultosa, deficientes y carente de seguridad.

Más importancia del tema de investigación, es el hecho de que en la misma buscamos determinar si la normativa estudiada ha venido garantizando la materialización de los objetivos planteados según la fuente de financiamiento identificada para tales fines, señalado en el artículo 20, de la Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

DELIMITACIÓN DEL TEMA

1. Delimitación temporal.

Debido a que el Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros fue aprobado mediante ley del año 2012, nuestra investigación cubrirá el lapso desde su año de aprobación, 2012, hasta el año 2022.

2. Delimitación espacial.

Se trata de un Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de pasajeros en todo el territorio de la República Dominicana; no obstante, nuestra investigación se enfocará en la parte del territorio nacional con más incidencia en el transporte de pasajeros, que es el Gran Santo Domingo, conformado por el Distrito Nacional y la Provincia de Santo Domingo.

3. Delimitación sustantiva

Constitución de la República Dominicana, con atención en los artículos 12, 53, 62 y 75 numeral 7.

Ley No. 63-17, de febrero de 2017, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

Ley No. 6232, del 25 de febrero de 1963, que establece un proceso de planificación urbana e introduce modificaciones orgánicas a las instituciones municipales.

Ley No. 112-00, del 29 de noviembre de 2000, que establece un impuesto al consumo de combustible fósiles y derivados del petróleo.

Ley No. 188-04, del 7 de julio de 2004, dispone que el Consejo Nacional de Asuntos Urbanos funcionará como un organismo autónomo del Estado, descentralizado, con personería jurídica y patrimonio propio.

Ley No. 423-06, del 17 de noviembre de 2006, Orgánica del Presupuesto para el Sector Público.

Ley No. 176-07, del 17 de julio de 2007, del Distrito Nacional y los Municipios.

Ley 1-12, del 25 de enero, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo.

Decreto No. 618, del 28 de agosto de 2000, que crea el Fondo Especial de Compensación destinado a mejorar el transporte de pasajeros y de carga.

Decreto No. 619, del 28 de agosto de 2000, que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga.

Decreto No. 1234-00, del 22 de noviembre de 2000, que modifica el artículo 2, del Decreto No. 619, del 28 de agosto de 2000, que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga.

Decreto No. 477-05, del 11 de septiembre de 2005, que crea la Oficina para el Reordenamiento del Transporte.

Decreto No. 580-07, del 10 de octubre de 2007, que crea e integra la Comisión Especial encargada de analizar la situación del parque vehicular propiedad de los transportistas.

Decreto No. 580-07, del 10 de octubre de 2007, que crea e integra la Comisión Especial encargada de analizar la situación del parque vehicular propiedad de los transportistas.

Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, PENSV 2017-2020, y el Plan Estratégico Nacional de Movilidad.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El artículo 20 de Ley No. 63-17, de febrero de 2017, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, establece que: “La recaudación estimada por concepto del veinticinco (25%) del impuesto definido en el párrafo III, del Artículo 20 de la Ley No. 253-12, para el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible, será asignada durante diez (10) años al Presupuesto General del Estado a favor de un Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas en la Tesorería Nacional.

La administración y uso de estos recursos estará sometida a los sistemas de control interno y externo previstos por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas. También podrán constituirse instrumentos financieros con los recursos del fondo especial, con capacidad de emisión de valores respaldados en fideicomisos de oferta pública para dotar al INTRANT de una mayor agilidad y eficiencia financiera en el manejo de estos fondos, con ajuste a las disposiciones de la Ley No. 189-11, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana”.

Debido a que se trata de un Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte, la identificación de esta fuente de financiamiento para mejorar el sector del transporte público de pasajeros, al parecer no ha dado resultado, ya que está a la vista de todos, el grado de deterioro en que se encuentran la mayoría de los vehículos que a la fecha ejecuta este servicio en el Gran Santo Domingo.

Por el deterioro citado de los vehículos, el nivel de insatisfacción de los usuarios del servicio (pasajeros) y la necesidad de recursos para tratar de mejorar el servicio, en el año 2012, a través la Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo se identifica una fuente para la búsqueda de estos recursos por medio de la Ley No. 112-00, del 29 de noviembre de 2000, que establece un impuesto al consumo de combustible fósiles y derivados del

petróleo; y, posteriormente, en el año 2017, a través de la Ley No. 63-17, de febrero de 2017, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, al facilitar el uso de estos fondos por el Intransit, como entidad rectora del transporte en la República Dominicana, para usar y ejecutar dicho fondo. Pero, sin que hasta la fecha podamos reconocer mejorías sustanciales y evidentes en las mejoras del parque vehicular para el tipo de servicio estudiado.

De mantenerse el Status quo, tal como lo consignan dos de los considerando de la Ley 63-17, la situación constituiría un problema económico, social y hasta de salud, por lo que es imprescindible que el país disponga de una infraestructura vial y medios y modalidades de transporte terrestre modernos, que aseguren la movilidad y accesibilidad de los usuarios, que garanticen la seguridad vial y contribuyan en la reducción de la emanación de agentes contaminantes, responsables del recalentamiento global.

INTERROGANTES CLAVES.

¿Cuál es la situación que ha impedido la ejecución y uso eficaz y eficiente de este Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros en el Gran Santo Domingo?

¿Cómo el uso ineficiente o no uso del fondo mantiene la situación de deterioro del parque vehicular del servicio tratado?

¿Cuánto dinero (recursos) desde el 2012 hasta la fecha se ha recaudado a través del fondo?

¿Quiénes han mantenido control y en qué grado, para el uso efectivo o no del fondo?

¿Dónde se han invertido los recursos del fondo o parte de estos?

¿Cómo se han invertido los recursos del fondo o parte de estos?

¿En qué se han invertido los recursos del fondo o parte de estos?

¿Cuánto dinero (recurso) existe en estos momentos en el fondo?

MARCO TEÓRICO.

1. Referencias a estudios anteriores sobre el tema.

La ciudad de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, se encuentra integrada por 3 municipios (norte, sur y este) y el Distrito Nacional, en conjunto, denomina “El Gran Santo Domingo”. Para el análisis y la revisión documental de la presente investigación, se han observado las siguientes investigaciones:

Dentro de los antecedentes internacionales se han encontrado los siguientes trabajos académicos:

Para la Universidad Autónoma de México, Arredondo (2014) elaboró su trabajo final de grado a los fines de obtener el título de Maestro en Ingeniería, tesis denominada: “Reposición vehicular para el auto-transporte de servicio pesado”, en donde el autor expuso que el transporte vehicular en la ciudad de México posee diversidad de segmentos y aplicaciones ya que existe una variedad vehicular muy importante dentro de los cuales se encuentran los transportes pesados.

Señala en sus hallazgos que es precisamente por el flujo de dicho transporte pesado que las calles de la capital se congestionan ocasionando daños en las vías y filas kilométricas en los principales semáforos de la capital por lo que, expuso que es necesaria la existencia de un ingreso especial a los fines de crear vías y áreas determinadas para que estos vehículos puedan transitar por determinados espacios generando además ingresos especiales a través de impuestos para quienes incumplan con el pago del mismo.

Asimismo, se ha observado la tesis realizada por Torres (2017) a los fines de obtener el título en de Doctor para la Universidad de Lleida de Santiago de Chile; trabajo final de grado denominado: “El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública”.

Dentro de dicha investigación, el autor explicó las graves problemáticas que presente la ciudad de Santiago de Chile en cuanto a los vehículos de transporte

público exponiendo que es una grave problemática por cuanto, los recorridos que cubren los autobuses y vehículos de transporte público pequeños, afectan las infraestructuras con sus recorridos además de la mala prestación para los usuarios que con frecuencia presentan quejas sobre los niveles de hacinamiento y tiempo que pierden muchas por la cogestión vehicular que ocasionan por lo que en sus conclusiones indicó que es necesaria la creación de una subdivisión del Ministerio de Transporte e Infraestructura a los fines de captar a través del fisco, ingresos que permitan mejorar las deficiencias que presentan el transporte público en la ciudad de Santiago de Chile para que los medios de transporte de pasajeros puedan tener posibilidades de mejora a través del arreglo de los mismo y la implementación de planes para reducir el tiempo de viaje en favor de los usuarios.

Además, se ha tomado como referencia la tesis realizada por Espino (2003) para la Universidad de las Palmas de Gran Canaria, investigación doctoral que tuvo como título: “Análisis y predicción de la demanda de transporte de pasajeros: una aplicación al estudio de dos corredores de transporte en gran canaria.”

Dentro de dicho trabajo de grado, el autor expuso la problemática que genera el transporte de pasajeros en la sociedad. Indica que en los últimos años se ha demostrado empíricamente que la construcción de infraestructura o la ampliación de las vías existentes no es una solución adecuada a este problema, sino que se debe planificar el transporte de pasajeros otorgando incentivos al uso del transporte público, para intentar paliar los efectos concomitantes que produce la operación del sistema de transporte: congestión, accidentes, contaminación, etc.

Es por esto que la importancia que tiene la creación y desarrollo de áreas que tengan por finalidad, mejorar la prestación del servicio por lo que es necesario que se utilicen fondos económicos pero que no afecten las arcas públicas por lo que se pueden considerar diversas alternativas tales como: el desarrollo de taquillas de cobro, paradas donde se pueda realizar el pago de forma directa a la ciudad; entre otras opciones que sean consideradas para evitar el aumento de los problemas que estos vehículos generan.

Dentro de los antecedentes nacionales se han observado las siguientes:

Para la Universidad de León, Valenzuela (2017) elaboró su tesis doctoral que tuvo como título: “Marco Legal e Institucional para el desarrollo del sector transporte”, en donde la autora hizo una revisión del marco legal e institucional del transporte público en la República Dominicana indicando que el marco jurídico en dicha materia ha ido en constante evolución desde la adopción en el ámbito nacional del Código Civil Napoleónico de 1804 vigente con algunas reformas, y los Códigos de Procedimiento Civil (1806), de Comercio (1807) y el Penal (1810), todo propio de la herencia española. Posteriormente las conquistas estadounidenses despiertan el uso de los automóviles como medio de transporte creando inversiones económicas en donde el Estado da sus primeros inicios como ente fiscalizador y regulador del transporte público creando de forma masiva medios de transporte de carácter social que posterior fue transformándose en medios que generan ingresos a los tributos del Estado.

También se ha analizado la tesis realizada por Maldonado, Cabral y Caraballo (2019) para la Universidad UNAPEC a los fines de obtener el título de Ingeniero en Software y que fue denominada: “Propuesta de aplicación para la detección de vehículos que transitan sin pagar el impuesto de circulación vehicular por la avenida 27 de febrero.”

Dentro de dicha investigación, los autores expusieron la idea de que la ciudad de Santo Domingo sea una ciudad inteligente en donde, a través del uso de la tecnología, agentes de tránsito puedan identificar y detener, aquellos vehículos de transporte o, de cualquier otra categoría, que no se encuentren al día con sus pagos de impuestos para con esto contribuir con el porcentaje de recaudación de la Dirección General de Impuesto Internos por diversos conceptos de pago tales como: pago marbete, transitar sin placa, entre otros.

Asimismo, la tesis elaborada por Santana y Marte (2017) para la Universidad Católica Madre y Maestra a los fines de obtener el título en Magíster en Administración Estratégica, expone entre otras cosas la importancia que tiene el transporte público en el país por cuanto los usuarios cada vez exigen más

comodidad y demandan una mejor prestación del servicio por lo que, la esencia del servicio público es la proveer ventajas de movilidad para la población a través de medios eficientes, competitivos y sostenibles.

En dicho sentido expusieron los autores que es necesaria la recolección de los tributos a los fines de poder realizar las mejores en la prestación del servicio para la satisfacción de las necesidades de los usuarios para proporcionar mejoras continuas, eliminando los problemas que contribuyen a la deficiencia de las operaciones, que causan inconvenientes a los usuarios del servicio.

Ruiz, M. (2015) Un Nuevo Modelo de Transporte para el Gran Santo Domingo, Dialnet (unirioja.es)

Ruiz M. (2016) Evaluación Estratégica del Modelo de Transporte de Pasajeros en Santo Domingo, (intec.edu.do).

Santana A. y Marte J. (2017) Propuesta estratégica para la mejora en la calidad del servicio de transporte público: Caso Transporte Expreso Tarea, ruta Santo Domingo-Bonao, República Dominicana, 2017. <http://hdl.handle.net/20.500.12060/1861>.

Linares M. y Santana J (2021): Optimización del transporte público en las calles de Santo Domingo: Inclusión de métodos tecnológicos móviles para pagos y rastreo en tiempo real.

Patín Sandoval, M, (2018): Diseño de una parada de transporte público para la movilidad urbana en Santo Domingo, basado en el concepto de movilidad inteligente. Universidad Politécnica de Valencia. <http://hdl.handle.net/10251/112806>.

Morales C, y Vicuña K. (2014): Medición del nivel de aceptación del transporte público en la ciudad de Santo Domingo.

Vásquez Y. (2018). Plan de Movilidad Urbana: Hacia un Modelo para las Ciudades Dominicanas Caso de estudio: Polígono Central del Municipio de Santo Domingo Este, República Dominicana. Universidad de Sevilla. Trabajo de Fin de Máster.

SENTENCIA TC/0589/18 Referencia: Expediente núm. TC-05-2018-0049, relativo al recurso de revisión constitucional de amparo incoado por la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Social Cristiana (FENATTRANSC) y compartes.

Delgado E. (2021): ¿Cuánto aporta el impuesto de los RD\$2?00 al galón de gasolina y gasoil? Periódico El Dinero, 3 septiembre 2021.

2. Desarrollo teóricos atinentes al tema.

Linares y Santana (2021), expresan que:

Los medios de transporte terrestre tienen por objeto brindar a las personas una mayor facilidad, seguridad y agilidad al moverse de un punto a otro. En República Dominicana, los medios de transporte están en un proceso de desarrollo. Pese a que no se ofrecen los mejores servicios ni de la manera más organizada y eficiente, con el paso de los años las mejoras han sido notables. Se cuenta con transportes manejados por el gobierno, otros por los sindicatos y algunos 11 mediante compañías privadas. El país cuenta con diversos medios de transporte, tales como: autobuses, motos, carros y autobuses públicos y compañías de taxi. (Linares y Santana, 2021, Optimización del transporte público en las calles de Santo Domingo)

Patín (2018), asegura que:

El desafío de una movilidad sostenible llega hasta la realidad de Santo Domingo, una capital latinoamericana considerada como la ciudad más grande y moderna del Caribe, que en los últimos veinte años ha tenido un desarrollo significativo. Posee un sistema de transporte público particular

con un concepto que allí se desarrolla llamado carros públicos, que aunque se utiliza hace muchos años, se relaciona al concepto de car sharing , una tendencia actual en el mundo de la movilidad. Sin embargo, este concepto presenta graves problemas de organización, inseguridad, poca accesibilidad y mala planificación, por lo que se ha convertido en uno de los principales problemas que absorbe al transporte público dominicano. (Patín, 2018, Diseño de una parada de transporte público para la movilidad urbana en Santo Domingo)

Morales y Vicuña (2014), corroboran que debido al crecimiento poblacional y demográfico acelerado en varias ciudades, las personas generalmente se ven obligadas a recorrer mayores distancias que requieren mayores tiempos para poder llegar a sus lugares de trabajo, estudio o diversión, todo esto conlleva a que exista un desgaste del transporte público y además a que el mismo poco a poco sea insuficiente para satisfacer las necesidades de la población.

Vásquez (2018): expresa que:

Los beneficios que resultarían tras la puesta en marcha de un plan de movilidad urbana sostenible en Santo Domingo se verían reflejados en un mejoramiento de la calidad de vida de sus ciudadanos, pues las iniciativas y estrategias de su trabajo de investigación que se proponen, están enfocadas en desarrollar un espacio público con mejores condiciones del flujo vehicular, una mejor oferta del servicio público, de mayor calidad y eficiencia, dotando el territorio con mayores espacios públicos para propiciar los desplazamientos a pie o en bicicleta, un sistema con mayor seguridad, que por lo tanto, reduzca la siniestralidad en el tránsito urbano. (Vásquez, 2018, Plan de Movilidad Urbana: Hacia un Modelo para las Ciudades Dominicanas)

Vásquez (2018) también citando a Molina, técnico en seguridad vial, asegura que:

Ningún país puede avanzar si no tiene un transporte público eficiente”. Asimismo, y citando a Hamlet Hermann, en su artículo “Una ciudad colapsada. La ciudad como escenario del caos vehicular” para el periódico

Diario Libre: expresa que el tránsito y el transporte en Santo Domingo están sumidos en una profunda crisis. Y esa crisis llegó para quedarse entre nosotros por muy largo tiempo, si no se toman medidas basadas en la realidad cotidiana. (Vásquez, 2018)

En el mismo sentido dice, que la población de Santo Domingo Este, necesita de un servicio de transporte de calidad que les garantice a los ciudadanos ahorro en su economía, pero sobre todo en el tiempo que estos invierten en sus desplazamientos diarios.

La nueva Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en República Dominicana constituye un paso agigantado para la organización de las calles de nuestro país. Asimismo, permite enfrentar las muertes por accidentes de tránsito y es a la vez un instrumento jurídico paradigmático, con la calidad para solucionar un problema ancestral. (INTRANT, N.A).

De acuerdo a Santana y Marte (2017): “el transporte urbano de pasajeros, es uno de los más conflictivos, especialmente en el Distrito Nacional y la Provincia de Santo Domingo, donde la situación de la baja capacidad de los vehículos que operan el transporte público es aún más grave, pues el 86% corresponde a carros de concho, con una capacidad de 5 pasajeros.”

Justifican que el acelerado crecimiento de la población dominicana demanda la generación de un plan sostenible que garantice la mejora del sistema de transporte público en los aspectos de accesibilidad, calidad del servicio y seguridad, por ser éstos los que se han considerado como los aspectos predominantes e importantes entre los consumidores del servicio transporte público.

Por igual sostiene, Ruiz (2015) en Un Nuevo Modelo de Transporte para el Gran Santo Domingo: “La necesidad de equipar las ciudades con redes eficientes de transporte público está fuera de toda duda. Principalmente, porque la mayor parte de la riqueza de los países se produce en las ciudades, y por eso es

necesario desplegar infraestructuras y servicios urbanos de transporte para resolver los problemas de movilidad.”

Ruiz, citando a Banister (2005), ha comentado que este último afirma que solo se garantiza la sostenibilidad de una urbe si se resuelve de forma eficiente el problema del tránsito y el transporte, y en línea con ese principio, es imprescindible introducir la sostenibilidad como una variable de primer nivel en la planificación y desarrollo de las infraestructuras de transporte.

Este autor expone en su estudio que: en todas o casi todas las grandes urbes y áreas metropolitanas a escala mundial se apuesta en mayor o menor medida por disponer de modernos sistemas de transporte y, en consonancia, coordinar y sufragar la creación de infraestructuras. Y concluye en ese aspecto que la razón es bien sencilla: la movilidad urbana tiene especiales connotaciones sociales, especialmente de redistribución de riqueza, pero también es relevante el hecho de que los poderes públicos son conscientes de que la competitividad de las ciudades depende de que sus habitantes se puedan mover de la mejor forma posible.

Por lo anterior, establece, entre otras cosas, que: de una forma u otra, las autoridades públicas acaban estableciendo reglas para, primero, que existan las suficientes redes de transporte que den servicio a la ciudadanía, y segundo, que se financien y coordinen de una determinada manera, con un cierto porcentaje de fondos públicos que complementen los fondos provenientes de las tarifas que pagan los usuarios.

En cuanto a la sostenibilidad de lo segundo de estas reglas, el autor identifica la iniciativa objeto de nuestra investigación, reciente y única en este aspecto (financiamiento) la cual se materializa en el año 2012, mediante la promulgación de la sugerente Ley 253-12 para el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible. Esta norma estableció un fondo especial para el financiamiento del transporte colectivo. Contiene interesantes instrumentos para el desarrollo del sector, especialmente para su financiamiento. Así, en su artículo 20 expone: “Con el

objetivo de promover el desarrollo vial y la renovación del parque vehicular de transporte público de pasajeros y de carga se establece un impuesto adicional de dos pesos dominicanos (RD\$2.00) por galón al consumo de gasolina y gasoil, regular y Premium.

De este ingreso bruto, dicha Ley destina el 25% a la renovación de los autobuses y vehículos de transporte colectivo de pasajeros, es decir, a lo que en el argot del transporte colectivo se denomina material rodante. Según las informaciones recabadas, consta que se han recogido hasta la fecha varios miles de millones de pesos dominicanos, que no es una cantidad desdeñable, pero según las fuentes consultadas, no existe por el momento una clara asignación de estas cifras al fin explicitado, es decir, consignado a la modernización de la flota.

En cualquier caso, afirma su estudio que, es constatable la capacidad del Estado dominicano para obtener los recursos suficientes para dotar al sector de los transportes públicos de un impulso decisivo.

Termina el autor comparando y afirmando que: cualquier recomendación de cualquier experto en materia de transporte colectivo pasa por aconsejar que, si bien la inversión en metro es razonable, ya que contribuirá al desarrollo urbano de Santo Domingo, es igualmente necesario y urgente modernizar las flotas de autobuses, apostando con decisión a un financiamiento estable y coherente con las políticas implantadas.

En otro estudio del mismo autor y, en continuación al anterior, denominado “Evaluación Estratégica del Modelo de Transporte de Pasajeros en Santo Domingo”, analiza si solo invirtiendo en mejoras para los vehículos de transporte de pasajeros a través del fondo señalado se podría resolver el problema de transporte de pasajero de manera eficiente en la ciudad de Santo Domingo, y expone lo siguiente: Para resolver estas cuestiones partimos de la base de que se ha demostrado, incluso científicamente, que no es posible mejorar la movilidad urbana solo invirtiendo y atendiendo a la mejora del tránsito de carros.

En otras palabras, la inversión en transporte público se hace imprescindible. Los modos de transporte colectivo deben integrarse con los demás modos existentes en la ciudad, como las bicicletas, los viajes a pie, el propio vehículo privado, el taxi, las terminales de transporte de larga distancia y los aeropuertos, así como las nuevas formas de movilidad en desarrollo (bicicleta pública, coche multiusuario o car sharing, etcétera).

Sin duda, es claro, que el autor, no sólo se circunscribe en la tesis única de hacer mejoras de los vehículos del transporte de pasajeros a través del fondo. Sino, más bien, plantea a través de su estudio que estas mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros deben ser complementadas con otros medios o tipos de transporte alternos.

A través de esta otra investigación, el autor recomienda que: por lo tanto, ningún responsable de las administraciones públicas debe pensar que la solución a la mejora del tránsito en las ciudades pasa por invertir en infraestructuras para los carros, elevados, etcétera, sino que la solución pasa siempre por un conjunto de iniciativas, donde el transporte colectivo debe estar muy presente, debe ser el elemento capital en el diseño de la ciudad y, en consecuencia con ello, las ciudades deben proyectarse teniendo en cuenta el sistema de transporte colectivo y, una vez se han tomado las decisiones para proyectar, construir y hacer funcionar dichas redes, es igualmente importante fijar las reglas para coordinar ese transporte urbano y hacerlo sostenible en el ámbito económico y operativo.

Concluye, expresando que: en la última década, el aumento del PIB de la República Dominicana ha propiciado un notable incremento del parque vehicular, con especial relieve en los carros privados, mientras que los vehículos destinados al transporte colectivo apenas han crecido o, al menos, no lo han hecho en la misma proporción que el resto. Otra lectura que puede hacerse de estos datos sería que la movilidad en el país se ha resuelto básicamente con transporte privado, mediante la compra de carros, yipetas y, en general, la apuesta por el transporte colectivo no ha estado a la misma altura que el crecimiento del resto.

Según Small & Verhoef, 2007):

Por tanto, en la última década ha aumentado progresivamente la utilización del automóvil como medio de transporte urbano, tanto en relación al transporte colectivo, como a los modos no motorizados. Esta tendencia no se debe a que el automóvil privado ofrezca mejores prestaciones que los otros modos y, de hecho, ofrece peores rendimientos con relación a su costo, a sus externalidades (contaminación, ruido), ocupación de suelo, congestión circulatoria y un largo etcétera. El carro como elemento de movilidad urbana es el menos sostenible de los existentes, pero, por desgracia, el que más crece. Y en la literatura científica ha quedado largamente demostrado los costos derivados de la congestión, así como sus efectos, citando a (Small & Verhoef, 2007).

El autor en encuestas realizadas a las federaciones de choferes, ha constatado que existen problemas para cumplir la legislación en algunas materias, tanto de los transportistas como de otros agentes, en especial la iniciativa estatal, Ley 253-12, antes citada sobre el fondo especial para el financiamiento del transporte colectivo.

Según las informaciones que recaba, consta que se han recaudado hasta la fecha varios miles de millones de pesos dominicanos, pero según las fuentes consultadas no existe por el momento una clara asignación de estas cifras al fin explicitado, es decir, a la modernización del parque vehicular. Se demuestra, por tanto, la capacidad del Estado dominicano para obtener los recursos suficientes para dotar al sector de los transportes públicos de un impulso decisivo. Pero, evidentemente, siempre que las leyes se cumplan.

El Tribunal Constitucional, mediante Sentencia TC/0589/18, da su criterio en cuanto al uso y derecho de los transportistas que tienen los mismos a su acceso, como consecuencia de Recursos de Revisión Constitucional.

3. Definición de términos básicos.

Fondo Especial: Es una cuenta establecida por un gobierno para recaudar dinero que debe ser utilizado para un proyecto. Los fondos especiales constituyen 1) ingresos definidos en la ley para un sector específico y 2) ingresos pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador.

Renovación vehicular: Programa que surge como un pedido de ayuda para mejorar el servicio de transporte de pasajeros al ofrecer una ayuda económica para la compra de vehículos nuevos a contra entrega de un vehículo usados.

Pasajero: Persona que viaja en un vehículo sin conducirlo ni formar parte de la tripulación.

Transporte de pasajeros: No es más que un acuerdo previo entre la empresa y el pasajero en la cual se estipula el traslado de equipaje y personas de un lugar a otro, esto con la finalidad de obtener dinero a cambio y los precios pueden variar de acuerdo a las condiciones de las partes.

Transporte Público: El transporte público es un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, con la capacidad de brindar solución a las necesidades que tienen las personas de desplazarse. El transporte público está basado fundamentalmente en criterios de solidaridad. Hay que tener en consideración que se vive en un mundo globalizado donde las necesidades de desplazamientos entre distintos territorios cada vez adquieren más importancia.

Servicio: Es el conjunto de prestaciones que el cliente espera. También puede definirse como: Tipo de bien económico, que se basa en lo que se denomina el sector terciario, todo el que trabaja y no produce bienes, es de entenderse que produce servicios. Es cualquier actividad o beneficio que una parte ofrece a otra; son esencialmente intangibles y no dan lugar a la propiedad de ninguna cosa.

Calidad: Significa lograr los niveles más altos de los diferentes atributos de un producto y la superioridad en el desempeño.

Satisfacción: Es una métrica que indica qué tan felices están los consumidores con los productos y los servicios que brinda una empresa. Incluye factores como agilidad, precisión, amabilidad, entre otros.

Valor: Este puede percibirse de forma negativa cuando existe alguna problemática o positivo, cuando el cliente se encuentra atractivo y diferenciador el servicio ofertado.

Demanda: Necesidad experimentada y expresada en algún servicio. Todas personas con las mismas características tienen la misma necesidad, no atendidas por ningún servicio existente.

Estrategia: Es “la manera única y diferente de realizar una actividad creando valor distinto para el consumidor permitiendo a la empresa lograr rentabilidad”. Es un patrón fundamental de objetivos, despliegue de recursos e interacciones, presentes y planeados, de una organización con los mercados, competidores y otros factores del ambiente”.

El sistema de transporte público: Es un segmento de la industria de transportación, la cual ofrece uno de los servicios básicos para una comunidad y tiene relevancia en el desarrollo económico y social de un país.

Desplazamiento de las personas: Actividad de carácter obligatorio, con el propósito de realizar las tareas más imprescindibles y cotidianas: trabajar, comprar, divertirse, estudiar, etc., a la vez que se intensifica la frecuencia y el ritmo.

HIPÓTESIS.

La creación del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros en el Gran Santo Domingo, no ha cumplido con los objetivos y metas para la cual fue creado.

OBJETIVOS.

1. Objetivo General:

Determinar el nivel o grado de inversión que el Estado ha ejecutado del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros en el Gran Santo Domingo, a través de las diversas instituciones responsables de la administración del fondo.

2. Objetivos Específicos:

- a) Analizar los antecedentes e implicaciones socioeconómicos del transporte terrestre en el Gran Santo Domingo antes de la creación del Fondo Especial.
- b) Establecer el marco jurídico y normativo que rige el Fondo Especial.
- c) Comparar el nivel de inversión ejecutada por el gobierno con la realidad del transporte de pasajeros en el Gran Santo Domingo.
- d) Determinar el grado de participación y funcionamiento de las instituciones que intervienen en la administración del Fondo Especial.
- e) Cuantificar el monto recaudado hasta la fecha e identificar su destino para la ejecución de los objetivos del Fondo Especial.
- f) Determinar si es posible la solución del problema del transporte de pasajeros con la ejecución del Fondo Especial.

METODOLOGÍA.

1. Tipo de Investigación o Estudio:

El alcance metodológico de esta investigación, también llamado tipo de estudio, es descriptivo, entendiendo que “se busca describir la situación prevaleciente en el momento de realizarse el estudio”; no obstante, de forma holística y como soporte al proceso mismo fue necesario utilizar los estudios explicativos y exploratorios en vista de la poca bibliografía nacional relativa a tema de investigación.

Para el desarrollo de parte de esta obra, la investigación histórica y documental constituyó el arma por excelencia ya que nos permitió hacer un análisis de la información escrita a fin de establecer relaciones, diferencias, posturas y el estado actual de los vehículos de transporte de pasajeros en el Gran Santo Domingo, con relación al Fondo Especial objeto de estudio. Igualmente es importante destacar que estamos en presencia de un diseño no experimental de investigación pues no se construyó ninguna situación que pudo ser manipulada por el investigador tal y como ocurre en el diseño experimental.

2 Método:

El método es, en efecto, un modo de acercarse a la realidad, o el camino a seguir mediante una serie de operaciones, reglas y procedimientos fijados de antemano de manera voluntaria y reflexiva para alcanzar determinado fin material o conceptual.

Tal y como ha sido definido por los teóricos de los procesos de investigación, se hace necesario, aunque no imprescindible, hacer una distinción del tipo primario que rige el presente estudio, en consecuencia, el mismo será abordado como una investigación básica, la cual persigue la identificación y descripción del nivel de ejecución del Fondo Especial o la comprobación de hipótesis sin que en ningún momento exista más que una propuesta de aplicación en el sentido amplio de la palabra.

Método o enfoque, Hernández Sampieri, citado por Valenzuela Peña, Misael; aborda dos grandes enfoques dentro del proceso de investigación: “Cualitativo y Cuantitativo”. El primero se fundamenta en la recolección de datos para probar hipótesis, mientras que el segundo “trata de construir la realidad, es interpretativo, contextual y etnográfico dando profundidad a la contextualización del ambiente” sin manipulación ni estimulación del fenómeno objeto de estudio. Bajo esta premisa, la presente investigación se orienta dentro del enfoque cualitativo.

3. Técnica:

Las técnicas ofrecen pautas para organizar y dirigir el proceso investigativo y proporcionan los medios e instrumentos para desarrollar la investigación; viene a ser de primer orden establecer que la técnica documental fue la empleada para el desarrollo de este producto. Hice uso de fuentes primarias (libros, revistas) secundarias y terciarias, a fin de lograr los objetivos propuestos. Igualmente fue necesario realizar entrevistas no estructuradas al personal directivo de las instituciones objeto del presente estudio, sin que en ningún caso se haya desarrollado algún tipo de encuesta o la aplicación de algún instrumento formal.

Capítulo I. Implicaciones y normativa legal.

El financiamiento para las mejoras del servicio de transporte público de pasajeros, además de su confirmada necesidad social y de lo atinado y justo que sería buscar una solución de dignificar estratégicamente este servicio de transporte tanto para la usuarios como para los operadores o simples trabajadores del sector, debía de tener dos característica imprescindibles: una, sostenibilidad real en un tiempo, ya sea indefinidamente o temporalmente; y, dos, sustentado en el principio de legalidad para fundamentar legal y legítimamente el instrumento que se utilizaría para la recaudación de los valores a ser invertido en las mejoras.

En el año 2012, y luego de las discusiones llevadas a cabo por los sectores interesados e involucrados en el tema, el instrumento a través del cual se recaudarían los recursos económicos buscados para ejecutar las inversiones en parte de las mejoras para el sector aquí tratado, fue el denominado “Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y de Cargas”, y que para nuestro estudio queda segmentado solo a la parte correspondiente a las inversiones que debieron ejecutarse para las mejoras al transporte de pasajeros, en el Gran Santo Domingo, particularmente.

Sobre la primera característica, sostenibilidad real en un tiempo, ya sea indefinidamente o temporalmente del fondo, este instrumento de recaudación fue aprobado para un tiempo determinado y definido (temporalmente) de recaudación de 10 años, o sea, desde el año 2012 hasta el año 2022. En consecuencia, tenemos que para el año de esta investigación ya el plazo de vigencia de este fondo, como instrumento de recaudación, ya venció.

En su segunda característica que identificamos, sustentación de las recaudaciones de recursos (el fondo) en el principio de legalidad como fundamento de legitimidad para ello, el mismo cumple con este principio de legalidad ya que se enmarca dentro de los parámetros conceptuales que abarca este principio como forma de dar origen legal a este instrumento (El Fondo). Por lo que a continuación pasamos a explicar:

Al referirnos al término “Principios” debemos entender por el mismo como una especie de regla y/o norma orientada a las acciones del ser humano en el medio que le rodea. Estos cumplen con un propósito de accionar para llegar a un fin en particular o definido. Igual, a los mismos se le puede atribuir valoraciones que se identifican para ser cumplidos por los sujetos que componen una sociedad.

Ya sabemos que los recursos del fondo provienen de las recaudaciones aplicados al consumo de combustible en la República Dominicana, los mismos pagados por los consumidores. Lo que convierte a este instrumento (El Fondo), en una forma de recaudación tributación o impositiva, que solo puede ser aprobada mediante una ley a través del Congreso Nacional, para que así este revestido del Principio de Legalidad Tributaria o Reserva de Ley.

Señala el numeral 15 del artículo 40 de la Constitución Dominicana que “a nadie se le puede obligar a hacer lo que la ley no manda ni impedirle lo que la ley no prohíbe. La ley es igual para todos, solo puede ordenar lo que es justo y útil para la comunidad y no puede prohibir más que lo que le perjudica”. En relación a este principio ha sido juzgado que nadie se le puede obligar a hacer lo que la ley no manda. (Sentencia del Tribunal Contencioso Tributario No. 006-2006, de fecha 15 febrero 2006) y que toda persona o institución debe someter su actuación al mandato legal. (Sentencia de la Segunda Sala del Tribunal Contencioso Tributario No. 022-2008, de fecha 14 marzo 2008).

El Fondo, al ser creado mediante ley, en cumplimiento de las normativas legales en la República Dominicana, y al cumplir fases generales de la tributación, como: i) la potestad tributaria, donde el Estado, en virtud de su soberanía, tiene potestad para establecer tributos, respetando los límites que consagran la Constitución; ii) creación del tributo, conforme al Principio de Legalidad Tributaria o Reserva de Ley, solo por ley se pueden crear tributos y solo la ley puede establecer su elementos esenciales, señalando quién debe recaudarlo y quién debe pagarlo; y, iii) administración tributaria, donde la ley crea una estructura y funcionamiento de la Administración Tributaria que se encargará de recaudar el tributo. En consecuencia, resulta irrefutable el carácter de legalidad con que se reviste el Fondo Especial aquí tratado.

Es en las atenciones antes indicadas y con el objetivo de promover el desarrollo vial y la renovación del parque vehicular de transporte público de pasajeros y de carga se establece un impuesto adicional de dos pesos dominicanos (RD\$2.00) por galón al consumo de gasolina y gasoil, regular y premium, previsto en la Ley No.112-00, sobre Hidrocarburos. Donde este impuesto es recaudado por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII). Cuya recaudación estimada por este concepto sería asignada en el Presupuesto General del Estado. Donde el Ministerio de la Presidencia coordinaría la utilización de dicho fondo e identificará los programas y proyectos a ser financiados. Asignando el veinticinco por ciento (25%) de estos ingresos a ser utilizado exclusivamente para el programa de renovación vehicular de transporte público de pasajeros y de carga, cuyo diseño deberá ser coordinado con los representantes del sector transporte. Y, el setenta y cinco (75%) restante sería utilizado para el desarrollo vial. Así también en cuanto a su administración y uso estaría sometido al sistema de control interno y externo previsto por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas.

1.1. Marco jurídico del fondo.

Según la Constitución de la República Dominicana (2010) en sus artículos 53, 62 y 75 numeral 6, encontramos lo siguiente:

Toda persona tiene derecho a disponer de bienes y servicios de calidad, a una información objetiva, veraz y oportuna sobre el contenido y las características de los productos y servicios que use o consuma, bajo las previsiones y normas establecidas por la ley. Las personas que resulten lesionadas o perjudicadas por bienes y servicios de mala calidad, tienen derecho a ser compensadas o indemnizadas conforme a la ley. (Constitución de la República Dominicana, 2010, arts. 53, 62 y 75 numeral 6).

Artículo 62 indique que: “el trabajo es un derecho, un deber y una función social que se ejerce con la protección y asistencia del Estado. Es finalidad esencial del Estado fomentar el empleo digno y remunerado. Los poderes públicos

promoverán el diálogo y concertación entre trabajadores, empleadores y el Estado...”

Artículo 75 numeral 6:

Los derechos fundamentales reconocidos en esta Constitución determinan la existencia de un orden de responsabilidad jurídica y moral, que obliga la conducta del hombre y la mujer en sociedad. En consecuencia, se declaran como deberes fundamentales de las personas los siguientes: 6) Tributar, de acuerdo con la ley y en proporción a su capacidad contributiva, para financiar los gastos e inversiones públicas. Es deber fundamental del Estado garantizar la racionalidad del gasto público y la promoción de una administración pública eficiente con atención en los artículos 12, 53, 62 y 75 numeral 6. (Constitución de la República Dominicana, 2010, art. 75 numeral 6).

La Ley No. 112-00, del 29 de noviembre de 2000, que establece un impuesto al consumo de combustible fósiles y derivados del petróleo que sirvió de base para identificar la fuente de recursos para la creación del fondo especial que tratamos, que finalmente se crea mediante la Ley 253-12.

La recaudación, distribución y administración a partir del año 2012, quedan consignados mediante la citada Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo, que dispone en su artículo 20 que: “Con el objetivo de promover el desarrollo vial y la renovación del parque vehicular de transporte público de pasajeros y de carga se establece un impuesto adicional de dos pesos dominicanos (RD\$2.00) por galón al consumo de gasolina y gasoil, regular y premium, previsto en la Ley No.112-00, sobre Hidrocarburos.

PÁRRAFO I. Este impuesto será recaudado por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

PÁRRAFO II. La recaudación estimada por este concepto será asignada en el Presupuesto General del Estado. El Ministerio de la Presidencia coordinará la utilización de dicho fondo e identificará los programas y proyectos a ser financiados.

PÁRRAFO III. El veinticinco por ciento (25%) de estos ingresos deberá ser utilizado exclusivamente para el programa de renovación vehicular de transporte público de pasajeros y de carga, cuyo diseño deberá ser coordinado con los representantes del sector transporte. El setenta y cinco (75%) restante será utilizado para el desarrollo vial.

PÁRRAFO IV. La administración y uso de estos recursos está sometida al sistema de control interno y externo previsto por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas.

Finalmente, mediante la Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en su artículo también artículo 20 se consigna lo siguiente: “ La recaudación estimada por concepto del veinticinco (25%) del impuesto definido en el párrafo III, del Artículo 20 de la Ley No. 253-12, para el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible, será asignada durante diez (10) años al Presupuesto General del Estado a favor de un Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas en la Tesorería Nacional. La administración y uso de estos recursos estará sometida a los sistemas de control interno y externo previstos por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas. También podrán constituirse instrumentos financieros con los recursos del fondo especial, con capacidad de emisión de valores respaldados en fideicomisos de oferta pública para dotar al INTRANT de una mayor agilidad y eficiencia financiera en el manejo de estos fondos, con ajuste a las disposiciones de la Ley No. 189-11, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana.

En consecuencia, a través de las normativas antes señaladas, de alguna manera quedan sin mucho sentido, aunque no derogadas, otras disposiciones normativas para mejora del tema como Decreto No. 618, del 28 de agosto de 2000, que crea el Fondo Especial de Compensación destinado a mejorar el transporte de pasajeros y de carga; Decreto No. 619, del 28 de agosto de 2000, que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga; Decreto No. 1234-00, del 22 de noviembre de 2000, que modifica el artículo 2, del Decreto No. 619, del 28 de agosto de 2000, que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la

Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga; Decreto No. 580-07, del 10 de octubre de 2007, que crea e integra la Comisión Especial encargada de analizar la situación del parque vehicular propiedad de transportistas. E igualmente, nos atreveríamos a confirmar que, hasta el Consejo Nacional de Asuntos Urbanos, creado mediante la Ley No. 188-04, del 7 de julio de 2004, disponiendo que funcionará como un organismo autónomo del Estado, descentralizado, con personería jurídica y patrimonio propio. Nada de esta normativa tiene razón de ser, ya con la existencia de una institución como el INTRANT.

Los recursos del fondo son asignados durante diez (10) años al Presupuesto General del Estado a favor del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas, en la Tesorería Nacional. Órgano creado mediante la Ley No. 423-06, del 17 de noviembre de 2006, Orgánica del Presupuesto para el Sector Público.

Por otro lado, la Ley No. 176-07, del 17 de julio de 2007, del Distrito Nacional y los Municipios da participación a los Ayuntamientos en sus respectivas demarcaciones para tomar parte en cualquier propuesta de mejoras del sector transporte.

Lo que debe culminar con el cumplimiento, en cuanto a servicio de transporte público de calidad, con el Segundo Eje Estratégico de Ley 1-12, del 25 de enero, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, que postula la construcción de: “Una sociedad con igualdad de derechos y oportunidades, en la que toda la población tiene garantizada educación, salud, vivienda digna y servicios básicos de calidad, y que promueve la reducción progresiva de la pobreza y la desigualdad social y territorial.

En el mismo sentido anterior con lo buscado en el tercer eje estratégico que es procurar una economía sostenible, integradora y competitiva, lo que significa: “Una economía territorial y sectorialmente integrada, innovadora, diversificada, plural, orientada a la calidad y ambientalmente sostenible, que crea y desconcentra la riqueza, genera crecimiento alto y sostenido con equidad y empleo digno, y que aprovecha y potencia las oportunidades del mercado local y se inserta de forma competitiva en la economía global.

1.2 Participación y funcionamiento institucional.

Las recaudaciones de recursos para la administración del fondo especial que se trata, podríamos decir, que sus ejecutorias se enmarcan en dos momentos, primero, desde la creación del fondo, mediante la Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo hasta el año 2017; y el segundo, a partir de la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), mediante la Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana hasta la fecha; así como, a través de las instituciones públicas que tuvieron participación en ambos casos.

Como ya citáramos con anterioridad, y para nuestro primer momento, la recaudación quedó a cargo de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII); las recaudaciones estimadas por este concepto se asignaron en el Presupuesto General del Estado; y, el Ministerio de la Presidencia quedaría con la coordinación para la utilización de dicho fondo e identificaría los programas y proyectos a ser financiados.

Para el segundo momento, o sea, a partir del año 2017, y mediante la promulgación de Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana; ahora, la administración y uso de estos recursos se especifica que se someten a los sistemas de control interno y externo previstos por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas. Igualmente, autoriza que podrán constituirse instrumentos financieros con los recursos del fondo especial, con capacidad de emisión de valores respaldados en fideicomisos de oferta pública para dotar al INTRANT, de una mayor agilidad y eficiencia financiera en el manejo de estos fondos, con ajuste a las disposiciones de la Ley No. 189-11, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana.

De la combinación de los dos párrafos anteriores entonces tenemos que, se mantiene la DGII., recaudando los recursos, estos se consignan en el Presupuesto Nacional, se excluye al Ministerio de la Presidencia de la

administración y ejecución del fondo, y, finalmente, pasando estas potestades, ahora al INTRANT.

1.3 La Tesorería Nacional.

Según la Ley No. 567-05 de Tesorería Nacional en su Artículo 4 indica que es:

El Órgano Rector del Sistema de Tesorería es la Tesorería Nacional, entidad que funcionará bajo la dependencia de la Secretaría de Estado de Finanzas y que estará a cargo de un Director Nacional denominado Tesorero Nacional y un Subdirector Nacional denominado Subtesorero Nacional, los cuales serán designados por el Presidente de la República. (Ley No. 567-05 de Tesorería Nacional en su Artículo 4)

En el portal oficial de la Tesorería Nacional de la República Dominicana se muestra lo siguiente:

La Tesorería Nacional es el Órgano Rector del Sistema de Tesorería, organización que funciona bajo la dependencia del Ministerio de Hacienda. Pertenece al Sector Público no Financiero y atendiendo a su clasificación dentro del Poder Ejecutivo, es parte del Gobierno Central. Esta organización junto a la Dirección General de Crédito Público, la Dirección General de Contabilidad Gubernamental y la Dirección General de Presupuesto, conforman el Sistema Integrado de Administración Financiera del Estado (SIAFE). Tiene bajo su responsabilidad la administración del conjunto de principios, normas y procesos a través de los cuales se lleva a cabo la captación de ingresos; el registro y custodia de los fondos y valores emitidos (o puestos bajo su responsabilidad); la administración de las cuentas bancarias y los pagos que se ordenen dentro del marco de la Ley No. 567-05. (PP. <https://www.tesoreria.gob.do/>)

A través de la Ley No. 423-06, del 17 de noviembre de 2006, Orgánica del Presupuesto para el Sector Público, se indica que los recursos son asignados durante diez (10) años al Presupuesto General del Estado a favor del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas en la Tesorería Nacional.

1.4. El Poder Ejecutivo.

Desde el año 2012 hasta 2017, no obstante, el Ministerio de la Presidencia tener la potestad de la administración y ejecución del fondo especial de que se trata, la misma, lo hace en representación del Poder Ejecutivo. Lo anterior se desprende por el hecho de que el Ministerio de la Presidencia es un órgano correspondiente al gobierno central (o sea, una institución centralizada) cuya razón de ser es representar al Poder Ejecutivo según la función asignada para lo mismo.

Lo anterior se desprende de la Ley No 450, de fecha 29 de diciembre de 1972, que crea la Secretaria de Estado de la Presidencia, en donde se consigna lo siguiente: Artículo 1.-Se crea la Secretaria de Estado de la Presidencia, la cual estará integrada por el Secretario de Estado de la Presidencia, el Secretario Administrativo de la Presidencia y el Secretario Técnico de la Presidencia. Art. 2.-El Secretario de Estado de la Presidencia será el auxiliar del Presidente de la República en el despacho de todos 1os asuntos de cualquier carácter que le confíen.

Siendo su misión de acuerdo al portal oficial:

Auxiliar al Primer mandatario de la Nación en todos los asuntos que este le delegue, en el logro del programa de gobierno y la implementación de las políticas públicas priorizadas, mediante el ejercicio de la Secretaría Técnica del Consejo de Ministros y la coordinación con los distintos estamentos del Estado, para garantizar el ejercicio transparente, eficaz y eficiente de la Administración Pública, como fundamento del Estado Social y Democrático de Derecho. (PP. <https://minpre.gob.do/>)

Ya, posteriormente, expone el mismo portal:

Con la promulgación de la Constitución de la República del 26 de enero del año 2010 y del Decreto núm. 56-10, de fecha 8 de febrero del año 2010, se sustituye la denominación de las Secretarías de Estado por Ministerios y el cargo de los titulares de Secretarios(as) de Estado por el de Ministros(as), por ello la institución pasa a ser el Ministerio de la Presidencia, denominación que lleva hoy día. (PP. <https://minpre.gob.do/>)

Promulgada la Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, y en virtud de la misma, mediante Decreto No. 353-18, el Poder Ejecutivo, se autoriza la constitución de un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del Sistema del Transporte en la República Dominicana, al amparo de la Ley No. 189-11 y del Reglamento No. 95-12, el cual se denominará “Fideicomiso de Movilidad y Transporte”. G. O. No. 10921 del 19 de octubre de 2018.

Dentro del considerando asumidos para la elaboración del decreto 353-18, se mencionan, entre otros, los siguientes:

Considerando: Que tanto los objetivos contenidos en el tercer eje de la referida Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 como los planes enunciados por el Gobierno central han fijado líneas de acción en materia de movilidad y transporte terrestre, para lo cual se ha propuesto desarrollar e implementar un sistema que garantice un transporte de pasajeros y de cargas de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en condiciones de competencia, con libertad de participación y contratación, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y en los costos empresariales.

Considerando: Que la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana (en adelante Ley núm. 63-17) crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (en adelante INTRANT) 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, el cual está encargado de ejercer la función de planificación sectorial, diseñar y ejecutar la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial, conforme a los principios, objetivos, directrices y disposiciones establecidos en dicha ley.

Considerando: Que para lograr ese propósito, el artículo 20 de la Ley núm. 63-17 contempla la conformación de un fideicomiso para dotar al

INTRANT de la necesaria fortaleza y funcionalidad en la gestión y administración de sus recursos, para lo cual establece que “La recaudación estimada por concepto del veinticinco por ciento (25%) del impuesto definido en el párrafo III del artículo 20 de la Ley núm. 253-12 para el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible, será asignada durante 10 años al Presupuesto General del Estado a favor de un fondo especial para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y cargas en la Tesorería Nacional. La administración y uso de estos recursos estará sometida a los sistemas de control interno y externo previstos por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas. También podrán constituirse instrumentos financieros con los recursos del fondo especial, con capacidad de emisión de valores respaldados en fideicomiso de oferta pública para dotar al INTRANT de una mayor agilidad y eficiencia financiera en el manejo de estos fondos, con ajuste a las disposiciones de la Ley núm.189- 11, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana”.

Considerando: Que la figura del fideicomiso público en el país se crea en virtud de la Ley núm. 189-11, del 16 de julio de 2011, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y Fideicomiso de la República Dominicana, y el Decreto núm. 95-12, del 2 de marzo de 2012, que establece el Reglamento para regular los aspectos que, en forma complementaria a la Ley núm. 189-11, se requieren para el funcionamiento de la figura del fideicomiso en sus distintas modalidades.

Dando lugar las consideraciones citadas a dictar el decreto de marras, en el cual se consigna lo siguiente:

Artículo 1. Se autoriza la constitución de un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del sistema de transporte en la República Dominicana contemplado en la Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, el cual se denominará “Fideicomiso de Movilidad y Transporte” (en adelante FIMOVIT), el cual se constituirá al amparo de las disposiciones de la Ley

núm. 189-11, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y Fideicomiso en la República Dominicana, su Reglamento de aplicación, dictado mediante Decreto núm. 95-12, del 2 de marzo de 2012, y las demás normas legales complementarias aplicables con el propósito de servir de soporte económico a las operaciones del INTRANT.

Artículo 2. El FIMOVIT tendrá por objeto la gestión y administración de los bienes, derechos y recursos que serán aportados al patrimonio fideicomisito, a través de una estructura jurídica, administrativa y financiera de carácter fiduciario, a fin de contribuir con la organización, la sistematización, la modernización y el desarrollo del sistema de transporte en la República Dominicana y coadyuvar de esa manera al cumplimiento de las funciones y responsabilidades del INTRANT.

Artículo 3. Serán partes del FIMOVIT, el INTRANT, en calidad de fideicomitente y fideicomisario; el Estado dominicano, representado por el INTRANT, con la facultad de incorporarse al fideicomiso al momento de su constitución en calidad de fideicomitente, o posteriormente como fideicomitente adherente, y la Fiduciaria Reservas, como fiduciaria designada para la representación y administración del fideicomiso.

Artículo 4. Se otorga poder especial al director ejecutivo del INTRANT para que, en esa calidad y actuando en nombre y en representación del Estado dominicano y del INTRANT, suscriba el contrato constitutivo de fideicomiso antes descrito, así como todos los documentos que resulten necesarios para hacer efectiva la creación, formalización y fiel ejecución de los propósitos perseguidos con la constitución del FIMOVIT.

Artículo 5. La duración de este fideicomiso público será de 20 años, contados a partir de la suscripción del contrato constitutivo del fideicomiso. Transcurrido ese plazo, salvo prórroga expresa por decisión del fideicomitente, se extinguirá el FIMOVIT y se revertirá el patrimonio fideicomisito al Estado dominicano en su calidad de fideicomisario.

Artículo 6. El FIMOVIT contará con un Comité de Administración y Control, que tendrá la función de órgano de gestión administrativa y supervisión, el cual estará integrado por los siguientes miembros: el ministro de Hacienda, quien lo

presidirá; el ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, vicepresidente; el ministro de Economía, Planificación y Desarrollo; el director ejecutivo del INTRANT, quien actuará como secretario de dicho comité.

Artículo 7. Se instruye al director ejecutivo del INTRANT para que lleve a cabo los actos necesarios para la constitución del FIMOVIT objeto del presente decreto, incluyendo la transferencia al patrimonio fideicomitado de los derechos y recursos asignados al INTRANT para la creación del fondo especial para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y cargas en la Tesorería Nacional, en cumplimiento a las disposiciones de la Ley núm. 63-17...

Artículo 8. El FIMOVIT, por ser un fideicomiso público, actúa como un sujeto de derecho fiscalmente neutro por lo que estará sometido al mismo régimen fiscal del fideicomitente.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los cinco (5) días del mes de octubre del año dos mil dieciocho (2018); año 175 de la Independencia y 156 de la Restauración.

Fecha esa última, en la cual, el Poder Ejecutivo cesa de manera temporal su participación en la administración y uso del fondo especial aquí tratado.

1.5. El Ministerio de Hacienda.

De acuerdo al portal oficial del Ministerio de Hacienda dominicano:

El Ministerio de Hacienda es una dependencia de la Presidencia de la República Dominicana, creada en el año 1844. La Ley No. 494-06, de Organización del Ministerio de Hacienda, y su Reglamento de Aplicación, No. 489-07, conforman la columna vertebral de su marco legal. Este organismo es responsable de elaborar, ejecutar y evaluar la política fiscal, que comprende los ingresos, los gastos y el financiamiento del sector público, asegurando su sostenibilidad en el marco de la política económica del Gobierno y la Estrategia Nacional de Desarrollo. (PP. <https://www.hacienda.gob.do/>).

A partir del año 2012, debieron comenzar las recaudaciones de recursos para ser asignados durante diez (10) años al Presupuesto General del Estado a favor

del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas. Por lo que, una vez recaudados estos recursos, por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), los mismos debieron ser transferidos a la Tesorería Nacional; organización esta, que funciona bajo la dependencia del Ministerio de Hacienda.

1.6 La Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

La Dirección General de Impuestos Internos es la institución que se encarga de la administración y/o recaudación de los principales impuestos internos y tasas en la República Dominicana.

La página oficial de la Dirección General de Impuestos Internos:

La DGII surge con la promulgación de la Ley 166-97, el 27 de julio de 1997 que fusiona las antiguas Direcciones Generales de Rentas Internas e Impuestos Sobre la Renta. En fecha 19 de junio del año 2006 se promulgó la Ley No. 227-06 que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Impuestos Internos. (PP. <https://dgii.gov.do/>).

Con Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo, la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), es la institución encargada, expresamente, de recaudar los recursos generados por los contribuyentes para el Fondo Especial.

Esta autorización se consigna expresamente en el párrafo I, del artículo 20 de la indicada ley, que expresa: “Con el objetivo de promover el desarrollo vial y la renovación del parque vehicular de transporte público de pasajeros y de carga se establece un impuesto adicional de dos pesos dominicanos (RD\$2.00) por galón al consumo de gasolina y gasoil, regular y premium, previsto en la Ley No.112-00, sobre Hidrocarburos. PÁRRAFO I. Este impuesto será recaudado por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

1.7. El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

EL Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), es el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre,

tránsito y seguridad vial de la República Dominicana. El INTRANT es una institución adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y su creación es ordenada en el artículo 7 de la Ley 63-17: “Por medio de la presente ley se crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), 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 presente ley y sus reglamentos”.

En su portal oficial se indica que:

La Ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que da origen al INTRANT fue aprobada el día 10 del mes de febrero del año dos mil diecisiete (2017), y promulgada el 21 de febrero de ese mismo año. Su misión es gestionar la rectoría nacional de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, con un enfoque integral para la transformación de los diferentes sectores, requeridos para el desarrollo socioeconómico de la República Dominicana. (PP. <https://intrans.gob.do>).

En el artículo 20 de su ley, como ya hemos citado, se consigna lo siguiente: “ La recaudación estimada por concepto del veinticinco (25%) del impuesto definido en el párrafo III, del Artículo 20 de la Ley No. 253-12, para el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible, será asignada durante diez (10) años al Presupuesto General del Estado a favor de un Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas en la Tesorería Nacional.

La administración y uso de estos recursos estará sometida a los sistemas de control interno y externo previstos por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas. También podrán constituirse instrumentos financieros con los recursos del fondo especial, con capacidad de emisión de valores respaldados en fideicomisos de oferta pública para dotar al INTRANT de una mayor agilidad y eficiencia financiera en el manejo de estos fondos, con

ajuste a las disposiciones de la Ley No. 189-11, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana.

Es a raíz de la promulgada la Ley 63-17, que, en el año 2018, mediante Decreto No. 353-18, el Poder Ejecutivo, autoriza al INTRANT, la constitución de un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del Sistema del Transporte en la República Dominicana, al amparo de la Ley No. 189-11 y del Reglamento No. 95-12, el cual se denominará “Fideicomiso de Movilidad y Transporte”. G. O. No. 10921 del 19 de octubre de 2018. Siendo a partir de la constitución de este Fideicomiso que el INTRANT inicia una participación activa dentro del esquema de administración de este fondo especial para el transporte público y su posible solución con respecto a los vehículos de pasajeros y de cargas.

El Fideicomiso de Movilidad y Transporte (Fideicomiso FIMOVIT) se crea con la finalidad principal de la organización, sistematización y modernización y optimización del servicio de transporte de cargas y pasajeros, a nivel local, sectorial y nacional, y coadyuvar al cumplimiento de las funciones y responsabilidades del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

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

En ese sentido, mediante el decreto 236-17 de fecha tres (03) de julio de 2017, se designa las autoridades que dirigirán las funciones y directrices de dicha institución, con el diseño de las estructuras y conformación de las políticas que se implementarán en la misma. Amparado en el nuevo marco legal, el INTRANT inició sus operaciones el 4 de julio de 2017, y así mismo sustituyó y absorbió las funciones de las cinco (5) instituciones vinculadas anteriormente al tránsito y al transporte en el Estado, como el Fondo de Desarrollo del Transporte 15 Terrestre

(FONDET), la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), el Consejo de Administración y Regulación de Taxis (CART) y la Caja de Pensiones y Jubilaciones de los Choferes del Transporte Público.

Partiendo de las funciones consagradas en la citada ley, y sincronizado con los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo (END), el INTRANT, a partir del año 2017, además de otras cosas, realizó las siguientes acciones:

- a) Con el Artículo 126 de la ley 63-17, sobre Subvenciones Económicas, el INTRANT entrego al Poder Ejecutivo, una propuesta, con diferentes opciones, para que, de manera provisional, el Poder Ejecutivo pueda definir acciones a corto plazo para el transporte público de pasajeros urbano e interurbano, hasta tanto el Ministerio de la Presidencia, defina, en su totalidad, el Plan de Movilidad de Transporte de Pasajeros.

- b) Ha solicitado a todos los operadores, la información concerniente a los vehículos de transporte, así como los choferes de los mismos. Esta información, compuesta por los datos de cantidad de choferes afiliados, ruta, tipo, año y combustible que utiliza el vehículo que posee, ha sido suministrada por ellos, en formato físico y digital y estamos asegurando el tener el 100% de ella de manera digital para su sistema de información y análisis interno.

No obstante lo antes citado, El INTRANT, como institución creada para regular el transporte en la República Dominicana, debe trabajar en la identificación, solicitud y uso de los fondos recaudados a través del Fondo Especial, para proceder con las ejecuciones de proyectos de mejoras para los vehículos de transporte público de pasajeros, con el objetivo contribuir al mejoramiento de ese sector con sus usuarios.

Según la página oficial de Fiduciaria Reservas:

El objetivo de este fideicomiso es administrar y aplicar los recursos que forman parte del patrimonio fideicomisito para destinarlos a la realización de las obras y la prestación de los servicios que, conforme su

programación y presupuesto, resulten necesarios para cumplir con la organización, sistematización, modernización y eficiencia del sistema de transporte de cargas y pasajeros. - Construir, desarrollar y adecuar las instalaciones e infraestructura de servicios complementarios requeridas para el logro de transformación del sistema de transporte de cargas y pasajeros. - Cumplir con las obligaciones legales y las operaciones materiales necesarias. (PP. <https://www.fiduciariareservas.com/Proyecto>).

1.8 Fiduciaria Reservas.

Anteriormente mencionamos que con el Decreto No. 353-18, el Poder Ejecutivo, autoriza la constitución de un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del Sistema del Transporte en la República Dominicana, siendo aquí que la Fiduciaria Reservas entra a ser parte del esquema de administración y ejecución del Fondo Especial aquí estudiado.

La concesión a la Fiduciaria Reservas de ser parte de este esquema de administración, se da expresamente en el artículo 3, del citado decreto, al expresar: “serán partes del FIMOVIT, el INTRANT, en calidad de fideicomitente y fideicomisario; el Estado dominicano, representado por el INTRANT, con la facultad de incorporarse al fideicomiso al momento de su constitución en calidad de fideicomitente, o posteriormente como fideicomitente adherente, y la Fiduciaria Reservas, como fiduciaria designada para la representación y administración del fideicomiso.

El mismo portal Fiduciaria Reservas expone que:

En el sentido de lo antes expresado, resulta obvio que, los recursos: pocos, muchos o ningunos, correspondientes al Fondo Especial para la renovación vehicular público de pasajeros y cargas, están confiados a Fiduciaria Reservas mediante el Fideicomiso FIMOVIT, con el poder absoluto para administrar y aplicar los recursos que forman parte del patrimonio fideicomisito para destinarlos a la realización de las obras y la prestación de los servicios que, conforme su programación y presupuesto,

resulten necesarios para cumplir con la organización, sistematización, modernización y eficiencia del sistema de transporte de cargas y pasajeros. Así como para construir, desarrollar y adecuar las instalaciones e infraestructura de servicios complementarios requeridas para el logro de transformación del sistema de transporte de cargas y pasajeros. Y También cumplir con las obligaciones legales y las operaciones materiales necesarias. (PP. <https://www.fiduciariareservas.com/Proyecto>).

Capítulo II. Contexto del Fondo Especial.

2.1 Vehículos de pasajeros en la actualidad.

En la tesis de Linares y Santa (2021) se han establecido ciertos, a saber:

Según datos de una encuesta realizada por la Unión Europea (UE) y la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) a solicitud del INTRANT (INTRANT, 2018, párr. 1), el 36% de las personas residentes en el Gran Santo Domingo se desplazan utilizando el transporte público. Esto representa un poco más de un tercio de la población que se desplaza en aquel 4 municipio. Este 36% el estudio lo divide en: 9% para el sistema del Metro Santo Domingo, 14% para los “conchos” y por último un 13% que corresponde al transporte en guaguas/autobuses.

Se observa la necesidad de eficientizar el sistema de transporte público, para lograr convertir este medio en la principal alternativa utilizada en la gran ciudad de Santo Domingo. Mostrando que un 55.7% de los encuestados confirmaron el uso del transporte común.

De acuerdo a Pérez (2011): “El servicio de transporte debe prestarse en condiciones que garanticen la conducción de las personas sanas y salvas al lugar de destino. Igualmente, la prestación del servicio debe garantizar integridad de la infraestructura y de las personas contra los riesgos inherentes a la actividad transportador. la calidad del servicio y su incidencia en la satisfacción de los clientes Cooperativa de Transporte Flota Pelileo.”

De acuerdo a Vásquez (2018):

El transporte público de pasajeros en Santo Domingo está controlado por el desorden, con flotillas de vehículos deteriorados, inseguros, carentes de comodidad y con una tarifa de pasajes, además de muy elevadas para los usuarios, con poca regulación. El transporte público de pasajeros en Santo Domingo está controlado por el desorden, con flotillas de vehículos

deteriorados, inseguros, carentes de comodidad y con una tarifa de pasajes, además de muy elevadas para los usuarios, con poca regulación. (Vásquez, 2018, citando a Francisco Quiroz).

El autor cita que, en el Distrito Nacional el parque vehicular registrado al 31 de diciembre de 2017 ascendió a la cifra de 1,007,945.15 unidades y en la provincia de Santo Domingo la cifra registrada a la misma fecha fue de 671,963.43 unidades, lo que suma un total de 1,679,908.58 unidades.

Según estadísticas de la recientemente eliminada Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET) para 2017, en la zona metropolitana operaban 206 rutas urbanas y suburbanas con una flota de 21,500 vehículos de baja capacidad organizados en 205 sindicatos de transportistas, de 12 federaciones distintas.

La oferta de transporte público de pasajeros en la zona metropolitana del Gran Santo Domingo se realiza actualmente con la siguiente repartición modal:

a) Carros de “Cocho” estos de carros de cuatro puertas, generalmente tipo sedán, en los cuales se transportan un máximo de 6 personas (más el conductor) y que actualmente se caracterizan por estar en muy mal estado, puesto que la mayoría de estas unidades tienen en promedio más de 25 años de antigüedad. La manera en que opera este servicio es recogiendo y dejando pasajeros a lo largo del trayecto de sus respectivas rutas sin parada específica alguna. Este es el modo de transporte más utilizado en el Gran Santo Domingo.

b) Guaguas” (Autobuses, Minibuses y Microbuses) Este sistema de autobuses está regulado por diferentes sindicatos. Operan de igual forma que el carro “concho”, recogiendo y dejando pasajeros donde ellos lo solicitan a lo largo de las rutas. Representa otro servicio de muy baja calidad para la población, debido al deterioro y antigüedad de las unidades vehiculares utilizadas en esta tipología modal. Entre minibuses y microbuses hay 83 rutas con 2,899 unidades. En cambio, de autobuses hay 6 rutas con un total de 72 vehículos.

c) "Moto Concho" Es una especie de taxi en motocicleta, en la cual se transporta de 1 a 2 pasajeros. Es el método de transporte más popular de la República Dominicana, producto de la ineficiencia de la planificación en el sector transporte, dicho modo suplente las necesidades básicas de movilidad a mediana distancia. Su popularidad radica en el factor económico, ya que representa el sustento de muchas familias de escasos recursos y en la rapidez del traslado que estos pueden realizar en zonas de difícil acceso para otros tipos de vehículos. En la zona del Gran Santo Domingo el 8.1% de viajes en transporte público se realiza en esta tipología modal

2.2 El Fondo Especial, solución única o no.

De acuerdo a Morales y Vicuña (2014):

Debido al crecimiento poblacional y demográfico acelerado en varias ciudades, las personas generalmente se ven obligadas a recorrer mayores distancias que requieren mayores tiempos para poder llegar a sus lugares de trabajo, estudio o diversión, todo esto conlleva a que exista un desgaste del transporte público y además a que el mismo poco a poco sea insuficiente para satisfacer las necesidades de la población. (Morales y Vicuña, 2014).

Para Vásquez (2018):

Ningún país puede avanzar si no tiene un transporte público eficiente". Asimismo, y citando a Hamlet Hermann, en su artículo "Una ciudad colapsada. La ciudad como escenario del caos vehicular" para el periódico Diario Libre: expresa que el tránsito y el transporte en Santo Domingo están sumidos en una profunda crisis. Y esa crisis llegó para quedarse entre nosotros por muy largo tiempo, si no se toman medidas basadas en la realidad cotidiana. (Vásquez, 2018, también citando a Luis Molina, técnico en seguridad vial).

De acuerdo a Santana y Marte (2017):

El transporte urbano de pasajeros, es uno de los más conflictivos, especialmente en el Distrito Nacional y la Provincia de Santo Domingo, donde la situación de la baja capacidad de los vehículos que operan el transporte público es aún más grave, pues el 86% corresponde a carros de concho, con una capacidad de 5 pasajeros. (De acuerdo a Santana y Marte (2017)).

Ruiz, citando a Banister (2005), expresa que este último afirma que: “solo se garantiza la sostenibilidad de una urbe si se resuelve de forma eficiente el problema del tránsito y el transporte, y en línea con ese principio, es imprescindible introducir la sostenibilidad como una variable de primer nivel en la planificación y desarrollo de las infraestructuras de transporte.”

Este autor cita en su estudio que: en todas o casi todas las grandes urbes y áreas metropolitanas a escala mundial se apuesta en mayor o menor medida por disponer de modernos sistemas de transporte y, en consonancia, coordinar y sufragar la creación de infraestructuras. Y concluye en ese aspecto que la razón es bien sencilla: la movilidad urbana tiene especiales connotaciones sociales, especialmente de redistribución de riqueza, pero también es relevante el hecho de que los poderes públicos son conscientes de que la competitividad de las ciudades depende de que sus habitantes se puedan mover de la mejor forma posible.

Por lo anterior, establece, entre otras cosas, que: de una forma u otra, las autoridades públicas acaban estableciendo reglas para, primero, que existan las suficientes redes de transporte que den servicio a la ciudadanía, y segundo, que se financien y coordinen de una determinada manera, con un cierto porcentaje de fondos públicos que complementen los fondos provenientes de las tarifas que pagan los usuarios.

En cuanto a la sostenibilidad de lo segundo de estas reglas, el autor identifica la iniciativa objeto de nuestra investigación, reciente y única en este aspecto (financiamiento) la cual se materializa en el año 2012, mediante la promulgación

de la sugerente Ley 253-12 para el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible.

Esta norma estableció un fondo especial para el financiamiento del transporte colectivo. Contiene interesantes instrumentos para el desarrollo del sector, especialmente para su financiamiento. Así, en su artículo 20 expone: “Con el objetivo de promover el desarrollo vial y la renovación del parque vehicular de transporte público de pasajeros y de carga se establece un impuesto adicional de dos pesos dominicanos (RD\$2.00) por galón al consumo de gasolina y gasoil, regular y premium”.

De este ingreso bruto, dicha Ley destina el 25% a la renovación de los autobuses y vehículos de transporte colectivo de pasajeros, es decir, a lo que en el argot del transporte colectivo se denomina material rodante. Según las informaciones recabadas, consta que se han recogido hasta la fecha varios miles de millones de pesos dominicanos, que no es una cantidad desdeñable, pero según las fuentes consultadas, no existe por el momento una clara asignación de estas cifras al fin explicitado, es decir, consignado a la modernización de la flota.

En cualquier caso, afirma su estudio que, es constatable la capacidad del Estado dominicano para obtener los recursos suficientes para dotar al sector de los transportes públicos de un impulso decisivo. Pero es claro, que el autor, no sólo se circunscribe en la tesis única de hacer mejoras de los vehículos del transporte de pasajeros a través del fondo. Sino, más bien, plantea a través de su estudio que estas mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros deben ser complementadas con otros medios o tipos de transporte alternos.

En otra de sus investigaciones, el autor recomienda que: por lo tanto, ningún responsable de las administraciones públicas debe pensar que la solución a la mejora del tránsito en las ciudades pasa por invertir en infraestructuras para los carros, elevados, etcétera, sino que la solución pasa siempre por un conjunto de iniciativas, donde el transporte colectivo debe estar muy presente, debe ser el elemento capital en el diseño de la ciudad y, en consecuencia con ello, las ciudades deben proyectarse teniendo en cuenta el sistema de transporte

colectivo y, una vez se han tomado las decisiones para proyectar, construir y hacer funcionar dichas redes, es igualmente importante fijar las reglas para coordinar ese transporte urbano y hacerlo sostenible en el ámbito económico y operativo.

Este autor en encuestas realizadas a las federaciones de choferes, ha constatado que existen problemas para cumplir la legislación en algunas materias, tanto de los transportistas como de otros agentes, en especial la iniciativa estatal, Ley 253-12, antes citada sobre el fondo especial para el financiamiento del transporte colectivo.

Según las informaciones que recaba, consta que se han recaudado hasta la fecha varios miles de millones de pesos dominicanos, pero según las fuentes consultadas no existe por el momento una clara asignación de estas cifras al fin explicitado, es decir, a la modernización del parque vehicular. Se demuestra, por tanto, la capacidad del Estado dominicano para obtener los recursos suficientes para dotar al sector de los transportes públicos de un impulso decisivo. Pero, evidentemente, siempre que las leyes se cumplan”.

2.3 Criterio Jurisprudencial.

La falta de información sobre la utilización y ejecución del Fondo Especial aquí tratado, hizo que algunos representantes de los choferes solicitaran lo mismo de forma judicial. Consecuentemente pronunciándose el Tribunal Constitucional en cuanto al tema, en el sentido siguiente:

La Sentencia TC/0589/18, (2018) da su criterio en cuanto al uso de esos fondos, cuando expresa:

En ese sentido se hace evidente que el mandato de disponer de los fondos recaudados para la renovación de la flota vehicular del transporte público de pasajeros y carga fue mantenido por el legislador -a los fines de garantizar la seguridad jurídica- en la nueva ley, con la diferencia de que la administración de los mismos ahora corresponde a otra institución, a

saber, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). (Tribunal Constitucional dominicano, 2018, Sentencia No. TC/0589/18).

En esa tesitura, la Ley núm. 63-17 considera el transporte público terrestre de pasajeros como un servicio público y de interés público, regulado y gestionado por el Estado a través del INTRANT y los ayuntamientos. (Tribunal Constitucional dominicano, 2018, Sentencia No. TC/0589/18)

En la Sentencia TC/0349/16, este colegiado manifestó que el servicio de transporte colectivo es, sin lugar a dudas, un servicio público, sinónimo de crecimiento económico y progreso de una sociedad, lo que obliga al Estado a garantizar su acceso, y a tomar cualesquiera medidas sean necesarias para garantizar su acceso, así como la calidad y la eficiencia del mismo, a los fines de que prevalezca el interés general.

En su artículo 53, relativo a los derechos de los consumidores, la Constitución establece que: “toda persona tiene derecho a disponer de bienes y servicios de calidad, a una información objetiva, veraz y oportuna sobre el contenido y las características de los productos y servicios que use o consuma, bajo las previsiones y normas establecidas por la ley (...)”.

Ciertamente, el mal estado de la flota vehicular del transporte público de pasajeros y de carga de la República Dominicana afecta la calidad de dicho servicio, así como también disminuye la capacidad competitiva de ese sector con respecto a empresas privadas que no dependen de los planes estatales para mantener en condiciones óptimas sus vehículos y, por ende, pueden ofrecer un servicio de mejor calidad a los usuarios; quienes en consecuencia, se ven obligados a pagar más dinero por un servicio que está acreditado como básico en el ordenamiento legal dominicano.

En ese tenor la propia Ley núm. 63-17 despliega, en su artículo 34, que:

La prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros se hará en vehículos que garanticen la seguridad de los usuarios y de los

terceros”; y en su artículo 38 propone que “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. (Ley No. 63-17, Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, 2017, art. 34)

De igual forma, esta ley establece los requisitos que deberán cumplir los vehículos destinados al transporte público de pasajeros y carga, requisitos que serán verificados a través del sistema de inspección al que deben ser sometidos para garantizar la calidad y seguridad de este servicio.

Es evidente que el servicio de transporte público de pasajeros y de carga, constituye una necesidad creciente, pues los usuarios requieren cada vez más contar con un servicio que sea asequible y digno. De ahí viene que el Estado, como garante de los derechos fundamentales y responsable de poner a disposición de los ciudadanos y ciudadanas servicios que realmente satisfagan sus necesidades, debe ser proactivo en la planificación y estructuración de un servicio de transporte que se ajuste a las exigencias que la propia modernidad dicta, así como también cumplir con los mandatos constitucionales y legales de ofrecer a la ciudadanía servicios de calidad, que como en el caso del transporte público facilitan la conectividad entre territorios y personas que dependen o se auxilian de este servicio para ejercer otros derechos fundamentales como el derecho al trabajo, a la educación, a la salud, a la cultura y al deporte, entre otros; y por ende, tienen un impacto determinante en el alcance del progreso nacional.

2.4 Breve reseña sobre las recaudaciones.

Hasta aquí, tenemos elaborada una visión general sobre el tema en cuanto a criterios, posiciones, facultades en incidencias de los actores involucrados para concretizar el objetivo para lo que fue creado el Fondo Especial para Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Carga.

Resulta necesario, entonces, en este nivel de la investigación en que estamos, elaborarnos una idea más concreta y, sobre todo, en números (cuantificable), de la magnitud o alcance, en cuanto a recursos económico con que cuenta el fondo, o, por lo menos, una panorámica de su potencial de recaudación de recursos para el financiamiento de las mejoras para transporte de pasajeros y cargas.

En el caso del impuesto de los RD\$2.00 sobre cada galón de gasolina y gasoil, lo que se recaude por ese concepto es para un uso específico establecido en la Ley 253-12, que es la reforma fiscal que se aplicó desde el 2013, donde se indica que el 25% de esos recursos sería para la renovación del parque vehicular del transporte público y el 75% para proyectos de construcción vial.

Hasta junio del año 2021, ese gravamen ha generado RD\$11,669.2 millones (RD\$10,907.3 millones entre 2013 y 2020 más RD\$761.9 millones en enero-junio de este año), lo cual no es tanto como creen los transportistas, pero sí es mucho o suficiente para satisfacer sus necesidades.

De acuerdo al artículo de opinión de Delgado (2021) el autor expuso que:

En el período 2013-2020, de los RD\$10,907.3 millones recaudados, el 75% (RD\$8,180.4 millones) debieron invertirse en infraestructura vial y el 25% (RD\$2,726.8 millones) se tenía que invertir para renovar los vehículos del transporte público. Concluyendo, informando que, aunque correspondía hasta el año 2017, por ley al Ministerio de la Presidencia la coordinación del uso de esos fondos, esa institución nunca ha ofrecido un informe detallado sobre la forma en que se habrían utilizado. (Artículo de opinión en el periódico El Dinero, 2021, de Delgado Esteban, denominado ¿Cuánto aporta el impuesto de los RD\$2.00 al galón de gasolina y gasoil?)

Asimismo, en el portal del periódico Z-Digital (2021) se expuso que:

El presidente de la Confederación Nacional del Transporte (Conatra), Antonio Marte, presentó una denuncia en contra de los exministros de Hacienda, de la Presidencia y Administrativo del gobierno de Danilo

Medina, a quienes exige explicar dónde están los 17 mil millones de pesos, que asegura se han recaudado a partir del 2012 mediante el impuesto a los combustibles. (Portal Z-Digital, del 13 de mayo del año 2021, [https://z101digital.com/.](https://z101digital.com/))

Posteriormente, encontramos también otro artículo publicado por el Periodista Adalberto de La Rosa, en el Periódico Diario Libre, versión digital de fecha 1 de julio del año 2022, donde recoge la opinión del mismo Antonio Marte, el cual plantea que el fondo cuenta con más de siete mil millones de pesos que los choferes tienen ahorrados por el cobro de dos pesos en los combustibles, y que maneja el Ministerio de Hacienda, debe ser utilizado para cambiar la flotilla vehicular del transporte.

Pero, esto no se queda ahí, en el mismo sentido, mediante comunicación de fecha 11 de marzo del año 2022, dirigida al actual presidente de la República Dominicana, Luís Abinader Corona, vía El Consejo Económico y Social (CES), la Confederación Nacional de Organizaciones del Transporte (CONATRA), expone una propuesta para el programa gubernamental de reforma del sector transporte. Exponiendo en uno de sus considerandos para motivar la misma, lo siguiente:

CONSIDERANDO: Que según un cálculo realizado por técnicos especializados, los recursos recaudados hasta el momento para la sustitución de la flota vehicular del transporte público de pasajeros y de carga, oscila la suma de miles de millones de pesos, con los cuales se contribuiría a la solución de los males de este sector y se beneficiaría de manera directa a los usuarios de este servicio a nivel nacional, además de lograr una verdadera reorganización y adecuación de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito, la seguridad vial y el mejoramiento del medio ambiente, lo que se traduciría en un trascendental avance, progreso y modernidad de la República Dominicana. (Comunicación vía Consejo Económico y Social (CES) a la presidencia de la República Dominicana, 2022).

En esta ocasión, otro de los organismos más representativo del sector transporte en la República Dominicana también muestra grado de ignorancia del tema, digamos por las mismas razones anteriores, al expresarse en el sentido siguiente: “los recursos recaudados hasta el momento para la sustitución de la flota vehicular del transporte público de pasajeros y de carga, oscila la suma de miles de millones de pesos”; dando una cifra vaga o, en esos términos, diríamos ninguna.

De acuerdo al portal de movilidad y vialidad en el país (2022):

Las cifras no oficiales o solo mencionadas por los empresarios o representantes del transporte, su visible desinformación o desconocimiento del tema toma fuerzas, en otro artículo publicado por Matías Audisio, a través de la página web portal movilidad, en fecha 8 de septiembre de 2022, quien recoge la posición de la Central Nacional de Transporte Unificado (CNTU), donde su representante, el señor William Figuereo afirma: “Tenemos que tener casi 18.000 millones ya guardados desde el 2012 hasta acá. (CNTU propone destinar el fondo de la Ley 112 para movilidad eléctrica en República Dominicana Jueves 08 sep, 2022, Matías Audisio, <https://portalmovilidad.com/>)

Mediante una comunicación, como respuesta a las cifras citadas por los representantes del sector transporte, y ahora cifras, aunque no oficiales podríamos decir oficiosas por la fuente de dónde vienen, a través de un comunicado, Donald Guerrero, pasado ministro de Hacienda hasta el año 2020, indicó que: “Desde diciembre de 2012 hasta agosto de 2020, el 25 % del monto recaudado por el impuesto selectivo adicional al gasoil y la gasolina ascendió a RD\$ 2,592.2 millones. El 75% restante del monto recaudado fue de RD\$ 7,776.6 millones. El total ascendió a RD\$ 10,368.8 millones.”

Manifiesta en su misiva que "Es falso, por tanto, que se dispusiera de un fondo de RD\$ 17,000 millones para la flotilla del transporte". Asimismo, señaló que los recursos recaudados por el impuesto de RD\$ 2 por galón que correspondían al

25 % para fines de renovación de flotilla vehicular fueron depositados de manera íntegra en el Fondo 2073 de la Tesorería Nacional y nunca fueron utilizados.”

Sigue expresando que: “en dicho Fondo, hasta el 10 de agosto de 2020, había RD\$ 2,552.4 millones disponibles. Este monto se obtiene al restarle a los RD\$ 2,592.2 millones recaudados, según lo reportado por la DIGEPRES, unos RD\$ 39.8 millones correspondientes a rezagos de reportería en la recepción de estos fondos por la Tesorería Nacional. Este rezago, inferior al 2% del total, se normaliza al final del año cuando se realiza el cierre de las cuentas presupuestarias.”

Sobre el uso o no, expresa que, "ni el Ministerio de la Presidencia ni el INTRANT, instituciones dispuestas por las leyes 253-12 y 63-17, respectivamente, para coordinar la utilización de dichos fondos, ejecutaron gastos con ellos. En otras palabras: durante el gobierno de Danilo Medina estos recursos nunca fueron usados ni desembolsados".

Por todo lo anterior, debemos concluir que la iniciativa de la creación del Fondo Especial resulta un instrumento eficaz en la recaudación de recursos como fuente de financiamiento, su potencial es de crecimiento constante e ininterrumpido, al menos hasta que haya consumo de combustible que es de donde se generan los recursos y, se cuenta con una estructura administrativa idónea para la ejecución del objetivo del Fondo.

Por el contrario, se observa una falta de transparencia en el uso de los recursos obtenidos mediante el Fondo. Debido a que, las autoridades responsables de la administración y ejecución de los recursos generados a favor del Fondo, no han satisfecho las necesidades a que tienen derecho los transportistas, contribuyentes y usuarios del servicio de transporte público, en cuanto a informaciones generales; elaboración recurrente de informes de inversiones; planes y ejecutorias del objetivo planteado para lo cual fue creado el Fondo; no uso de estos recursos para el objetivo dispuesto, y en muchos casos hasta desviado de su propósito.

Y es que, debe llamarnos la atención el hecho de que, representantes de organización de choferes como las citadas, al referirse sobre el tema con cifras posibles o no oficiales, se infiere, Indiscutiblemente, que el tema es oculto, un misterio, o, en el peor de los casos, solo pecan de ignorante sobre el mismo.

2.5 Gobierno Central y el Fondo Especial.

A través de un estudio realizado por la firma consultora internacional SYSTRA, a solicitud de la Agencia Francesa de Desarrollo, con fondos de la Unión Europea, destacó en su diagnóstico unas puntualizaciones del transporte público de pasajeros como es:

- a) Se realizan más de tres millones de viajes diarios, de los cuales el 42% es en transporte privado, 36% en transporte público, 21% peatonal y menos del 1% utiliza la bicicleta.
- b) De la oferta de superficie independiente del servicio que existe, 16 mil unidades son carros de transporte público (concho), 3,000 unidades de mini-microbuses y los autobuses urbanos corresponde a la operadora del estado. De ese parque vehicular independiente, la edad de la flota es de más de 20 años.
- c) Cada viaje tiene una duración promedio de 1 hora 30 minutos, costando RD\$50.00 cada viaje.
- d) No existe una tarifa integrada.
- e) Dentro de las políticas públicas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) contiene: i) organización del servicio y de la intermodalidad; ii) política tarifaria integrada y social; iii) política fiscal a favor de la movilidad

sostenible; iv) política de gestión de la demanda; v) modernización del parque vehicular.

Como puede notarse, el estudio antes señalado identificó, dentro de otras necesidades y problemáticas del sector de transporte público de pasajeros la necesidad de modernización del parque vehicular. Por lo que animado en ese estudio el Gobierno Central plantea algunas propuestas para el mejoramiento, en términos generales, el sector transporte del país como:

- a) Elaborar e implementar los reglamentos que se establecen en la ley 63-17. la reforma del sector transporte, en el marco de la ley, conlleva la elaboración de los reglamentos para implementar las diferentes reformas que se establecen en la misma, siendo la más ambiciosa la estrategia de implementar un plan de movilidad urbana y un plan de acción para la ciudad de Santo Domingo o cómo se le denomina el "Gran Santo Domingo" que en este momento no contaba con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible además del plan maestro del sistema de metro.
- b) Gestionar el financiamiento de la ejecución de estos proyectos.
- c) Implementar un plan de movilidad urbana sostenible: Actualmente el gobierno dominicano, se encuentra en la Implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo (AIPMUS), con las siguientes acciones priorizadas que son:
 - i) Sistema integrado de transporte público (SITP) de bajas emisiones para el gran santo domingo;
 - ii) Estudios para definir las características de las inversiones en infraestructura de la red integrada (Ampliación metro, Corredor 27 de febrero, BRT).

- ii) Estudios y diseños para el sistema de transporte masivo en Santiago.
- iii) Estructuración de sistema integrado de tarifa para el Gran Santo Domingo, actual.
- iv) Diseño de corredores BRT en Santo Domingo.
- v) Apoyo a la implementación de corredores de buses y sustitución de conchos en 9 corredores (Incluye Av. Núñez de Cáceres, Av. Churchill, Av. Lincoln, Av. Charles de Gaulle).
- vi) Estructuración terminal multimodal.
- vii) Electrificación de corredores de buses OMSA.
- viii) Mejora en la conectividad, la circulación y la competitividad:
- ix) Plan de circulación del centro del Distrito Nacional.
- x) Plan vial del Gran Santo Domingo.
- xi) Eficiencia logística en la carga urbana.
- xii) Promoción del transporte no motorizado.
- xiii) Manual de ciclovías para la República Dominicana.
- xiv) Sistema de bicicleta pública eléctrica de Santo Domingo.
- xv) Red de ciclovías en Santo Domingo.
- xvi) Ciclovía modelo en Santiago.
- xvii) Fortalecimiento institucional.
- xviii) Fortalecimiento del INTRANT como ente gestor del sistema integrado.
- xix) Fortalecimiento a la OMSA y empresas privadas en gestión eficiente de flota de buses.
- xx) Apoyo social a la creación de empresas privadas de buses.

- xxi) Fortalecimiento de la capacidad de gestión del tráfico en el INTRANT y municipios del GSD.

En curso está la integración del nuevo corredor Núñez al SITP con el pago electrónico implementado recientemente, formulación de nuevos corredores transformados en la Churchill y Charles de Gaulle, extensión de la línea 2 de METRO, ampliación de capacidad de L1, construcción de la línea 2 de teleférico en los Alcarrizos, estudio y construcción de la línea de transporte masivo en la 27 de febrero, reforma de los corredores de OMSA y promoción de movilidad no motorizada con acciones a favor de la ciclo infraestructura, implementación del PMUS de ciudad colonial con la Alcaldía del DN, desarrollo de proyecto en barrios vulnerables como es el caso de Domingo Sabio, implementación de acciones a favor de la movilidad en Santiago de los Caballeros, terminales interurbanas, mejoras de los accesos y conectividad de las zonas turísticas y gestión de la eficiencia y competitividad del sector de carga.

Como bien expresamos al iniciar nuestras explicaciones sobre el Gobierno Central y el Fondo Especial, las propuestas del gobierno se basan, para las mejorías del sector transporte, en propuestas e intenciones generales; por lo que no se refieren de manera específica o particular sobre el mandato del uso del “Fondo Especial para el Mejoramiento del Transporte Público de Pasajeros”. Dejando el tema a lo establecido en el artículo 20 de la Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

En consecuencia, debemos confirmar que el papel activo para la implementación de un plan que materialice el fin buscado por el Fondo Especial aquí tratado, queda en la absoluta potestad del INTRANT; y también con la responsabilidad absoluta de ubicar e identificar donde se encuentran, materialmente estos fondos y, particularmente, proceder a su ejecución según los términos fijados por la propia Ley 63-17, y dar cumplimiento a las demandas de los transportistas de su use eficaz y estratégicamente.

2.6 El FIMOVIT y el Fondo Especial: Posible Solución.

Mediante el Decreto No. 353-18, el Poder Ejecutivo, autoriza la constitución de un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del Sistema del Transporte en la República Dominicana.

El Fideicomiso de Movilidad y Transporte (Fideicomiso FIMOVIT) se crea con la finalidad principal de la organización, sistematización y modernización y optimización del servicio de transporte de cargas y pasajeros, a nivel local, sectorial y nacional, y coadyuvar al cumplimiento de las funciones y responsabilidades del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). Administrar y aplicar los recursos que forman parte del patrimonio fideicomitado para destinarlos a la realización de las obras y la prestación de los servicios que, conforme su programación y presupuesto, resulten necesarios para cumplir con la organización, sistematización, modernización y eficiencia del sistema de transporte de cargas y pasajeros. - Construir, desarrollar y adecuar las instalaciones e infraestructura de servicios complementarios requeridas para el logro de transformación del sistema de transporte de cargas y pasajeros. - Cumplir con las obligaciones legales y las operaciones materiales necesarias.

La Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo en fecha 19 de octubre del año 2018, a través de su portal digital, informó que: “Con la finalidad del fortalecer la gestión y administración de los recursos económicos para el desarrollo de proyectos que mejoren el transporte y la movilidad, y reduzcan su impacto en el gasto de las familias y las empresas, el Presidente de la República autorizó, mediante el decreto núm. 353-18, la constitución del Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT), público e irrevocable, con una duración de 20 años. Tendrá como fideicomitente y fideicomitado al INTRANT y a la Fiduciaria Banreservas, como representante y administradora”.

Continua, “El FIMOVIT, a través de la gestión y administración de los fondos aportados, desarrollará proyectos que coadyuven a la organización, sistematización, modernización y desarrollo del sistema de transporte en la

República Dominicana. En ese mismo sentido, el presidente instruye al INTRANT a que transfiera al FIMOVIT el fondo especial para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y cargas, proveniente del 25 % del impuesto definido en el párrafo III del artículo 20 de la Ley núm. 235-12, según lo establece el artículo 20 de la ley núm. 63-17”.

Y Sigue, “este fideicomiso tendrá un Comité de Administración y Control, encargado de la gestión administrativa y supervisión. Estará integrado por el ministro de Hacienda, quien lo preside y tendrá voto calificado en caso de empate; el ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, vicepresidente; el ministro de Economía, Planificación y Desarrollo; y el director ejecutivo del INTRANT, secretario.

No obstante, este mandato, y la existencia del FIMOVIT para los fines creados, hasta la fecha de la presente investigación no hay evidencia de que los recursos aportados mediante el Fondo para la Renovación de Vehículos de Transporte Públicos de Pasajeros haya impactado directamente ni a propietarios de vehículos, ni a los que ofrecen el servicio, ni, mucho menos a los usuarios de este servicio de transporte. Haciendo esta realidad, justas las demandas de los operadores de rutas que ofrecen el servicio a través de sus vehículos.

Bien, si aún los recursos recaudados a través del Fondo Especial no han sido transferidos al FIMOVIT., tal como es mandatorio, por lo que no cuenta con la disponibilidad de estos recursos para su uso de inmediato; este mecanismo de administración de los recursos del fondo es un medio idóneo para dar cumplimiento a los fines y a los objetivos buscado a través de este Fondo Especial.

INTRANT cuenta con programas ya diseñados, como el Plan de Chatarrización y el del propio de Revisión Vehicular (mal llamado el de la Revista), que van encaminados al cambio de vehículos de transporte públicos viejos y en mal estado por nuevas unidades. Por lo que, una vez sean transferidos los recursos asignados al fondo, y ya con los programas o planes identificados, INTRANT a través del FIMOMIT, estaría en condiciones de dar respuesta a las exigencias y reclamos de los choferes de transporte público. Estos así porque, como bien

expresa Esteban Delgado en su artículo: si no son tanto los recursos como dicen los choferes, si el fondo cuenta con recursos suficientes que pueden impactar significativamente al transporte público de pasajeros, a través del cambio de vehículos viejos por nuevos.

Y es que, con el libramiento de estos fondos y el FIMOVIT., se pudiese hasta dar participación a otros sectores de la economía como los vendedores de vehículos (dealer); las entidades de intermediación financiera; la economía familiar; y, hasta inversionistas que quieran dedicarse a colocar dinero en el sector de transporte público de pasajeros.

A modo de ejemplo de esta posible dinámica económica, podría ser que inversionistas o empresarios del transporte tengan la oportunidad de usar recursos propios para la importación de vehículos para uso de transporte público; que los choferes o interesados puedan adquirirlos directamente de los Dealers; y que, estos últimos a través del FIMOVIT., puedan acceder a facilidades de compra y financiamientos a intereses blandos y bajos por constituir esto un eje estratégico para el sector transporte. Los principales resultados esperados serían:

- i) Financiar el parque vehicular a través del FIMOVIT o de MIPYMES;
- ii) Ayudaría con el proceso de Chatarrización al final de su vida útil;
- iii) Evitar alta tasa de emisión gases CO₂;
- iv) Mejorar la seguridad vial de las ciudades y las condiciones de transporte.
- v) Los componentes financieros contemplarían: i) Préstamo concesional para el financiamiento de unidades vehiculares; ii) Rendimiento o ganancias generados por el propio uso de los recursos del fondo para extender su uso de manera indefinida; iii) Aportaciones estatales complementarias, no totales, al Fondo de Renovación en caso querer expandir el gasto.

En cuanto al criterio de elegibilidad, serían beneficiarios sin complicaciones, los vehículos destinados al sector de transporte público vehicular y por cumplimiento de los años de su vida útil según contempla la ley. También, existe espacio, sino mediante el acceso a los fondos recaudados directamente; mediante el rendimiento o ganancias generado por la ejecución del fondo a favor de otros beneficiarios como el recurso humano de las instituciones que trabajo para el mejoramiento y la implementación de programas en la búsqueda de solucionar la problemática del transporte público.

Capítulo III. Ejecución financiera y presupuestaria.

3.1 Niveles de recaudación de recursos.

Según Ruiz (2015):

Se han recogido hasta la fecha varios miles de millones de pesos dominicanos, que no es una cantidad desdeñable, pero según las fuentes consultadas, no existe por el momento una clara asignación de estas cifras al fin explicitado, es decir, consignado a la modernización de la flota. (Ruiz, 2015, en su trabajo titulado: Un Nuevo Modelo de Transporte para el Gran Santo Domingo.)

Como se ha supra indicado, hasta junio de 2021, ese gravamen ha generado RD\$11,669.2 millones; o sea, RD\$10,907.3 millones entre 2013 y 2020 más RD\$761.9 millones en enero-junio del año 2021. Por lo que de los RD\$10,907.3 millones recaudados, el 75% (RD\$8,180.4 millones) debieron invertirse en infraestructura vial y el 25% (RD\$2,726.8 millones) se tenía que invertir para renovar los vehículos del transporte público. Cosa esta última que, a través de esta investigación, no pudimos confirmar el uso de esos recursos del fondo para los fines indicados.

Por otro lado, el señor Donald Guerrero, pasado Ministro de Hacienda había indicado el año 2020, que, desde diciembre de 2012 hasta agosto de 2020, el 25 % del monto recaudado por el impuesto selectivo adicional al gasoil y la gasolina ascendió a RD\$ 2,592.2 millones. El 75% restante del monto recaudado fue de RD\$ 7,776.6 millones. El total ascendió a RD\$ 10,368.8 millones. Lo que es una cifra de recaudación muy parecida a la señalada en el párrafo anterior.

En consecuencia, podemos decir que, hasta el año 2022, este Fondo Especial para la renovación de los vehículos público de pasajeros, ronda aproximadamente por los RD\$11,399.95 millones de pesos recaudados. De los que, el 75% (RD\$8,549.96 millones) deben invertirse en infraestructura vial y el 25% (RD\$2,849.99 millones) se tienen que invertir para renovar los vehículos del transporte público.

3.2 Inversión ejecutada y programas de renovación vehicular.

Según Ruiz (2015):

La capacidad del Estado dominicano para obtener los recursos suficientes para dotar al sector de los transportes públicos de un impulso decisivo. Cualquier recomendación de cualquier experto en materia de transporte colectivo pasa por aconsejar que, si bien la inversión en metro es razonable, ya que contribuirá al desarrollo urbano de Santo Domingo, es igualmente necesario y urgente modernizar las flotas de autobuses, apostando con decisión a un financiamiento estable y coherente con las políticas implantadas. (Ruiz, 2015, en su trabajo titulado: Un Nuevo Modelo de Transporte para el Gran Santo Domingo.)

Una vez fue promulgada la Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, y en virtud del Decreto No. 353-18, el Poder Ejecutivo, se autorizó a que estos fondos sean transferidos, para su administración y ejecución, a un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del Sistema del Transporte en la República Dominicana. Comprobando que, hasta la fecha, de los Fideicomisos creados a raíz de la citada ley y donde el INTRANT., forma parte tenemos el denominado "FIMOVIT".

El Fideicomiso de Movilidad y Transporte (Fideicomiso FIMOVIT) se crea con la finalidad principal de la organización, sistematización y modernización y optimización del servicio de transporte de cargas y pasajeros, a nivel local, sectorial y nacional, y coadyuvar al cumplimiento de las funciones y responsabilidades del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

Su objetivo de acuerdo a su portal oficial es:

Administrar y aplicar los recursos que forman parte del patrimonio fideicomitado para destinarlos a la realización de las obras y la prestación de los servicios que, conforme su programación y presupuesto, resulten necesarios para cumplir con la organización, sistematización, modernización y eficiencia del sistema de transporte de cargas y pasajeros. Así como, construir, desarrollar y adecuar las instalaciones e

infraestructura de servicios complementarios requeridas para el logro de transformación del sistema de transporte de cargas y pasajeros. También cumplir con las obligaciones legales y las operaciones materiales necesarias. (<https://www.fiduciariareservas.com/>)

En virtud de la ley, el decreto que autoriza su constitución y las instituciones involucradas en su conformación son parte del FIMOVIT, el INTRANT, en calidad de fideicomitente y fideicomisario; el Estado dominicano, representado por el INTRANT, con la facultad de incorporarse al fideicomiso al momento de su constitución en calidad de fideicomitente, o posteriormente como fideicomitente adherente, y la Fiduciaria Reservas, como fiduciaria designada para la representación y administración del fideicomiso.

Se trata de un fideicomiso público y su duración es de 20 años, contados a partir de la suscripción del contrato constitutivo del fideicomiso. Transcurrido ese plazo, salvo prórroga expresa por decisión del fideicomitente, se extinguirá el FIMOVIT y se revertirá el patrimonio fideicomitado al Estado dominicano en su calidad de fideicomisario.

Cuenta con un Comité de Administración y Control, que tendrá la función de órgano de gestión administrativa y supervisión, el cual estará integrado por los siguientes miembros: el ministro de Hacienda, quien lo presidirá; el ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, vicepresidente; el ministro de Economía, Planificación y Desarrollo; el director ejecutivo del INTRANT, quien actuará como secretario de dicho comité.

En entrevista realizada a personal del INTRANT., con incidencia en el seguimiento del tema del FIMOVIT., nos manifiesta que: “pese haberse constituido el fideicomiso para los fines citados, tal como manda la ley y el decreto, desde el año 2018 el INTRANT., a través del mismo no ha recibido hasta la fecha las partidas correspondientes a los recursos recaudados a través del Fondo Especial aquí tratado.”

En consecuencia, podemos decir sobre el uso o no de este fondo, ni el Ministerio de la Presidencia ni el INTRANT, instituciones dispuestas por las leyes 253-12 y 63-17, respectivamente, para coordinar la utilización de dichos fondos, han ejecutados gastos a través de este fondo.

En otras palabras, desde el año 2012 cuando se crea el Fondo Especial para la renovación de los vehículos públicos de pasajeros hasta el año 2022, no hay evidencia de que los recursos recaudados a través del mismo hayan sido utilizados para los fines de su creación. Pero, peor a esto, ni la propia institución, INTRANT., que debería tener el control y uso de estos recursos se encuentra en posesión de los mismos y, peor aún, no sabe del destino de estos. Lo que constituye una verdadera falta de planificación e ineficaz uso de recursos para mejorar el sector para lo que estos recursos del fondo son destinados. Por lo que tenemos que dar totalmente la razón a los empresarios, gremios, sindicatos y usuarios del sector transporte del país, sobre sus demandas constantes de que estos fondos sean usados para los fines recaudados y el objetivo para lo cual fue creado el Fondo Especial.

Ahora bien, tanto el gobierno anterior del Presidente Danilo Medina (2016-2020), como el presente del Presidente Luís Abinader (2020-2024), dando continuidad a la necesidad de ejecutar programas y planes para el mejoramiento vehicular del transporte de pasajeros, como forma de cumplir con el mandato dado por ley y, en especial, con las demandas y presiones de los actores del sector transporte, se han encaminado a proponer el denominado “Plan de Chatarrización” y “Plan de Compensación” para la eliminación de los vehículos viejos por vehículos nuevos y así ser un complemento en este aspecto para la posible solución de mejoras en el servicio de transporte público de pasajeros.

Es por esto que, en el año 2022, mediante el Resumen de Propuesta del Partido de la Liberación Dominicana en Mesa Transporte del Consejo Económico y Social (PLD-CES), ese partido expone lo siguiente:

El plan de chatarrización, diseñado por ellos donde se dejó el levantamiento del todo, mayores 65 años, discapacitados, cantidad de vehículos que serían chatarrizados, cantidad de vehículos por su año de fabricación cumplían y podían ser usados en otros corredores, etc. La chatarrización (ver acuerdo con METALDOM) debe realizarse paralelamente a la implementación de los nuevos corredores de autobuses, para garantizar la eliminación de los inseguros y

contaminantes carros de conchos sustituidos, compensados económicamente a sus propietarios como quedó establecido (según tabla de precios de DGII), incluyendo los planes para aquellos choferes que no eran propietarios de vehículos pero que hacían la labor de chofer, los vehículos calificados para chatarrizar, en ningún caso pueden reutilizarse para otros usos/rutas. El fondo para estas actividades que se dejó en el Ministerio de Hacienda, y que sólo sería solicitarlos. (Resumen de Propuesta del Partido de la Liberación Dominicana en Mesa Transporte del Consejo Económico y Social (PLD-CES 2022).

A través del portal oficial del periódico digital Eljaya, el mismo partido expone que:

Por su parte el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (Intrant) estudia la posibilidad de otorgar una compensación económica a los dueños de vehículos, que no cumplen con las condiciones físicas y mecánicas para circular en la vía pública. Confirmada esta información por Hugo Beras, director del INTRANT, al periódico el Caribe, y que ya es tema de conversación entre transportistas. (<https://www.eljaya.com/162661>, Resumen de Propuesta del Partido de la Liberación Dominicana en Mesa Transporte del Consejo Económico y Social (PLD-CES).

No obstante, en la misma página de donde extrajimos el párrafo anterior, encontramos que el funcionario indica que: “la iniciativa no está definida, por lo que tampoco es oficial. Por estas razones no ofreció detalles de cómo será su implementación. Dice que, en el plan de chatarrización, la compensación no estará focalizada en un sector determinado, sino en la población en general. Esto partiendo de criterios técnicos sobre las condiciones de la flotilla vehicular.

Enfatizó el mismo partido en la misma publicación, además, que en que, en los procesos de chatarrización, estos modelos se implementan en muchos países, a saber:

Lógicamente estas son cosas que se tienen que trabajar no solamente la chatarrización, sino el tipo de ayuda o compensación, no a los transportistas, sino a todo el que tenga una chatarra. Eso es lo que se

hace en todos los países”, dijo. Sin embargo, precisó que el proceso debe tratarse por etapa. Ahora corresponde la fase de implementación de la inspección técnica Vehicular que, según dijo, tardará unos 24 meses. Claro que habrá intervención y habrá compensaciones para apoyar a la gente no solo a sacar esa chatarra del mercado que no cumple, sino que puedan tener apoyo”, sostuvo. En ese sentido, señaló que cualquier medida se tomará en el marco de las disposiciones contenidas en la ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (<https://www.eljaya.com/162661>, Resumen de Propuesta del Partido de la Liberación Dominicana en Mesa Transporte del Consejo Económico y Social (PLD-CES)).

Dice que la Ley 63-17 precisa que el INTRANT “adoptará medidas, incluso la provisión de financiamiento especial, y dictará normas que produzcan la sustitución gradual de las unidades empleadas en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por unidades de mayor capacidad hasta lograr la masificación y colectivización del transporte público de pasajeros”. Los vehículos reemplazados deberán ser sacados del Registro Nacional de Vehículos de Motor por la Dirección General de Impuestos Internos y demolidos de inmediato por el INTRANT, ordena la normativa que rige en materia de transporte, tránsito y seguridad vial.

Que gran parte del parque vehicular es obsoleto. Actualmente, no hay datos de la cantidad de vehículos o propietarios que serían beneficiados con el programa. Sin embargo, líderes de las principales centrales del transporte afirman que alrededor del 80 por ciento de los vehículos de transporte público no pasarían una inspección técnica.

La misma misiva además expone que:

Por otro lado, indica que la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) registra que los vehículos fabricados en los años 2000-2007 (incluidas motocicletas), ascienden a 2 millones 961 mil 379 unidades en el país. Esta cantidad representa el 57.4% del total de vehículos que, hasta el último informe, de fecha 2021, era de 5 millones 152 mil 448. (<https://www.eljaya.com/162661>, Resumen de Propuesta del Partido de la

Liberación Dominicana en Mesa Transporte del Consejo Económico y Social (PLD-CES).

También, sigue explicando, Hugo Beras, Director Ejecutivo del INTRANT. En entrevista al Diario Libre (2023) que:

En este año 2023, iniciará la licitación para contratación de la compañía que ejecutará el Programa Nacional de Inspección Técnica Vehicular (ITV) con el que se regularán las condiciones de los vehículos en las calles, para así combatir la contaminación y erradicar las chatarras del casco urbano. El proceso se realizará junto a la Dirección General de Alianzas Público Privadas (DGAPP), entidad que ha explicado se crearía una red de instalaciones específicas para la realización de inspecciones técnicas vehiculares de carácter privado y centralizado. Hugo Beras, Director del INTRANT., calificó el plan como "uno de los más importantes" que puede tener un país para administrar su parque vehicular. "Nosotros en República Dominicana vemos todos los días la cantidad de situaciones que se dan en el tránsito, en las carreteras, en los accidentes, donde ustedes mismos observan que los neumáticos no están en condiciones, de que se les fueron los frenos a un vehículo... todo eso lo agrupa la inspección técnica vehicular que la Ley 63-17 lo establece. (<https://www.diariolibre.com/actualidad/ciudad/2023/03/08/iniciaran-proceso-de-revision-tecnica-de-vehiculos/2247912>.)

El funcionario dijo en la misma entrevista que este proceso conlleva un proceso de licitación y contratación que se hará a través de la Dirección General de Alianzas Público Privadas exponiendo que:

Esto es un mega proyecto. Abarca todo el territorio nacional. Se hará a través de una alianza público-privada porque el Estado dominicano no ha tenido la experiencia en este tipo de procesos. Esto es un proceso muy delicado que confiere a empresas que tengan a nivel global mucha experiencia en el tema", señaló Beras. Se trata, de acuerdo, según Beras, de empresas que son "un tercer imparcial, y que emiten una opinión correcta, confiable, de las condiciones en que está ese vehículo.

([https://www.diariolibre.com/actualidad/ciudad/2023/03/08/iniciaran-proceso-de-revision-tecnica-de-vehiculos/2247912.](https://www.diariolibre.com/actualidad/ciudad/2023/03/08/iniciaran-proceso-de-revision-tecnica-de-vehiculos/2247912))

Además, dijo que como la Ley 63-17 lo prevé, para el año 2027, diez años después de promulgada, los vehículos con 20 años o más o que no tengan las condiciones para poder transitar en las calles tienen que salir del mercado. Eso llevará, en su momento, un proceso de chatarrización que es lo que hacen en otros países del mundo.

Al preguntársele cómo se haría este proceso, el funcionario indicó que las condiciones se explicarán más adelante, pero que en algunos países lo que se hace es que el vehículo se saca del sistema, en este caso de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII); se elimina la matrícula, y luego se va a una especie de subasta como chatarra.

Entendemos que tanto el plan de chatarrización como el de compensación, así también como el de inspección técnica vehicular, bien se pueden financiar, si no en su totalidad, en gran parte a través del Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y de Cargas, según aplique en virtud de la normativa que lo crea. De lo que sí estamos claro ya, es que, desde el 2012 hasta la fecha, no se ha concretizado ni ejecutada ninguna iniciativa, proyecto, plan o programa para el fin buscado a través del Fondo Especial. Lo que resulta en una verdadera pérdida de tiempo y oportunidad de hacer mejoras en el transporte para los que, finalmente, siguen perjudicados, los usuarios del sistema de transporte.

3.3 En que consiste un programa de chatarrización.

El proceso de chatarrización se trata de la desintegración física total del vehículo hasta convertido en residuos. En primer lugar, para el ente gestor, el proceso de desintegración garantiza que los vehículos no vuelvan a ser usados en ninguna parte del país, evitando que estos continúen circulando.

En segundo lugar, se generan otros beneficios asociados al cuidado del ambiente porque el proceso de chatarrización se asemeja a un proceso de reciclaje, es decir, se transforman los materiales de los vehículos en nuevas materias primas para otros sectores.

Para la desintegración de vehículos se contemplan las siguientes situaciones: 1) Por condiciones mecánicas. 2) Por accidentes. 3) Por decisión judicial o administrativa. 4) Por cumplimiento de la vida útil del vehículo Y, las condiciones para ser desintegrados principalmente son: el cumplimiento de vida útil, las condiciones técnico-mecánicas y los parámetros legales exigibles por autoridad competente.

Se desintegran porque han cumplido su vida útil y función en el Sistema; porque han disminuido las condiciones de seguridad y/o por renovación de flota como mejora de política ambiental. Mientras que su uso o venta a otros actores genera un alto costo de mantenimiento y no tienen las capacidades óptimas de funcionalidad.

El proceso de chatarrización está regulado desde las autoridades de tránsito y transporte, donde los propietarios y/o concesionarios deben adelantar los trámites pertinentes, cumpliendo con los requisitos para tal fin; entre los procesos a adelantar para realizar la chatarrización se encuentran: presentación a la autoridad de transporte competente, desintegración física y cancelación de matrícula.

Los costos son asumidos por el propietario y/o concesionario, aunque estos costos no son mayores entendiendo que la desintegradora también remunera económicamente el vehículo, casi que los costos en que se incurren y los pagos realizados por la desintegradora son cero (\$0).

Cada país mediante sus leyes especiales para el transporte contempla la vida útil de los vehículos públicos del transporte. En el caso de la República Dominicana esta duración se encuentra en la Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En países como Colombia, algunos vehículos que califican para chatarrización por el tiempo, se pueden usar en otras ciudades, pero esto tiene una condición: que el vehículo no haya cumplido la vida útil que establece la normatividad nacional para el transporte público colectivo, la cual es 20 años. Adicionalmente, deben tener la aprobación de la autoridad de transporte del municipio que recibe el vehículo. Esto se hace con vehículos que todavía tienen un tiempo de vida útil razonable.

En República Dominicana no hay una ley que obligue a la chatarrización, más bien, por ley existe un impedimento para otorgar las licencias para el servicio de transporte público dependiendo el tiempo útil consignado en la ley para los vehículos. El programa de chatarrización implica más la voluntad del propietario del vehículo o chofer para acogerse al su beneficio.

3.4 Programa mejoramiento transporte en México.

De acuerdo al portal oficial del transporte urbano Transmilenio, se expone que:

México, como antecedente para motivar y justificar el programa de mejoramiento al transporte, agosto 2022, expone lo siguiente:

En el marco de la Conferencia de las Partes (COP 21) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) de 2015, México se comprometió a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 22% (meta no condicionada) y un 36% (meta condicionada a la participación internacional) para el año 2030. El sector transporte juega un papel clave, pues es el emisor más grande de GEI en México, generando 171 millones de toneladas equivalentes de CO₂ al año, las cuales representan aproximadamente el 25% del total de las emisiones del país (INECC, 2015). En 2016, el Gobierno de Alemania comprometió su apoyo al Gobierno de México en la consecución de las metas del país en la reducción de emisiones contaminantes mediante el mejoramiento del transporte vehicular en todo el país Programa de Financiamiento al Transporte Sostenible agosto 2022. ([https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/152137/abece-chatarrizacion.](https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/152137/abece-chatarrizacion))

Dentro del objetivo planteado en el plan es “Promover la renovación del parque vehicular a través de créditos a MiPyME del sector de transporte urbano de pasajeros y transporte de carga, incluyendo la chatarrización de vehículos obsoletos, a fin de apoyar la reducción de emisiones de GEI y otros contaminantes.”

Los principales resultados esperados son:

i) Financiar más de 1,250 vehículos de bajas emisiones para las MIPYMES; ii) Chatarrizar más de 1,250 vehículos al final de su vida útil; iii) Evitar la emisión de 75,300 tCO₂e/anuales; iv) Mejorar la seguridad vial de las ciudades y las condiciones de transporte. Sus componentes financieros contemplan: i) Préstamo concesional de KfW para el financiamiento de unidades vehiculares; ii) Recursos no reembolsables del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania (BMZ) para el Fondo de Renovación; iii) Aportaciones estatales complementarias al Fondo de Renovación por parte de los estados participantes; y, iv) Recursos no reembolsables del BMZ para fortalecimiento institucional de Nafin y estados participantes Objetivo.

En cuanto al criterio de elegibilidad, serían beneficiarios:

i) MiPyMES de transporte de pasajeros, urbano y de carga, así como comerciantes y prestadores de servicio de MIPYME con flota propia para la distribución de productos o la prestación de servicios; ii) Vehículos y tecnologías elegibles; iii) Taxis: Híbridos y eléctricos; iv) Autobús: Diésel Euro V, Diésel Euro VI, Híbridos y Eléctricos; v) Pickup: Gasolina, Diésel Euro V, Diésel Euro VI, Híbridos y Eléctricos; vi) Camionetas: Gasolina, Diésel Euro V, Diésel Euro VI y Eléctricos; vii) Camiones ligeros categorías CL1, CL2, CL3 y CL4: Diésel Euro V, Diésel Euro VI y Eléctricos; viii) Camiones de 3.4 hasta 5 toneladas: Diésel Euro V, Diésel Euro VI, Híbridos y Eléctricos; ix) Antigüedad entre 15 y 25 años en el sector de transporte de carga; x) Por lo menos 10 años en el sector de transporte de pasajeros: taxis y autobuses.

Los estados participantes realizan una aportación complementaria al Fondo de Renovación con una proporción de 3 a 1; Los recursos del bono de renovación se administrarán a través del Fondo Sostenible Nafin, que por normativa no puede recibir recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación o participaciones federales; y, los estados que inicialmente manifestaron su interés. Y, considerando que los recursos son finitos, existe la posibilidad de incluir a nuevos estados dentro del Programa.

Existe un Bono de Renovación Incentivo económico que recibe el beneficiario final al realizar la chatarrización del vehículo obsoleto, el cual deberá cubrir entre el 10 y 20% del costo final del vehículo a ser adquirido (determinado por el tipo de vehículo y tecnología). Los rangos de montos actualmente previstos son los siguientes: • Taxi Híbrido: \$70,000 • Taxi Eléctrico: \$175,000 • Autobuses: \$220,000 - \$1,100,000 • Pickups: \$90,000 - \$210,000 • Camionetas: \$80,000 - \$170,000 • Camiones Ligeros (CL1): \$70,000 - \$210,000 • Camiones Ligeros (CL2): \$80,000 - \$220,000 • Camiones Ligeros (CL3): \$90,000 - \$220,000 • Camiones Ligeros (CL4): \$120,000 - \$230,000 • Camiones 3.4 hasta 5 ton: \$150,000 - \$250,000 • Los recursos son administrados por el Fondo Sostenible Nafin (FSN).

Indica el portal oficial que:

Su administración y ejecución del programa es través del Fondo Sostenible Nafin Fideicomiso público para recibir y dispersar recursos no reembolsables de OFI y de terceros no provenientes del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), que apoyen Programas y/o Proyectos de la institución, así como Iniciativas de otras dependencias y entidades de la APF, que contribuyan al desarrollo sostenible del país. (<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/752987>.)

3.5 Nivel total de recaudación.

Como sabemos, quedó consignado mediante la Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo, en su artículo 20 que: “Con el objetivo de promover el desarrollo vial y la renovación del parque vehicular de transporte público de pasajeros y de carga se establece un impuesto adicional de dos pesos dominicanos (RD\$2.00) por galón al consumo de gasolina y gasoil, regular y premium, previsto en la Ley No.112-00, sobre Hidrocarburos.

PÁRRAFO I. Este impuesto será recaudado por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

PÁRRAFO II. La recaudación estimada por este concepto será asignada en el Presupuesto General del Estado. El Ministerio de la Presidencia coordinará la

utilización de dicho fondo e identificará los programas y proyectos a ser financiados.

PÁRRAFO III. El veinticinco por ciento (25%) de estos ingresos deberá ser utilizado exclusivamente para el programa de renovación vehicular de transporte público de pasajeros y de carga, cuyo diseño deberá ser coordinado con los representantes del sector transporte. El setenta y cinco (75%) restante será utilizado para el desarrollo vial.

PÁRRAFO IV. La administración y uso de estos recursos está sometida al sistema de control interno y externo previsto por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas.

En consecuencia, y según lo consignado, de los tipos de combustibles que se consumen en la República Dominicana este impuesto de dos (RD\$2.00) pesos por galón de combustibles consumidos sería aplicado sólo a la gasolina y gasoil, regular y premium, previsto en la Ley No.112-00, sobre Hidrocarburos; recaudado por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII); asignado en el Presupuesto General del Estado; y el Ministerio de la Presidencia coordinaría la utilización de dicho fondo e identificaría los programas y proyectos a ser financiados.

En cuanto a su distribución, según los segmentos que componen el Fondo Especial, la ley dispone que “el veinticinco por ciento (25%) de estos ingresos debió ser utilizado exclusivamente para el programa de renovación vehicular de transporte público de pasajeros y de carga, cuyo diseño deberá ser coordinado con los representantes del sector transporte y el setenta y cinco (75%) restante sería utilizado para el desarrollo vial. Finalmente, la administración y uso de estos recursos serían sometido al sistema de control interno y externo previsto por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas.

Como se sabe, el Fondo Especial está compuesto por dos segmentos del transporte que son, los vehículos de transporte públicos de pasajeros y el transporte de carga. Por consiguiente, para llegar al cálculo del monto recaudado por concepto del veinticinco (25%) para el uso del mejoramiento de los vehículos de transporte público de pasajeros (que es lo de nuestra investigación) presentaremos un desglose por año, extraído de la página web del Ministerio de

Industria y Comercio, durante los 10 años planteado en la ley para las recaudaciones, de los galones de combustibles consumidos y el valor recaudado por este consumo. Como a continuación presentamos:

- a) Durante el año 2012, el consumo de combustibles señalado en la ley fue de quinientos dos millones cuatrocientos ochenta y dos mil ochocientos noventa y siete (502,482,897) galones, para un total recaudado de mil cuatro millones novecientos sesenta y cinco mil setecientos noventa y cuatro pesos (RD\$1,004,965,794), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de doscientos cincuenta y un millones doscientos cuarenta y un mil cuatrocientos cuarenta y ocho pesos (RD\$251,241,448), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo: (Ver tabla No.1)

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES

ENERO - DICIEMBRE, 2012

(Valores en Galones)

PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
G L P	29,508,483	29,480,664	32,343,198	29,277,524	31,107,237	28,992,987	31,822,388	30,880,360	29,358,339	30,423,238	30,938,904	35,363,965	369,497,287
GASOLINA PREMIUM	7,367,808	7,830,278	8,276,951	7,469,803	8,730,880	8,517,179	8,700,002	8,178,896	7,906,853	7,622,871	7,724,114	8,842,667	97,168,302
GASOLINA PREMIUM EXENTA DE IMPUESTOS	14,777	18,735	13,815	19,718	19,694	9,827	11,783	15,746	13,758	5,897	11,800	15,767	171,317
GASOLINA REGULAR	15,928,060	16,188,027	17,437,855	15,396,805	16,990,611	15,660,363	17,100,402	16,660,815	15,193,957	15,491,911	15,166,961	17,358,523	194,574,290
GASOLINA REGULAR EXENTA DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KEROSENE	302,817	355,092	351,688	367,995	485,415	347,850	424,579	396,335	282,131	212,254	281,066	311,077	4,118,299
AVTUR	10,958,140	11,928,777	13,491,047	11,567,267	7,950,199	7,945,492	9,429,153	8,246,439	6,889,857	6,327,231	6,889,153	9,584,976	111,207,731
GASOIL REGULAR	14,287,829	15,249,812	17,201,645	14,442,576	15,643,411	15,632,137	16,098,245	15,876,468	12,478,476	12,928,469	14,155,392	13,881,700	177,876,160
GASOIL NORMAL EXENTO DE IMPUESTOS	636,076	819,901	930,976	767,999	520,553	834,705	941,098	376,759	388,460	349,582	331,961	271,740	7,169,810
GASOIL REG. EXENTO DE ADVALOREM	0	5,929	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,929
GASOIL REG. COMPENSADO TRANSPORTISTAS	3,359,938	4,328,219	3,603,159	3,752,072	4,418,878	2,640,178	3,615,672	2,732,064	2,968,146	3,595,745	3,231,274	3,847,032	42,082,377
GASOIL GENERACION INTERC.	912,017	493,955	944,581	745,053	402,668	510,610	2,079,742	571,588	1,415,129	1,934,695	585,578	686,701	11,282,317
GASOIL GENERACION NO INTERC.	1,320,251	1,646,233	1,907,110	1,527,729	1,191,271	969,806	1,595,613	1,554,580	1,215,950	1,299,495	1,428,568	1,565,577	17,222,183
GASOIL A PRECIO ESPECIAL	0	0	208,427	208,682	0	0	0	0	415,568	625,067	0	417,321	1,875,065
GASOIL PREMIUM	2,557,282	2,627,165	2,781,278	2,481,288	2,786,898	2,678,119	2,866,123	2,842,848	2,655,927	3,970,293	1,706,167	2,970,757	32,924,145
GASOIL PREMIUM EXENTO DE IMPUESTOS	1,106,712	1,207,660	1,394,809	1,226,793	1,660,568	1,592,186	1,172,529	1,152,448	840,587	118,442	2,191,087	1,525,254	15,189,075
FUEL OIL AREA DE CARGA	268,542	463,930	321,727	255,150	305,441	375,178	192,168	351,387	265,492	337,096	319,799	369,760	3,825,670
FUEL OIL EXONERADO ZONAS FRANCAS	122,299	163,855	158,588	169,074	306,250	150,523	182,412	127,399	83,805	248,703	216,700	206,629	2,136,237
FUEL OIL GENERACION INTERC.	5,487,955	4,868,684	7,022,811	7,154,242	3,060,669	2,748,273	3,256,125	2,850,491	3,668,424	7,048,382	3,471,853	4,170,733	54,808,642
FUEL OIL GENERACION NO INTERC.	1,744,469	1,618,685	1,738,046	1,782,456	1,949,575	1,723,541	1,715,593	1,832,650	1,663,701	1,785,576	1,682,552	1,576,659	20,813,503
IFO-380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL A PRECIO ESPECIAL	5,761,388	5,761,388	5,176,157	5,871,499	10,148,633	10,110,702	11,721,595	11,177,876	9,443,507	8,535,604	10,098,512	8,005,937	101,812,798
TOTAL	101,644,843	105,056,989	115,303,868	104,483,725	107,678,851	101,439,656	112,925,222	105,825,148	97,138,067	102,860,551	100,431,441	110,972,775	1,265,761,137

- b) Durante el año 2013, el consumo de combustibles señalado en la ley fue de cuatrocientos sesenta y seis millones ochocientos setenta y un mil ochocientos treinta y tres (466,871,833) galones, para un total recaudado de novecientos treinta y tres mil setecientos cuarenta y tres mil seiscientos sesenta y seis pesos (RD\$933,743,666), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de doscientos treinta y tres millones cuatrocientos treinta y cinco mil novecientos dieciséis pesos (RD\$233,435,916), para mejoras a los vehículos e
- c) transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo:

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO
CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES
ENERO - DICIEMBRE, 2013
 (Valores en Galones)

PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
G.L.P	31,056,602	29,254,095	32,569,477	31,565,946	32,634,027	30,649,646	31,048,582	32,661,377	29,939,899	32,044,414	32,593,394	36,473,094	382,490,553
GASOLINA PREMIUM	8,421,242	7,713,905	8,223,707	7,805,092	8,069,373	8,014,260	8,325,232	8,292,132	7,645,298	8,719,276	8,055,412	9,543,919	98,828,848
GASOLINA PREMIUM EXENTA DE IMPUESTOS	9,864	5,921	21,645	5,919	15,755	11,792	15,699	11,801	5,904	11,762	11,819	11,817	139,698
GASOLINA REGULAR	15,758,413	14,314,936	16,239,257	15,239,670	15,718,714	15,193,193	15,883,140	16,730,056	14,478,655	15,484,605	15,236,225	16,848,702	187,125,566
GASOLINA REGULAR EXENTA DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KEROSENE	262,762	266,806	288,438	309,380	327,655	268,400	347,574	401,115	323,888	423,526	386,556	426,871	4,032,971
AVTUR	10,908,829	10,174,016	10,851,156	8,512,718	6,676,342	7,016,802	8,419,564	7,231,801	5,911,243	5,768,806	7,624,303	10,646,035	99,741,615
GASOIL REGULAR	13,106,770	12,004,412	12,789,645	12,392,724	13,052,482	11,593,466	12,218,208	12,643,950	11,729,204	12,476,839	12,612,703	12,482,483	149,102,896
GASOIL NORMAL EXENTO DE IMPUESTOS	479,533	577,346	603,942	530,548	699,846	709,087	554,799	287,037	678,784	818,483	1,269,833	281,258	7,490,496
GASOIL REG. EXENTO DE ADVALOREM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL REG. COMPENSADO TRANSPORTISTAS	3,218,195	4,537,658	4,228,161	2,939,444	3,854,021	2,978,093	4,793,014	4,547,160	3,976,836	4,056,509	2,754,394	3,996,164	45,879,649
GASOIL GENERACION INTERC.	2,555,315	1,110,470	377,098	334,147	497,408	452,414	401,619	552,885	456,594	558,866	487,887	541,579	8,326,282
GASOIL GENERACION NO INTERC.	1,106,278	1,341,968	1,474,181	1,255,287	601,799	634,515	698,434	981,280	1,171,458	1,501,949	1,339,619	1,031,333	13,138,101
GASOIL A PRECIO ESPECIAL	0	0	0	0	2,786,552	2,778,597	1,484,159	1,692,011	5,002,379	0	0	0	13,743,698
GASOIL OPTIMO	0	0	0	38,639	82,191	146,454	293,899	297,117	200,178	308,071	299,045	499,208	2,164,802
GASOIL PREMIUM	2,653,102	2,475,871	2,733,844	2,574,818	2,767,645	2,660,904	2,715,622	2,721,501	2,426,827	2,707,078	2,552,100	2,825,211	31,814,523
GASOIL PREMIUM EXENTO DE IMPUESTOS	1,476,218	1,252,076	1,274,043	1,287,901	1,403,570	1,231,080	1,481,637	1,557,202	1,657,738	1,449,063	1,460,066	1,506,628	17,037,222
FUEL OIL AREA DE CARGA	676,889	312,215	566,168	368,142	524,324	536,014	768,933	610,119	384,391	395,036	224,664	191,499	5,568,394
FUEL OIL EXONERADO ZONAS FRANCAS	173,868	171,194	121,001	200,888	280,630	392,079	176,444	309,363	211,578	367,900	239,987	169,364	2,814,296
FUEL OIL GENERACION INTERC.	5,249,025	2,197,670	605,384	930,098	434,869	384,801	220,020	883,387	1,471,098	281,302	310,799	225,507	13,193,960
FUEL OIL GENERACION NO INTERC.	1,565,191	1,485,565	1,463,632	1,615,612	1,364,685	991,794	939,452	1,323,143	1,490,530	1,547,488	1,485,252	1,465,652	16,737,996
IFO-380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL A PRECIO ESPECIAL	10,363,718	10,892,381	12,614,634	13,296,945	17,520,317	11,753,436	11,887,124	10,154,353	12,118,885	7,527,846	6,271,041	6,571,626	130,972,306
TOTAL	109,041,814	100,088,505	107,045,413	101,203,918	109,312,205	98,396,827	102,673,155	103,888,790	101,281,367	96,448,819	95,215,099	105,737,960	1,230,333,872

d) Durante el año 2014, el consumo de combustibles señalado en la ley fue de cuatrocientos setenta millones quinientos diecisiete mil doscientos cuarenta y cuatro (470,517,244) galones, para un total recaudado de novecientos cuarenta y un millones treinta y cuatro mil cuatrocientos ochenta y ocho pesos (RD\$941,034,488), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de doscientos treinta y cinco millones doscientos cincuenta y ocho mil seiscientos veintidós pesos (RD\$235,258,622), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo:

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO
CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES
ENERO - DICIEMBRE, 2014
 (Valores en Galones)


PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
G L P	32.885.383	29.734.734	34.157.520	34.048.236	34.093.675	32.059.341	33.664.143	34.391.524	33.760.986	34.030.151	34.107.770	41.552.149	408.485.612
GASOLINA PREMIUM	8.712.193	8.042.445	9.237.691	8.885.871	9.296.858	8.204.558	8.891.969	9.012.373	8.825.652	9.377.066	9.745.827	11.307.016	109.539.519
GASOLINA PREMIUM EXENTA DE IMPUESTOS	5.899	11.845	11.837	5.901	17.721	8.343	8.353	9.801	11.771	12.757	10.835	8.844	123.907
GASOLINA REGULAR	15.345.488	14.102.147	15.637.440	15.308.589	15.832.325	14.583.976	15.392.948	15.485.118	14.457.679	14.817.801	15.125.839	17.447.928	183.537.278
GASOLINA REGULAR EXENTA DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KEROSENE	377.255	358.992	392.216	382.597	421.119	275.852	325.487	313.886	295.850	296.415	246.702	293.202	3.979.573
AVTUR	10.951.651	10.302.082	11.731.181	9.900.654	7.821.407	8.402.474	9.446.051	8.831.950	7.548.815	7.816.665	9.759.159	13.246.582	115.758.671
GASOIL REGULAR	12.208.492	10.947.822	12.590.407	12.175.914	14.962.137	12.111.233	13.038.294	11.483.376	11.548.471	11.708.297	11.386.360	11.314.076	145.454.679
GASOIL NORMAL EXENTO DE IMPUESTOS	313.833	184.410	255.264	272.044	193.103	335.063	279.231	239.806	209.263	286.001	525.653	195.999	3.289.670
GASOIL REG. EXENTO DE ADVALOREM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL REG. COMPENSADO TRANSPORTISTAS	3.887.725	4.168.900	4.322.506	3.962.454	4.146.592	3.921.442	3.602.136	3.988.506	3.351.026	4.494.632	3.585.173	4.566.940	47.998.032
GASOIL GENERACION INTERC.	520.029	466.862	466.232	509.515	493.830	511.615	428.667	500.229	403.785	510.884	515.028	355.918	5.682.594
GASOIL GENERACION NO INTERC.	1.295.195	1.148.370	1.700.098	1.627.804	1.787.217	1.584.092	1.742.198	1.841.340	2.087.592	1.996.129	2.090.217	2.079.588	20.979.840
GASOIL A PRECIO ESPECIAL	784.773	0	2.853.488	0	1.039.231	0	1.387.035	2.072.970	2.936.923	2.101.054	2.727.177	0	15.902.651
GASOIL OPTIMO	2.565.354	609.658	576.972	971.487	865.095	975.458	849.977	834.151	985.713	1.045.737	1.154.508	1.359.216	12.793.326
GASOIL PREMIUM	1.589.204	2.450.142	3.032.223	2.823.815	3.224.934	2.398.684	2.738.614	2.813.131	2.646.862	2.816.470	2.587.896	2.863.793	31.985.788
GASOIL PREMIUM EXENTO DE IMPUESTOS	201.882	1.398.057	1.589.878	1.455.322	1.567.534	1.962.802	1.677.752	1.727.542	1.830.427	1.838.002	1.922.008	1.859.325	19.030.531
FUEL OIL AREA DE CARGA	201.882	132.006	227.050	162.634	237.223	235.380	181.583	157.728	198.921	234.719	121.143	139.287	2.229.556
FUEL OIL EXONERADO ZONAS FRANCAS	239.764	279.903	184.820	218.657	181.668	195.914	125.834	127.990	80.964	144.929	188.696	168.455	2.137.594
FUEL OIL GENERACION INTERC.	201.689	436.505	249.985	226.035	407.238	456.462	522.272	579.674	572.953	1.185.535	1.106.566	1.009.105	6.954.019
FUEL OIL GENERACION NO INTERC.	1.544.826	1.519.426	1.478.418	1.465.493	1.235.084	1.280.622	937.427	483.063	431.582	535.040	472.321	464.598	11.847.900
IFO-380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL A PRECIO ESPECIAL	2.947.826	8.426.759	9.225.203	8.936.794	8.857.161	8.369.749	9.815.947	10.198.588	11.825.518	10.223.960	10.381.570	11.192.631	110.401.706
TOTAL	96.780.343	94.720.865	109.920.429	103.339.816	106.681.152	97.873.960	105.055.918	105.092.746	104.010.753	105.472.244	107.740.448	121.424.652	1.258.112.426

e) Durante el año 2015, el consumo de combustibles señalado en la ley fue de quinientos tres millones novecientos sesenta y un mil ochocientos veinticuatro (503,961,824) galones, para un total recaudado de mil siete millones novecientos veintitrés mil seiscientos cuarenta y ocho pesos (RD1,007,923,648), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de doscientos cincuenta y un millones novecientos ochenta mil novecientos doce pesos (RD\$251,980,912), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo:

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO
CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES
ENERO - DICIEMBRE, 2015
 (Valores en Galones)

PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
G.L.P	35.917.081	34.474.394	37.688.660	36.825.484	36.884.004	36.912.019	38.321.384	38.060.326	36.594.882	38.059.689	36.749.393	42.825.559	449.312.875
GASOLINA PREMIUM	10.146.195	9.212.715	10.506.207	10.208.495	10.051.149	10.005.697	10.562.901	11.032.251	11.233.462	11.690.920	10.925.635	13.116.009	128.691.636
GASOLINA PREMIUM EXENTA DE IMPUESTOS	9.846	10.842	11.820	11.810	10.812	14.707	9.800	9.801	13.744	11.772	10.825	12.802	138.581
GASOLINA REGULAR	16.508.972	15.388.121	16.708.414	17.121.168	16.172.251	15.109.848	16.134.267	16.413.800	15.084.495	15.649.052	14.486.777	17.090.219	191.857.384
GASOLINA REGULAR EXENTA DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KEROSENE	288.078	275.770	324.208	296.606	319.791	320.049	303.682	379.002	528.499	432.687	350.288	369.974	4.188.634
AVTUR	14.532.854	13.299.188	14.697.956	12.919.009	8.962.915	8.759.074	8.037.827	9.057.406	7.341.473	7.242.892	7.771.858	9.249.456	121.871.908
GASOIL REGULAR	12.102.238	11.365.251	13.734.268	12.818.920	14.479.036	12.750.824	12.905.593	14.551.594	13.981.525	14.944.378	13.714.070	12.378.014	159.725.711
GASOIL NORMAL EXENTO DE IMPUESTOS	465.130	97.447	2.245.110	321.514	377.818	418.587	524.514	502.677	482.015	404.100	462.455	381.515	6.682.882
GASOIL REG. EXENTO DE ADVALOREM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL REG. COMPENSADO TRANSPORTISTAS	3.384.839	4.284.240	2.636.175	4.421.224	3.271.881	3.970.795	4.462.141	4.200.814	3.425.967	3.627.980	3.898.256	4.917.719	46.502.031
GASOIL GENERACION INTERC.	379.134	317.367	399.334	329.110	443.746	301.073	395.089	289.422	327.450	304.484	345.993	204.318	4.036.520
GASOIL GENERACION NO INTERC.	1.457.197	1.922.165	2.041.236	2.118.763	2.079.328	2.025.228	1.665.308	2.096.052	2.229.189	2.159.222	2.128.790	2.101.801	24.024.279
GASOIL A PRECIO ESPECIAL	0	0	832.528	1.038.124	1.036.551	1.034.781	1.234.909	1.083.440	1.084.325	1.069.127	679.783	47.358	9.140.926
GASOIL OPTIMO	1.198.816	1.414.012	1.685.819	1.745.532	1.785.541	1.811.215	1.881.190	1.969.203	2.604.244	4.249.293	4.416.108	4.507.468	29.268.441
GASOIL PREMIUM	2.590.615	2.451.546	2.605.976	2.571.851	2.621.689	2.416.366	2.181.892	2.326.533	1.538.226	1.941.011	145.561	295.827	23.687.093
GASOIL PREMIUM EXENTO DE IMPUESTOS	2.243.975	1.664.555	1.568.228	1.678.142	1.656.679	1.666.256	1.731.825	1.732.189	1.845.475	0	1.648.104	0	17.435.428
FUEL OIL AREA DE CARGA	101.423	207.872	131.126	202.338	127.897	337.524	290.962	331.238	211.036	410.806	113.240	148.255	2.613.717
FUEL OIL EXONERADO ZONAS FRANCAS	260.031	237.002	227.205	289.277	244.966	293.285	233.307	373.839	328.516	361.781	345.319	346.829	3.541.357
FUEL OIL GENERACION INTERC.	2.222.826	1.081.299	1.113.522	1.159.760	1.281.414	1.108.309	1.377.883	1.474.403	494.846	469.892	794.614	577.378	13.156.146
FUEL OIL GENERACION NO INTERC.	605.401	634.641	596.681	593.965	665.360	589.366	693.061	664.027	1.175.032	719.978	735.829	726.337	8.399.678
IFO-380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL A PRECIO ESPECIAL	8.571.959	8.452.854	8.334.066	6.675.335	7.421.054	6.891.158	7.871.042	7.054.541	9.060.633	8.539.745	7.659.106	7.668.841	94.200.334
TOTAL	112.986.610	106.771.281	118.088.539	113.346.427	109.893.882	106.736.161	110.818.577	113.602.558	109.585.034	112.288.809	107.392.004	116.965.679	1.338.475.561

f) Durante el año 2016, el consumo de combustibles señalado en la ley fue de cuatrocientos ochenta y seis millones cuatrocientos catorce mil quinientos cuarenta y nueve (486,414,549) galones, para un total recaudado de novecientos setenta y dos millones ochocientos veintinueve mil noventa y ocho pesos (RD\$972,829,098), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de doscientos cuarenta y tres millones doscientos siete mil doscientos setenta y cuatro pesos (RD\$243,207,274), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo:



MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MIPYMES DIRECCIÓN DE COMBUSTIBLES
CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES
PERIODO: DICIEMBRE 2016
 (Valores expresados en Galones)

PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total	PROMEDIO MENSUAL
G L P	38,887,874	37,659,130	42,719,879	38,894,795	41,174,719	39,909,826	40,375,754	40,644,281	37,379,159	39,591,434	38,228,724	45,471,130	498,872,112	40,732,618
GASOLINA PREMIUM	14,683,031	13,615,336	13,975,195	11,769,000	12,284,969	12,492,007	12,532,280	12,673,532	11,429,789	12,807,867	12,861,212	15,019,034	155,484,773	12,957,064
GASOLINA PREMIUM EXENTA DE IMPUESTOS	9,089	9,870	13,788	10,813	10,818	10,001	9,828	13,709	9,642	13,782	9,530	9,338	131,387	16,999
GASOLINA REGULAR	18,486,126	12,427,632	19,236,646	11,389,759	11,391,420	11,939,456	12,010,748	11,704,632	10,172,222	10,952,443	11,061,769	13,346,876	143,122,729	11,826,864
GASOLINA REGULAR EXENTA DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MEROBENE	282,476	222,853	326,854	312,779	368,841	357,486	342,109	297,791	234,775	346,441	304,895	364,150	3,761,123	313,427
AVTUR	7,246,712	5,020,638	6,283,112	5,854,813	4,441,859	5,525,594	6,142,835	5,795,897	5,003,689	5,030,268	4,913,369	7,650,795	69,814,269	5,734,529
GASOIL REGULAR	15,749,365	17,993,722	18,238,446	16,080,408	14,928,963	12,804,311	14,022,411	14,378,854	11,575,574	14,168,895	16,900,834	23,959,781	199,778,359	15,808,187
GASOIL NORMAL EXENTO DE IMPUESTOS	39,837	31,643	42,641	68,340	58,213	32,336	38,440	43,860	17,271	45,433	110,907	123,369	673,794	56,130
GASOIL REG. EXENTO DE ADVALOREM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL REG. COMPENSADO TRANSPORTISTAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL GENERACION INTERC.	364,207	181,816	127,641	348,807	491,066	163,812	741,026	481,851	438,756	703,957	986,351	1,018,774	5,979,188	498,265
GASOIL GENERACION NO INTERC.	47,428	11,859	0	0	3,940	11,836	11,879	11,824	0	1,979	18,685	26,508	147,821	12,232
GASOIL A PRECIO ESPECIAL	0	0	0	0	0	0	233,482	0	0	115,272	76,837	20,786	448,387	37,199
GASOIL OPTIMO	5,259,557	4,494,537	4,998,414	4,199,274	3,790,028	4,028,816	2,890,871	3,814,924	3,333,002	3,703,508	4,723,825	5,609,421	52,463,628	4,346,302
GASOIL OPTIMO EXENTO DE IMPUESTOS	33,190	30,710	16,797	9,873	18,782	22,837	1,162	3,939	888	888	9,873	8,900	137,843	13,134
GASOIL OPTIMO PRECIO ESPECIAL	2,339,434	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,339,434	194,953
GASOIL PREMIUM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL PREMIUM EXENTO DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL PREMIUM A PRECIO ESPECIAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL ARRA DE CARGA	281,826	451,300	546,024	427,881	390,065	316,485	457,328	302,851	249,858	653,782	444,784	374,970	4,901,121	408,343
FUEL OIL EXONERADO ZONAS FRANCAS	429,314	278,171	278,184	276,041	340,003	317,900	393,581	362,736	336,684	267,083	306,679	295,188	3,772,810	314,333
FUEL OIL GENERACION INTERC.	631,500	601,904	693,138	1,105,769	1,415,853	1,410,077	1,410,009	1,492,640	1,316,112	1,245,947	1,475,223	1,197,838	13,995,820	1,166,282
FUEL OIL GENERACION NO INTERC.	684,575	624,953	689,978	712,769	744,444	726,420	815,487	826,880	680,641	524,334	711,743	772,548	8,403,575	708,298
IPD-380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL A PRECIO ESPECIAL	6,119,425	5,583,479	9,580,787	8,379,041	6,122,190	10,483,841	10,116,285	10,547,162	8,927,947	10,174,297	8,284,000	10,160,060	111,884,669	9,289,057
TOTAL GENERAL	198,985,109	89,795,293	111,242,385	89,814,329	100,887,771	100,554,876	103,542,034	103,389,343	82,111,183	106,335,639	102,609,412	128,549,482	1,947,432,164	163,854,340

FUENTE:
 REPÚBLICA DOMINICANA
 DIRECCIÓN NACIONAL

g) Durante el año 2017, el consumo de combustibles señalado en la ley fue de quinientos cincuenta y siete millones ciento cuarenta y siete mil seiscientos sesenta y tres (557,147,663) galones, para un total recaudado de mil ciento catorce millones doscientos noventa y cinco mil trescientos veintiséis pesos (RD\$1,114,295,326), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de doscientos setenta y ocho millones quinientos setenta y tres mil ochocientos treinta y un pesos (RD\$278,573,831), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo:

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO
 CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES
 ENERO - SEPTIEMBRE, 2016
MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MIPYMES
 DIRECCIÓN DE COMBUSTIBLES
 CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES
 PERIODO: ENERO - DICIEMBRE DE 2017
 (Valores expresados en Galones)



PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
GLP	38,280,197	38,503,804	41,543,948	38,383,392	41,128,086	38,735,084	40,861,028	40,343,973	37,368,880	38,168,338	38,022,914	43,346,047	475,444,659
GASOLINA PREMIUM	12,024,050	11,125,123	14,151,023	12,972,553	14,125,877	13,578,731	15,056,777	15,388,054	13,427,649	15,232,341	14,545,104	18,901,072	169,405,154
GASOLINA PREMIUM EXENTA DE IMPUESTOS	8,871	9,856	13,790	10,834	11,824	10,808	10,787	11,780	9,804	9,825	12,787	9,844	130,788
GASOLINA REGULAR	13,057,441	13,271,986	14,987,208	13,511,547	13,413,430	13,458,478	14,898,772	15,078,524	13,148,694	14,027,471	13,582,991	15,998,728	168,405,267
GASOLINA REGULAR EXENTA DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KEROSENE	485,040	519,467	516,143	429,517	398,967	347,645	540,965	290,638	199,479	312,678	347,299	389,115	4,754,951
AVTUR	7,169,710	6,932,643	7,574,872	8,782,517	6,327,207	6,309,958	6,966,980	5,857,494	5,931,578	5,859,041	6,159,912	6,777,278	80,647,986
GASOIL REGULAR	14,334,762	16,018,595	19,092,408	15,582,729	18,788,189	19,182,580	19,278,075	18,990,071	19,507,918	18,708,583	18,947,987	20,928,359	219,337,242
GASOIL NORMAL EXENTO DE IMPUESTOS	311,468	141,751	177,580	228,424	90,224	81,441	80,707	73,404	44,322	54,285	80,084	68,249	1,429,894
GASOIL REG. EXENTO DE ADVALOREM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL REG. COMPENSADO TRANSPORTISTAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL GENERACION INTERC.	280,558	1,511,757	152,132	798,708	159,827	129,370	324,957	538,442	156,888	378,447	223,519	143,481	4,774,074
GASOIL GENERACION NO INTERC.	90,016	88,941	109,953	91,821	92,743	98,655	92,587	80,770	40,382	68,040	63,215	29,647	944,473
GASOIL A PRECIO ESPECIAL	1,421,165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,421,165
GASOIL OPTIMO	4,831,361	4,641,039	5,574,269	4,843,922	5,409,389	5,308,420	5,863,133	5,555,347	5,353,984	5,509,688	2,595,238	6,000,174	61,287,922
GASOIL OPTIMO EXENTO DE IMPUESTOS	143,549	208,807	113,808	28,643	55,313	42,443	61,144	38,415	29,582	34,511	31,597	28,670	814,456
GASOIL OPTIMO PRECIO ESPECIAL	0	1,883,419	2,088,690	2,003,059	2,058,517	2,238,411	2,129,851	1,974,967	2,048,073	2,071,450	1,979,242	2,111,907	22,587,586
GASOIL PREMIUM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL PREMIUM EXENTO DE IMPUESTOS	1,418,405	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,418,405
GASOIL PREMIUM A PRECIO ESPECIAL	350,664	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350,664
FUEL OIL AREA DE CARGA	311,988	325,423	416,983	370,894	240,875	439,811	308,399	392,210	356,489	312,413	380,012	300,650	4,153,737
FUEL OIL EXONERADO ZONAS FRANCAS	397,288	357,728	316,285	358,922	511,080	321,126	362,060	421,871	357,698	449,379	302,508	420,388	4,576,271
FUEL OIL GENERACION INTERC.	558,735	489,567	488,392	591,987	620,895	655,552	700,727	643,587	571,223	578,028	660,881	617,135	7,174,669
FUEL OIL GENERACION NO INTERC.	661,920	710,196	714,953	713,189	718,842	720,777	711,535	738,980	843,548	712,175	687,687	656,530	8,590,312
IFO-380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL A PRECIO ESPECIAL	8,805,875	8,480,383	10,248,641	9,670,290	10,779,961	9,052,483	8,856,885	9,690,169	9,049,282	8,080,138	7,002,085	7,565,284	107,280,444
TOTAL GENERAL	105,601,109	103,216,495	118,260,578	110,330,649	114,924,576	110,708,779	116,899,367	116,096,636	108,443,377	111,563,784	106,625,980	122,268,391	1,344,930,119

Durante el año 2018, el consumo de combustibles señalado en la ley fue de cuatrocientos ochenta y nueve millones trescientos ochenta y cinco mil ochocientos cincuenta y ocho (489,385,858) galones, para un total recaudado de novecientos setenta y ocho millones setecientos setenta y un mil setecientos dieciséis pesos (RD\$978,771,716), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de doscientos cuarenta y cuatro millones seiscientos noventa y dos mil novecientos veintinueve pesos (RD\$244,692,929), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo:



MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MIPYMES
DIRECCIÓN DE COMBUSTIBLES
CONSUMO MENSUAL DE COMBUSTIBLES
PERIODO: DICIEMBRE 2018
(Valores expresados en Galones)

PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agoeto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
G L P	38,887,874	37,593,130	42,719,873	38,894,795	41,174,716	39,909,826	40,376,754	40,644,691	37,379,159	39,591,434	38,228,724	45,471,130	480,872,112
GASOLINA PREMIUM	14,683,031	13,415,556	13,575,196	11,789,002	12,224,569	12,492,407	12,522,280	12,673,532	11,423,766	12,807,867	12,861,513	15,016,034	155,484,773
GASOLINA PREMIUM EXENTA DE IMPUESTOS	9,066	9,870	13,788	10,813	10,818	10,801	9,828	13,709	9,842	13,782	9,832	9,838	131,987
GASOLINA REGULAR	13,486,125	12,427,832	13,236,648	11,383,759	11,391,420	11,939,455	12,010,748	11,704,632	10,172,222	10,952,443	11,061,768	13,345,876	143,122,726
GASOLINA REGULAR EXENTA DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KERO SENE	282,475	222,853	328,894	312,779	366,841	357,466	342,109	297,751	234,775	346,441	304,595	364,150	3,761,129
AVTUR	7,246,712	5,020,638	6,283,112	5,854,613	4,441,859	5,525,984	6,146,835	5,795,897	5,003,669	5,030,626	4,913,359	7,550,995	68,814,299
GASOIL REGULAR	15,749,365	17,963,722	18,239,446	16,090,403	14,926,963	12,804,311	14,022,411	14,378,864	11,575,574	14,186,695	16,900,824	23,959,781	190,778,359
GASOIL NORMAL EXENTO DE IMPUESTOS	59,837	31,643	42,441	68,582	56,213	32,558	39,440	43,880	17,271	45,433	110,907	125,589	673,784
GASOIL REG. EXENTO DE ADVALOREM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL REG. COMPENSADO TRANSPORTISTAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL GENERACION INTERC.	354,267	181,916	137,641	348,801	451,666	163,812	741,555	461,651	428,755	703,997	986,351	1,018,774	5,979,186
GASOIL GENERACION NO INTERC.	47,469	11,859	0	0	3,940	11,838	11,819	11,824	0	1,979	19,695	26,598	147,021
GASOIL A PRECIO ESPECIAL	0	0	0	0	0	0	233,492	0	0	115,272	76,837	20,786	446,387
GASOIL OPTIMO	5,269,557	4,494,957	4,998,414	4,199,274	3,796,029	4,028,916	3,890,871	3,814,924	3,353,882	3,703,558	4,723,825	5,809,421	52,083,628
GASOIL OPTIMO EXENTO DE IMPUESTOS	33,190	30,710	18,797	9,873	16,782	22,637	1,182	3,939	988	988	9,873	8,900	157,849
GASOIL OPTIMO PRECIO ESPECIAL	2,339,434	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,339,434
GASOIL PREMIUM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL PREMIUM EXENTO DE IMPUESTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASOIL PREMIUM A PRECIO ESPECIAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL AREA DE CARGA	281,825	451,300	546,024	427,891	393,065	316,485	457,328	302,851	249,856	653,762	444,764	374,970	4,900,121
FUEL OIL EXONERADO ZONA \$ FRANCA \$	429,314	229,171	278,184	226,041	340,603	317,900	393,591	362,726	336,684	257,083	305,529	295,189	3,772,015
FUEL OIL GENERACION INTERC.	631,580	601,904	693,138	1,105,799	1,415,653	1,410,077	1,410,009	1,492,640	1,316,112	1,245,047	1,475,223	1,197,838	13,995,020
FUEL OIL GENERACION NO INTERC.	664,575	524,953	689,978	712,783	744,444	726,420	815,487	835,689	680,641	524,334	711,743	772,548	8,403,575
IFO-380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUEL OIL A PRECIO ESPECIAL	8,119,423	5,583,479	9,580,787	8,379,041	9,132,190	10,483,982	10,116,285	10,547,143	9,927,947	10,174,297	9,364,050	10,180,065	111,588,689
TOTAL GENERAL	108,585,109	96,795,293	111,382,364	99,814,229	100,887,771	100,554,875	103,542,024	103,386,349	92,111,163	100,535,038	102,509,412	125,548,482	1,247,452,104

h) Para los años 2019, 2020, 2021 y 2022 calcularemos un promedio de consumo, debido a que la página web del Ministerio de Industria y Comercio a la fecha de la investigación solo presenta el consumo hasta el mes de mayo del año 2019. Por consiguientes tendríamos que, el consumo de combustibles señalado en la ley para estos años fue aproximadamente de cuatrocientos noventa y seis millones seiscientos ochenta y tres mil ciento veinticuatro (496,683,124) galones, para un total recaudado de tres mil novecientos setenta y tres millones cuatrocientos sesenta y cuatro mil novecientos noventa y dos pesos (RD\$3,973,464,992), correspondiendo de este valor un veinticinco (25%), o la suma de novecientos noventa y tres millones trescientos sesenta y seis mil doscientos cuarenta y ocho pesos (RD\$993,366,248), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros. Según se detalla en el cuadro de abajo:

Por lo antes desglosado, se determina que desde el año 2012, año en el cual entra en vigencia la ley que crea el Fondo Especial hasta el año 2022, año en el cual se cumplieron los 10 años para las recaudaciones a favor del fondo, se ha recaudado aproximadamente la suma de dos mil setecientos treinta y un millones setecientos cincuenta y siete mil ciento ochenta pesos (RD\$2,731,757,180), para mejoras a los vehículos de transporte de pasajeros.

Conclusiones.

Al término de nuestro trabajo y, a través de diferentes fuentes consultadas para el mismo, coincidimos en que el Transporte Público de Pasajeros en nuestro país, es uno de los problemas que más impacta y enfrenta la sociedad dominicana. Hasta la fecha, pese a todos los esfuerzos llevados a cabo por el Estado dominicano a través de diferentes iniciativas para mejorar el transporte de pasajeros en el país, ninguna de estas iniciativas por sí sola, ha resuelto de forma definitiva el tema, en los términos de asegurar un transporte público de pasajeros, eficiente, cómodo y seguro.

No obstante los fallidos programas para la mejora del transporte público, como el denominado “Plan Renove” (2001-2007), administrado por el otrora Consejo Nacional de Transporte del Plan Renove, el cual tenía a su cargo la dirección, gestión y administración de todo lo relativo al sistema de renovación de la flotilla vehicular del transporte público en el país, y como objetivo financiar la sustitución de vehículos en mal estado usados en el transporte público de pasajeros y de cargas, por vehículos nuevos. Plan que, posteriormente fue sustituido por la creación del Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET), adscrito a la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), con el mismo objetivo del anterior; y, al día de hoy, ya vemos que ni la primera ni esta última cumplieron la misión para los cuales fueron creadas.

Pese a todo ello, el Estado dominicano sigue apostado por una mejora del transporte público en Santo Domingo, para ello, desde el año 2008, los esfuerzos en este sentido con la construcción de otros medios de transporte colectivo más masivo como metros y teleféricos; e, implementándose nuevos planes de transporte a través de corredores con la adquisición de nuevos Autobuses que completan las rutas del metro (denominadas guaguas alimentadoras). Todo lo cual, ha venido, poco a poco, aportando mejoras al transporte público de pasajeros.

Resulta indudable, luego de todo lo consultado, que la solución al transporte de pasajero en Santo Domingo no vendrá de un solo elemento, ya sea el metro, el

teleférico, los autobuses ni, mucho menos, de los vehículos públicos de pasajeros (denominados de concho); cuya característica es la de poca capacidad (o 6 pasajeros a la vez). Lo que coloca, sin lugar a dudas, a esta última opción en mucha desventaja frente a los demás medios de transporte público.

Podríamos decir que, por la razón dada anteriormente, el Estado dominicano, hasta la fecha, no ha invertido y ha dejado abandonado este sector (vehículos de concho) en manos y a la suerte de los gremios, sindicatos y empresarios del transporte que, aunque han soportado todo este tiempo el servicio de transporte; el mismo lo han dado de forma ineficiente, desordenada, descontrolado, inseguro y, hasta muchas veces llegando al punto de delincuencia organizada.

De todos modos, aunque sabemos que los vehículos de transporte públicos (denominados de concho) no son la alternativa única ni la más adecuada para la solución del transporte público de las ciudades del presente, si, constituyen elementos complementarios para el transporte de la población urbana, debido a que, estos, conjuntamente con otros tipos de transporte colectivos como los ya mencionados brinda mayores opciones al ciudadano para su desplazamiento dentro de las ciudades. Incluso, el vehículo público de pasajeros, o sea, los de menor capacidad, de 6 pasajeros o menos, brindan una alternativa más económica a las personas en caso de que decidan no usar sus vehículos privados u otros transportes colectivos de mayor capacidad.

Por esa realidad política y social que representan los vehículos públicos de pasajeros (conchos), como solución de financiamiento para la mejora del parque vehicular del sector y como alternativa de solución, o al menos que aporte a lo mismo, el Estado crea el “Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Cargas”; y que para su creación, en primer lugar, el Estado identificó mediante la Ley No. 112-00, del 29 de noviembre de 2000, que crea un impuesto al consumo de combustible fósiles y derivados del petróleo, la fuente desde donde se iban a recaudar los recursos; iniciándose posteriormente estas recaudaciones mediante la Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad

Fiscal y el Desarrollo; y, por último, disponiendo que estos fondos pasen al Instituto Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial (Intrant), mediante la Ley 63-17, con miras al mejoramiento constante del transporte público de pasajeros.

Por este concepto, desde la promulgación de esa ley en el año 2012, hasta la fecha se han recaudados alrededor de unos RD\$11,399.95 millones de pesos recaudados. Por lo que podemos concluir, en cualquier caso, en tres sentidos:

Primero: Que es constatable la capacidad del Estado dominicano para obtener los recursos suficientes para dotar al sector de los transportes públicos de un impulso decisivo para su mejora en servicios eficiente, ordenado, seguro y controlado. Y, lo más importante, con una fuente de financiamiento identificada y de flujo constante. El resto, en caso de que hagan faltas más recursos, puede provenir de subsidios, incentivos y exoneraciones;

Segundo: Por el contrario, el Estado dominicano, pese a contar con la fuente de financiamiento necesario para las mejoras del sector, no ha podido cumplir con los objetivos planteados en las diferentes iniciativas y planes que ha puesto en marcha desde hace ya más de 20 años; y, por último,

Tercero: Resulta indispensable y urgente iniciar con un plan que establezca una eficiente y eficaz coordinación entre los programas de chatarrización, compensación y revisión técnica vehicular, y con ello invertir los recursos del Fondo Especial, donde aplique, sin mayores demoras. Así, de esta forma, se pueda conseguir las mejoras necesarias en el sector con transparencia de información; clarificación de funciones de los sujetos involucrados; ejecución de inversiones; y, en definitiva, iniciar con el cambio de vehículos viejos por nuevos e integrarlo a la red o al sistema más los diferentes medios de transportes que aplique.

Recomendaciones.

Primero: Tal como concluimos, resulta indispensable y urgente iniciar con un plan que establezca una eficiente y eficaz coordinación entre los programas de chatarrización, compensación y revisión técnica vehicular, y con ello invertir los recursos del Fondo Especial, donde aplique, sin mayores demoras. Así, de esta forma, se pueda conseguir las mejoras necesarias en el sector con transparencia de información; clarificación de funciones de los sujetos involucrados; ejecución de inversiones; y, en definitiva, iniciar con el cambio de vehículos viejos por nuevos e integrarlo a la red o al sistema más los diferentes medios de transportes que apliquen.

Segundo: Resultaría estratégicamente conveniente, ya que hasta ahora no se ha implementado algo así, que el plan de chatarrización anunciado por INTRANT., pueda ser iniciado conjuntamente con el de compensación para propietarios y choferes de vehículos usando el Fondo Especial, ahora esta etapa de implementación de los nuevos corredores de autobuses en que se encuentra el INTRANT. Lo que daría a esta nueva iniciativa fortaleza en su impacto debido a que se complementarían factores importantes del sistema: choferes, propietarios de vehículos, corredores, autobuses y vehículos nuevos de concho.

Tercero: Intensa concientización de los líderes del transporte, choferes y propietarios de vehículos, de que las inversiones y cambios propuestos serán convenientes y de su agrado. Debido a que, en corto tiempo, resultarán beneficiados con el cambio de vehículos viejos por nuevos mediante el plan diseñado, y con apoyo de todos se harán las mejoras al sector, años en espera, y visión de conjunto.

Cuarto: Dotar a la estructura administrativa del Fondo Especial, de los mecanismos y unidades necesarias para la revestir el plan de transparencia en manejo de fondos; dar las informaciones requeridas por los involucrados a tiempo y certera; mantener una ejecución constante de cambio de vehículos viejos por nuevos; e, iniciar negociaciones inmediatas para buscar sacar las chatarras y vehículos en más estado de las vías pública. De manera que, con ello, se termine con las justificadas

aprehensiones de los usuarios del servicio de transporte, por la mala experiencia acumulada de negociaciones realizadas por nuestros gobiernos con los transportistas que han estado impregnadas de corrupción y que nunca han significado soluciones, en término del objetivo general para la mejora del transporte.

Quinto: Cumplir con lo consignado en la Ley 63-17, sobre el caso de la OMSA y de la OPRET, cuyos decretos de creación fueron derogados por dicha ley para que a los 6 meses de su entrada en vigencia fueran reformadas mediante decretos en empresas públicas o mixtas prestadoras de servicios nacionales de transporte de autobuses y ferroviario, lo que a más de un año de su aprobación no ha ocurrido y constituye una muy mala señal.

Sexto: Dar señales inequívocas de cumplimiento por parte de nuestras autoridades desde el primer momento de los mandatos de la Ley 63-17, y que hasta la fecha no han impactado significativa o profundamente a los usuarios y ciudadanos del país. Y con ello, que se informe exactamente sobre las sumas recaudadas, su estatus, así como sobre la forma en que se utilizarán los recursos de este Fondo pagado por los contribuyentes.

Séptimo: Dar señales inequívocas de cumplimiento por parte de nuestras autoridades desde el primer momento de los mandatos de la Ley 63-17, y que hasta la fecha no han impactado significativa o profundamente a los usuarios y ciudadanos del país.

Octavo: Incluir a los propietarios de dejarles, vendedores y concesionarios de vehículos nuevos y usados en el diseño del plan o elaboración de cualquier tipo de iniciativa o plan para la renovación de los vehículos de transporte de pasajeros. De manera que este sector pueda colaborar con las mejorías y a la vez aporte recursos en impuestos por operaciones y ganancias generadas y en creación de empleos.

BIBLIOGRAFIA:

- Ruiz Montañez, Miguel. Un Nuevo Modelo de Transporte para el Gran Santo Domingo. 2016. <https://repositoriobiblioteca.intec.edu.do>.
- Ruiz Montañez, Miguel. Evaluación Estratégica del Modelo de Transporte de Pasajeros en Santo Domingo. 2016. <https://repositoriobiblioteca.intec.edu.do>.
- Santana Almanza, Edwin Antonio y Marte, Jean Carlos. Propuesta estratégica para la mejora en la calidad del servicio de transporte público: Caso Transporte Expreso Tarea, ruta Santo Domingo-Bonao, República Dominicana, 2017. <http://hdl.handle.net/20.500.12060/1861>.
- Linares, Miguel Ant., y Santana U. José Javier. Optimización del transporte público en las calles de Santo Domingo: Inclusión de métodos tecnológicos móviles para pagos y rastreo en tiempo real. – Wagen (2021). <https://repositorio.unibe.edu.do>.
- Patín Sandoval, M, (2018). Diseño de una parada de transporte público para la movilidad urbana en Santo Domingo, basado en el concepto de movilidad inteligente. Universidad Politécnica de Valencia. <http://hdl.handle.net/10251/112806>.
- Morales C. Rojas y Vicuña K. (2014) Medición del nivel de aceptación del transporte público en la ciudad de Santo Domingo. <http://repositorio.puce.edu.ec>.
- Tesis Vásquez Ortiz, Yamelky. (2018). Plan de Movilidad Urbana hacia un Modelo para las ciudades dominicanas. Caso de estudio: Polígono Central del Municipio de Santo Domingo Este, República Dominicana. Universidad de Sevilla.
- Tesis Miguel Antonio Linares y José Javier Santana (2021). Optimización del transporte público en las calles de Santo Domingo: Inclusión de métodos tecnológicos móviles para pagos y rastreo en tiempo real.
- Trabajo investigación final Edwin Antonio Santana Almanzar y Jean Carlos Marte. (2017). Propuesta estratégica para la mejora en la calidad del servicio de transporte público: Caso Transporte Expreso Tarea, ruta Santo Domingo-Bonao, República Dominicana.

Proyecto de investigación Javi Joel Javier Mena y Eddie Carvajal Díaz. (2015).
Desarrollo de un Sistema de Transporte BRT (Bus Rapid Transit o Autobuses de Tránsito Rápido) en la Avenida Winston Churchill-Jiménez Moya.

Constitución de la República Dominicana, con atención en los artículos 12, 53, 62 y 75 numeral 7.

Ley No. 63-17, de febrero de 2017, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

Ley No. 6232, del 25 de febrero de 1963, que establece un proceso de planificación urbana e introduce modificaciones orgánicas a las instituciones municipales.

Ley No. 112-00, del 29 de noviembre de 2000, que establece un impuesto al consumo de combustible fósiles y derivados del petróleo.

Ley No. 188-04, del 7 de julio de 2004, dispone que el Consejo Nacional de Asuntos Urbanos funcionará como un organismo autónomo del Estado, descentralizado, con personería jurídica y patrimonio propio.

Ley No. 423-06, del 17 de noviembre de 2006, Orgánica del Presupuesto para el Sector Público.

Ley No. 176-07, del 17 de julio de 2007, del Distrito Nacional y los Municipios.

Ley 1-12, del 25 de enero, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

Ley No. 253-12, del 9 de noviembre 2012, sobre Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo.

Ley No. 567-05 de Tesorería Nacional,

Ley No. 423-06, del 17 de noviembre de 2006, Orgánica del Presupuesto para el Sector Público.

Ley No 450, de fecha 29 de diciembre de 1972, que crea la Secretaria de Estado de la Presidencia.

Ley No. 189-11 y del Reglamento No. 95-12, el cual se denominará “Fideicomiso de Movilidad y Transporte”. G. O. No. 10921 del 19 de octubre de 2018

Decreto No. 618, del 28 de agosto de 2000, que crea el Fondo Especial de Compensación destinado a mejorar el transporte de pasajeros y de carga.

Decreto No. 619, del 28 de agosto de 2000, que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga.

Decreto No. 1234-00, del 22 de noviembre de 2000, que modifica el artículo 2, del Decreto No. 619, del 28 de agosto de 2000, que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga.

Decreto No. 477-05, del 11 de septiembre de 2005, que crea la Oficina para el Reordenamiento del Transporte.

Decreto No. 580-07, del 10 de octubre de 2007, que crea e integra la Comisión Especial encargada de analizar la situación del parque vehicular propiedad de los transportistas.

Decreto No. 580-07, del 10 de octubre de 2007, que crea e integra la Comisión Especial encargada de analizar la situación del parque vehicular propiedad de los transportistas.

Decreto No. 949-01, 20 de septiembre del año 2001, que crea el Consejo Nacional de Transporte del Plan Renove.

Decreto No. 250-07, que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET), adscrito a la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET).

Decreto No. 353-18, el Poder Ejecutivo, se autoriza la constitución de un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del Sistema del Transporte en la República Dominicana, al amparo de la Ley No. 189-11 y del Reglamento No. 95-12, el cual se denominará "Fideicomiso de Movilidad y Transporte". G. O. No. 10921 del 19 de octubre de 2018

Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, PENSV 2017-2020, y el Plan Estratégico Nacional de Movilidad.

Sentencia TC/0589/18 Referencia. Expediente núm. TC-05-2018-0049. Recurso de revisión constitucional de amparo incoado por la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Social Cristiana (FENATTRANSC) y compartes.

Sentencia TC/0349/16. Referencia: Expediente núm. TC-05-2014-0060. Recurso de revisión constitucional en materia de amparo incoado por la Asociación de Transportistas de Pasajeros del Valle de San Juan de la Maguana, Inc. (ASOTRAPAVASAN) “Transporte del Valle”.

La calidad del servicio y su incidencia en la satisfacción de los clientes Cooperativa de Transporte Flota Pelileo. Pérez, 2011.

No caer en los mismos errores. Periódico Digital Acento. Vicens Bello, Marisol. 12 abril de 2018. <https://acento.com.do>

El barril sin fondo de los planes oficiales del transporte colectivo para eliminar el concho. Periódico N Digital. 10 abril 2022. <https://n.com.do/2022/04/10/el-barril-sin-fondo-de-los-planes-oficiales-del-transporte-colectivo-para-eliminar-el-conch>.

¿Cuánto aporta el impuesto de los RD\$2.00 al galón de gasolina y gasoil?. Periódico El Dinero. Delgado Esteban. 3 septiembre 2021. <https://eldinero.com.do/171921/cuanto-aporta-el-impuesto-de-los-rd2-00-al-galon-de-gasolina-y-gasoil>.

Ley de Transporte transformará vida de los pasajeros y choferes. Periódico El Día. De León, Degenis. 13 febrero 2017. <https://eldia.com.do/ley-de-transporte-transformara-vida-de-los-pasajeros-y-choferes>.

En el Portal Z-Digital, del 13 de mayo del año 2021, <https://z101digital.com/>.

CNTU propone destinar el fondo de la Ley 112 para movilidad eléctrica en República Dominicana. Portalmovilidad.com. Matías, Audisio. 8 septiembre 2022. <https://portalmovilidad.com>.

Propuesta del Partido de la Liberación Dominicana (PLD) para la mesa de transporte en el Consejo Económica y Social (CES). De los Santos, Claudia Franchesca; Saleta, Manuel; y, Paredes, Hernán. 2022. <https://view.officeapps.live.com>.

Abecé chatarrización o desintegración de buses alimentadores de la Fase II. <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/152137/abece-chatarrizacion-o-desintegracion-de-buses-alimentadores-de-la-fase-ii>

Gobierno estudia dar compensación a dueños para sacar chatarras de las calles. Periódico Digital El Jaya. 21 marzo 2023. <https://www.eljaya.com/162661>.

Programa de Financiamiento al Transporte Sostenible. México. Agosto 2022.
<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/752987>.

