

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

(TC8004195)

PLAN DE OPERACIONES

**PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO E
INTERURBANO**

MARZO 1981

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL

SUBGERENCIA DE COOPERACION TECNICA

DIVISION DE COOPERACION TECNICA II

PLAN DE OPERACIONES

TC-80-04-19-5

REPUBLICA DOMINICANA. Programa para el mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano e Interurbano.

I. SOLICITUD

- 1.01 Fecha de la solicitud: Febrero 7, 1980.
- 1.02 Entidad Solicitante: Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE).
- 1.03 Estimación del costo total: El equivalente de US\$826,700.
- 1.04 Monto del financiamiento solicitado al BID: El equivalente de US\$550,000.
- 1.05 Fondo propuesto: Fondo para Operaciones Especiales.
- 1.06 Tipo de financiamiento: No reembolsable.
- 1.07 Entidad ejecutora: Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE).
- 1.08 Prioridad: La Secretaría Técnica de la Presidencia de la República concedió a la solicitud de ONATRATE, mediante documento 0433 de febrero 7 de 1980, la más elevada prioridad, transmitida a su vez por el Banco Central de la República Dominicana en carta de febrero 13 de 1980, dirigida a la Representación del Banco.
- 1.09 Este proyecto está incluido en el programa de cooperación técnica para 1981.

II. ANTECEDENTES

Del Proyecto

- 2.01 En julio de 1978, como resultado de la Cooperación Técnica ATN/CD(PP)-1378-DR concedida por el Banco al Gobierno Dominicano, fue presentado el Estudio Técnico Económico del Sector Transporte. Dicho estudio fue realizado por la firma Delcanda International Ltda.

- 2.02 El Estudio identifica las necesidades del sector y contiene una serie de recomendaciones para mejorar la eficiencia del mismo en sus varios subsectores.
- 2.03 Entre las recomendaciones mencionadas anteriormente, las medidas siguientes ya han sido implementadas por la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC), en relación con la reorganización del subsector de carreteras:
- (a) Creación de una Subsecretaría Administrativa.
 - (b) Elevación a categoría de Subsecretaría la responsabilidad por las actividades de programación y planificación.
 - (c) Eliminación de los cinco cargos de Subsecretarios de Estado con asiento en el interior del país.
 - (d) Formalización de la dependencia directa de la Sección de Muelles y Puentes del Secretario de Estado.
 - (e) Creación del Departamento de Normas, Reglamentos y Sistemas activando las funciones de la Oficina de Organización y Métodos.
 - (f) Aumento promedio en un 30% de los sueldos del personal de SEOPC a partir de junio de 1980.
 - (g) Creación del Departamento de Contraloría y Auditoría para la ejecución de auditorías internas en forma continua.
- 2.04 Con relación al transporte urbano e interurbano, el Volumen I -Resumen Ejecutivo del Estudio plantea la urgencia de ejecutar los análisis de organización y planteamiento del transporte urbano e interurbano, e iniciar su implantación con la colaboración de asesoría y asistencia técnicas. (Secciones V-9 a V-11A, del Volumen I).
- 2.05 En seguimiento a la recomendación de que el Gobierno concentrara sus esfuerzos en la reglamentación, control y coordinación de los servicios de transporte público del país, el Gobierno de República Dominicana creó mediante Decreto 1260 del 17 de octubre de 1979, la Oficina Nacional de Transporte Terrestre de la Presidencia de la República con la responsabilidad, entre otras, de coordinar y mejorar los servicios de transporte público urbano e interurbano. A partir de esa fecha, ONATRATE ha realizado un esfuerzo de recopilación y análisis de información básica, del cual ha surgido la solicitud presentada al Banco para el financiamiento de un Programa dirigido al mejoramiento inmediato del servicio urbano e interurbano de transporte y al fortalecimiento institucional de ONATRATE. 1/

1/ Cabe notar que para la preparación de la solicitud ONATRATE utilizó recursos del Fondo de Preinversión del Banco.

De la entidad ejecutora

- 2.06 La Oficina Nacional de Transporte Terrestre, ONATRATE, es una oficina adjunta a la Presidencia de la República, creada por el decreto arriba mencionado. Tiene a su cargo, entre otras, las siguientes funciones:
- (a) Realizar de inmediato una evaluación detallada del actual sistema de transporte público del país.
 - (b) Establecer un sistema de rutas para el transporte urbano en las principales ciudades del país.
 - (c) Determinar la cantidad de vehículos que deberán adquirirse para incorporarlos gradualmente al sistema de transporte colectivo, a fin de cubrir sus necesidades y requerimientos, con miras a obtener un eficiente servicio.
 - (d) Señalar las cantidades y tipos de piezas de repuestos para los vehículos que se adquieran, así como la ubicación de los talleres de mantenimiento.
 - (e) Localizar los lugares adecuados en las ciudades más importantes del país para la construcción de las terminales de autobuses que sean necesarias.
 - (f) Recomendar al Poder Ejecutivo las medidas que sean necesarias para evitar alzas en los precios del transporte terrestre urbano e interurbano.
 - (g) Realizar todas las actividades propias de la naturaleza para la cual ha sido creada y para el logro de sus objetivos.
- 2.07 La estructura organizativa de ONATRATE responde en la actualidad a 6 departamentos, un despacho para la Dirección con la asistencia inmediata de las dependencias de Asesoría Legal, Auditorio y Educación. Los departamentos en mención son (ver Organigrama, Anexo I): el Departamento Administrativo, el de Programación, el Financiero, el Técnico, el de Operaciones y el Departamento de Registro y Supervisión de Rutas.
- La descripción de funciones por dependencias y departamentos se adjunta como Anexo II de este Plan de Operaciones.
- 2.08 La planificación orgánica de ONATRATE prevee aproximadamente 370 cargos en las diferentes categorías de profesionales, técnicos de nivel alto e intermedio y trabajadores. Actualmente cuenta con alrededor de 270 funcionarios, en los diferentes niveles. Por otra parte, el Decreto de constitución autoriza a ONATRATE a utilizar, para el mejor resultado de su gestión, la ayuda de todos los departamentos de la Administración que juzgue necesarios y convenientes para el cumplimiento de sus funciones.

- 2.09 El presupuesto anual de financiamiento de ONATRATE asciende a RD\$1.625.640. Los recursos provienen de la asignación presupuestaria del Gobierno Nacional.

III. OBJETIVOS

- 3.01 Son objetivos del proyecto: (1) sentar las bases para la ejecución de un Programa de mejoramiento del servicio de transporte urbano e interurbano, mediante la evaluación y definición de las alternativas de transporte, y (2) contribuir al fortalecimiento institucional de ONATRATE mediante la capacitación técnica de su personal en la administración del Sistema de Transporte Urbano e Interurbano.

IV. DESCRIPCION

- 4.01 El Proyecto consistiría en el análisis de la situación del sistema del transporte urbano e interurbano y de las posibles alternativas para su mejoramiento y en la estructuración e implantación de un Programa de planeamiento, diseño, organización y administración del servicio de autobuses urbano e interurbano, de tal forma que como resultado el país pueda contar con un sistema eficiente de servicio y ONATRATE adquiriera la experiencia técnica requerida para su administración.
- 4.02 La operación sería llevada a cabo en dos etapas. Las actividades estarían dirigidas principalmente al mejoramiento de los servicios de transporte en Santo Domingo, Santiago de los Caballeros y en otras ciudades.
- 4.03 Actividades de la Primera Etapa. Duración: 7 meses
- (a) Evaluación de las alternativas de transporte, urbano e interurbano, sus costos y beneficios con el propósito de seleccionar la alternativa de transporte más idónea para la República Dominicana en base a la elaboración de un modelo dinámico para Santo Domingo y para otras regiones si es necesario, y tomando en cuenta particularmente el impacto en divisas de las alternativas estudiadas. Asimismo, deberá proponerse en relación a la alternativa seleccionada el uso de distintos tipos de vehículos, de las necesidades de infraestructura y los estimados de los costos de capital.
 - (b) Formulación de recomendaciones sobre acciones a ser tomadas a corto y mediano plazo para mejorar la estructura y la eficiencia del sistema de transporte incluyendo:
 - (i) Organización, actividades y funciones de la Oficina Nacional de Transporte Terrestre con relación a los otros departamentos del gobierno enfatizando los siguientes aspectos: (i) objetivos del transporte terrestre nacional de

pasajeros, urbano e interurbano; (ii) reglamentación y concesión de licencias; (iii) normas y responsabilidades operacionales; y (iv) normas y leyes necesarias.

(ii) Organización interna de ONATRATE con relación a las agencias operadoras de autobuses, con énfasis en: (i) estructura de funcionamiento, asignación de responsabilidades según niveles de alta gerencia, departamentos y divisiones; (ii) sistema de reclutamiento de personal y políticas de personal en cuanto a contratos, salarios, prestaciones laborales; y (iii) capacitación del personal de administración, choferes y mecánicos; y (d) preparación de los manuales correspondientes para estas actividades.

(iii) Medidas relacionadas con la eficiencia operativa del sistema tales como: mejoramiento de las rutas, itinerarios y asignación de tipos de vehículos de transporte, uso de combustible, patrones de tránsito, etc.

(c) Implementación de las medidas de corto plazo tendientes a mejorar la estructura y la eficiencia del sistema.

(d) Evaluación por parte del Gobierno de la República Dominicana de las recomendaciones relacionadas a la alternativa de transporte a ser implementada y del plan de trabajo correspondiente.

4.04 Actividades de la Segunda Etapa. Duración: 8 meses

En base a la evaluación realizada en la primera etapa, se procedería a planificar el sistema de transporte incluyendo la estructura de rutas, el uso de distintos tipos de vehículos, las tarifas a ser cargadas, y a la estimación y dimensionamiento de las necesidades de infraestructura, continuándose la mejora administrativa del sistema. Específicamente se llevarán a cabo las siguientes actividades:

(a) Planificación y diseño de rutas urbanas e interurbanas:

(i) Establecimiento de rutas e itinerarios tendientes a mejorar a mediano plazo la calidad del servicio de autobuses, el consumo de combustible y la disponibilidad de vehículos y personal.

(ii) Establecimiento de métodos para mejorar la efectividad de los servicios de autobuses tales como semáforos, centrales de estacionamiento, zonas de tránsito de vehículos y de peatones, etc.

(b) Planificación y dimensionamiento de terminales urbanas e interurbanas. En relación a las terminales interurbanas deberán considerarse Santo Domingo y las demás Cabeceras de provincia.

- (c) Análisis y recomendaciones sobre dimensiones, capacidad de carga y radio de viraje de los vehículos urbanos e interurbanos.
- (d) Estimación de las instalaciones para servicios de estacionamiento, mantenimiento y reparación de los vehículos incluyendo normas de arquitectura y guías para la circulación de los mismos así como para su despacho y tripulación.
- (e) Continuación de la implantación de las medidas relacionadas al mejoramiento de la estructura administrativa.

4.05 Se estima que se necesitarán 81 meses/experto en las siguientes capacidades 1/:

	<u>MESES</u>	
	<u>Primera Etapa</u>	<u>Segunda Etapa</u>
Gerente de Proyecto especializado en Política y Organización	7	8
<u>Consultores para actividades de fortalecimiento institucional</u>		
Expertos en Sistemas de Administración y Finanzas	6	9
Consultores en operación de servicios de autobuses	3	5
<u>Actividades de evaluación y planificación del nuevo sistema de transporte</u>		
Economistas de transporte	12	7
Ingeniero de transporte	5	-
Planificación de infraestructura de transporte	-	6
Consultores en Mantenimiento de Vehículos, y tráfico	3	9

1/ Se incluyen como Anexo III de este Plan de Operaciones los términos de Referencia de los expertos.

- 4.06 El Programa sería realizado por una firma consultora que elaboraría los análisis y recomendaciones correspondientes a las áreas indicadas en 4.02 y asesoraría en los mismos aspectos al personal directivo y profesional de ONATRATE. 1/ El plazo para la contratación de la firma sería de seis meses a partir de la firma del Convenio de cooperación técnica.
- 4.07 Con el propósito de complementar la asesoría y el adiestramiento en servicio del plantel de ONATRATE, la firma consultora seleccionada deberá capacitar al personal de ONATRATE en sus distintas áreas de especialización como parte de sus funciones. El contrato a suscribirse entre ONATRATE y la firma consultora deberá especificar el número, tipo de cursos y/o seminarios y frecuencia de las mismas tareas y la carga de trabajo que por dicho concepto deberá asumir cada experto.
- 4.08 La primera etapa del proyecto sería realizada en un plazo no mayor a 7 meses. Durante los primeros 4 meses la firma consultora evaluaría las alternativas de sistemas de transporte y elaboraría las recomendaciones correspondientes en relación a la selección de una de las alternativas y a las medidas de corto y mediano plazo tendientes a mejorar la estructura administrativa y eficiencia del sistema. Durante los últimos tres meses de la primera etapa se implantarían las recomendaciones de corto plazo correspondientes y las autoridades de la República Dominicana, evaluarían la alternativa recomendada en consulta con la Administración del Banco. La segunda etapa tendría una duración aproximada de 8 meses y comenzaría una vez que las autoridades de la República Dominicana indicaran su conformidad.
- 4.09 Los expertos a ser contratados con la contribución del Banco colaborarían con el personal que ONATRATE contratará y/o asignará a dichas funciones, el cual se ha estimado en 240 meses/hombre, en las siguientes capacidades:

1/ El Beneficiario ha indicado que, de ser aprobada la operación bajo consideración, desearía continuar los servicios de la firma Delcanda. Dicha contratación cabe dentro de los procedimientos para la contratación de servicios de consultoría en operaciones financiadas por el Banco.

	MESES
1 Gerente de Transporte Público	15
1 Gerente de Transporte	15
1 Gerente de Mantenimiento	15
1 Jefe Contador	15
1 Gerente de Oficina	15
1 Ingeniero de Tráfico	15
1 Planificador de Uso del Terreno	15
1 Abogado	15
8 Profesionales	<u>120</u>
TOTAL	240

- 4.10 La contribución del Banco financiaría los siguientes rubros: honorarios del personal de la firma consultora, los gastos generales de la misma, así como hasta un total de 20 pasajes aéreos. La contribución del gobierno de la República Dominicana cubriría los viáticos del personal de la firma, así como los gastos de administración del programa. ONATRATE además, asignaría al proyecto el personal indicado en el párrafo anterior.

V. JUSTIFICACION

- 5.01 El modo más usual de transporte colectivo, urbano como interurbano, es el automovil. Existen actualmente alrededor de 1.900 unidades de autobuses, incluyendo minibuses y aproximadamente 13.000 carros públicos en el servicio interurbano del país. En Santo Domingo, hay 280 autobuses y 7.600 carros públicos que prestan el servicio de tránsito urbano a cerca de medio millón de pasajeros diariamente. De estos carros, sólo la mitad circula cada día mediante un sistema de turnos interdiarios regulados por disposición municipal. En la ciudad de Santiago, el transporte es suministrado por unos 1,100 carros, de los cuales trabajan 550 diariamente en el transporte de 80,000 pasajeros.
- 5.02 Los actuales servicios de transporte están administrados por una multiplicidad de agencias independientes, con una muy deficiente coordinación en lo relativo a rutas e itinerarios.
- 5.03 El problema más serio, no obstante, del actual servicio de transporte urbano e interurbano del país, es el consumo extraordinario de combustible generado por el tipo de vehículos utilizados, situación que tiene una incidencia muy seria en la economía de la República Dominicana.
- 5.04 En efecto, el país está destinando alrededor del 50% de sus divisas anualmente para la importación de productos de petróleo. En 1980, la importación total de petróleo al precio actual de US\$34 por barril se había estimado en US\$550 millones. El total de exportaciones para 1980 se espera que ascienda a US\$1.125 millones.

- 5.05 Los carros públicos urbanos e interurbanos consumen cuatro veces más combustible por pasajero/kilómetro que los autobuses. Según los datos de ONATRATE, se estima que los 8,700 carros, (suma de los de Santo Domingo y Santiago), se consumen anualmente alrededor de 19 millones de galones de gasolina por año.
- 5.06 La definición de un nuevo sistema de transporte en base a un uso eficiente de vehículos y de combustible debería redundar en el ahorro de recursos energéticos y por ende la liberación de un monto significativo de divisas que podrían ser destinados a otros propósitos.
- 5.07 En la actualidad, ONATRATE ha tomado acción para lograr el mejoramiento del sistema de transporte público. El Gobierno ha venido gestionando la compra de minibuses de los cuales hay alrededor 150 en plaza y ha inaugurado nuevas rutas. Sin embargo, no cuenta con la capacidad técnica instalada para producir un estudio sobre la reorganización completa de los servicios urbano e interurbano y para la implementación del mismo. Esto hace indispensable la participación de expertos internacionales a fin de asesorar en las diferentes etapas del Programa y al mismo tiempo, capacitar al personal técnico de ONATRATE.

VI. PRESUPUESTO

- 6.01 El costo total de la operación propuesta asciende al equivalente de US\$826.700. La contribución del Banco ascendería al total en US\$ 550.000. El aporte local sería el equivalente de US\$276.700. A continuación se da el detalle del presupuesto de la operación:

(Dólares)

	BANCO	REPUBLICA DOMINICANA	TOTAL
1. <u>Firma consultora</u>			
1.1 Honorarios	501.000	75.000	576.000
2. <u>Personal local</u>			
2.1 Honorarios	.	70.000	70.000
6. <u>Gastos de apoyo</u>			
6.3 Equipos	.	46.600	46.600
6.4 Materiales	.	12.000	12.000
6.6 Personal de apoyo	.	12.000	12.000
6.7 Publicaciones	.	25.000	25.000
98. Imprevistos	49.000	36.100	85.100
TOTAL	550.000	276.700	826.700

NOTA: Se incluye como anexo IV el detalle de este presupuesto.

- 6.02 En el caso de que el costo total de esta operación fuera superior al previsto, el Beneficiario se comprometría a proveer oportunamente los fondos adicionales que pudieran ser requeridos para completar su ejecución.

VII. FONDO

- 7.01 La contribución del Banco hasta el equivalente de US\$550.000 concedidos en forma no reembolsable sería cargada a los ingresos netos del Fondo para Operaciones Especiales.

VIII. DESEMBOLSOS

- 8.01 Los desembolsos se harán dentro de un plazo no mayor de 30 meses contados a partir de la fecha de suscripción del respectivo Convenio de Cooperación Técnica, a medida que el Beneficiario justifique documentadamente los gastos imputables a la contribución del Banco.
- 8.02 A solicitud del Beneficiario, el Banco podrá constituir un fondo rotatorio por hasta US\$75.000. El Banco podrá renovar dicho fondo, en todo o en parte, a medida que disminuyeran los recursos del mismo y si así lo solicitara el Beneficiario.
- 8.03 Para la renovación del fondo rotatorio, el Beneficiario deberá someter a consideración del Banco cuentas detalladas sobre el uso dado a los fondos ya desembolsados y gastados.
- 8.04 La constitución y renovación del fondo rotatorio se considerarían como desembolsos, a todos los fines del Convenio que se suscribiría con el Beneficiario.
- 8.05 En el Convenio de Cooperación Técnica se establecerá que el contrato con la firma consultora deberá especificar que el último pago por un monto no menor de un 10% del total de la remuneración, estará sujeto a que el Beneficiario y el Banco den su aprobación a su informe final.
- 8.06 El aporte local, estimado en no menos del equivalente de US\$276,700 se hará efectivo dentro del mismo plazo estipulado en el párrafo 8.01 y simultáneamente con los desembolsos del Banco.

IX. INFORMES

- 9.01 El convenio de cooperación técnica deberá especificar la presentación al Banco de los siguientes informes por parte de la Firma Consultora, con el visto bueno de las autoridades de ONATRATE:
- (a) Un informe a los 30 días de haber sido iniciada la operación indicando el plan de trabajo y términos de referencia definitivos de los expertos y el plan de capacitación del personal de ONATRATE.

- (b) A los cuatro meses de haber comenzado la ejecución de la operación un informe detallando las alternativas de transporte evaluadas, las recomendaciones sobre la alternativa propuesta y las medidas de tipo institucional de corto y mediano plazo a ser tomadas con el propósito de mejorar la administración y eficiencia del sistema existente.
 - (c) Informes de progreso a los 7 y 10 meses de haberse iniciado la operación.
 - (d) Un informe final detallando los resultados de la operación y anejando un resumen de 500 palabras acerca de los mismos.
- 9.02 El Convenio de Cooperación Técnica también deberá especificar la presentación de un informe por parte del Beneficiario detallando sus comentarios acerca de la operación a los 60 días de la terminación de la operación.
- 9.03 Asimismo, el Convenio de Cooperación Técnica establecerá la obligación del Beneficiario de presentar, dentro de un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la terminación del primer año de ejecución y del último desembolso, informes financieros detallando los gastos efectuados con cargo a la contribución del Banco y del aporte local, dictaminado por auditores a satisfacción del Banco.

X. SUPERVISION

- 10.01 La supervisión del trabajo sería en primera instancia la responsabilidad del Beneficiario. Sin embargo, en el Convenio de Cooperación Técnica se deberá especificar que el Banco ejercerá la supervisión a través de la Representación República Dominicana y si estima necesario de las unidades responsables en la Sede.

XI. CONVENIO

- 11.01 El Convenio de Cooperación Técnica respectivo deberá ser suscrito con el Gobierno dentro de un plazo no mayor de 30 días contados a partir de la fecha de aprobación, por parte del Banco, del presente Plan de Operaciones.

XII. CRITERIOS DE EVALUACION

- 12.01 La evaluación de esta operación se efectuará mediante el análisis de la medida en que se haya alcanzado los objetivos descritos en el Capítulo III y en base a los informes contemplados en el párrafo 9.01 del presente Plan de Operaciones, así como la calidad de los trabajos realizados durante la ejecución.

XIII. RESPONSABILIDAD EN EL BANCO

- 13.01 El Departamento de Desarrollo Económico y Social, a través de la Subgerencia de Cooperación Técnica, División de Cooperación Técnica II, tendrá la responsabilidad básica de esta operación.
- 13.02 La responsabilidad técnica de esta operación será de la División de Infraestructura del Departamento de Análisis de Proyectos.

W-9129T

PROYECTO DE RESOLUCION

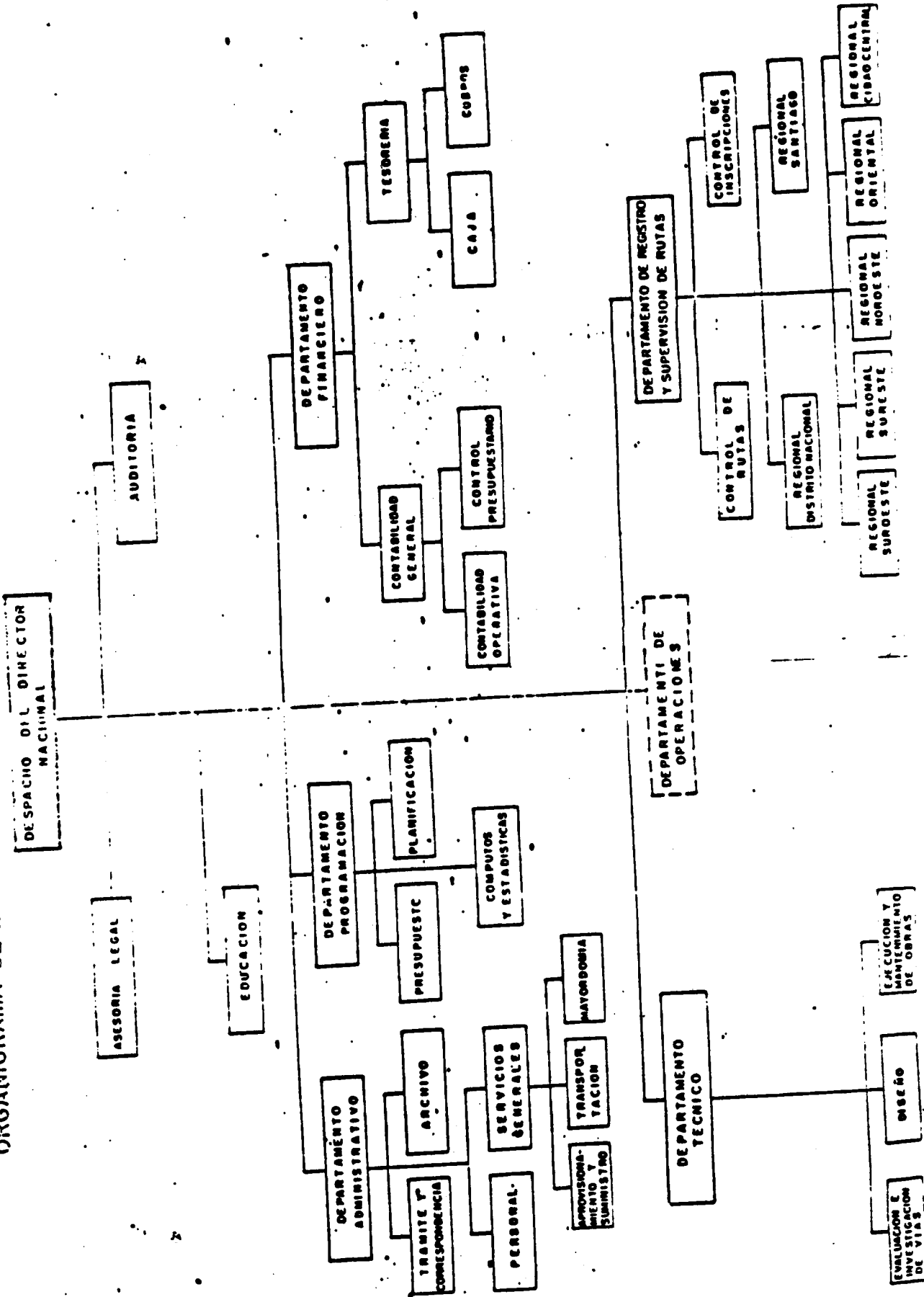
REPUBLICA DOMINICANA. COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE PARA EL MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que proceda en nombre y representación del Banco a suscribir los acuerdos necesarios y a adoptar las demás medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones a que se refiere el Documento AT-549 sobre cooperación técnica con el Gobierno de la República Dominicana para el mejoramiento del sistema de transporte urbano e interurbano.
2. Destinar para los fines de esta resolución, hasta la suma de US\$550.000 o su equivalente, con cargo a los ingresos netos del Fondo para Operaciones Especiales.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.

ORGANIGRAMA DE LA OFICINA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE



ANEXO II

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO:

El Departamento Administrativo es una unidad de apoyo auxiliar de la Oficina Nacional de Transporte Terrestre para la gestión de las operaciones administrativas que se desprenden de sus actividades y sus funciones son:

- a) Dirigir, coordinar y supervisar el trabajo que realiza el personal a su cargo.
- b) Poner en práctica métodos y procedimientos de trabajo de índole administrativa.
- c) Supervisar el control de los Equipos y Material gastable, estudiando las solicitudes de las diferentes unidades de la institución.
- d) Tramitar ante la unidad de personal todo lo concerniente a movimientos, licencias, permisos y vacaciones del personal.
- e) Disponer de la asignación de vehículos, así como del suministro de combustible al personal de la institución.
- f) Registrar, distribuir y numerar la correspondencia de la institución.
- g) Supervisar la organización de los archivos de la institución y sus dependencias.

Para llevar a cabo estas funciones, el Departamento Administrativo cuenta con las secciones de:

- Trámite de correspondencia
- Archivo
- Personal
- Servicios Generales de la cual dependen las unidades de: Aprovisionamiento y Suministro, Transportación y Mayordomía.

DEPARTAMENTO DE PROGRAMACION

Corresponde a este Departamento:

- a) Planificar el sistema operacional de las distintas rutas, tanto en lo que concierne a las frecuencias dentro de los distintos períodos, número de autobuses a usar y al establecimiento de los distintos horarios de salida.
- b) Realizar estudios sobre las posibles fuentes de financiamiento para la ejecución de cada programa específico.
- c) Elaborar reportes periódicos, acompañados de expresiones gráficas, de la situación general del transporte, principalmente en lo que se refiere a número de buses en servicio, frecuencia, cantidad de pasajeros transportados por kilómetros, etc.
- d) Mantener un archivo al día del resultado de la operación de cada ruta, en comparación con los criterios y las normas establecidas por la unidad de Planificación.

Bajo su dependencia están las secciones de:

- Coordinación Financiera
- Planificación
- Cómputos y Estadísticas
- Control de Rutas.

DEPARTAMENTO FINANCIERO

Este Departamento tendrá a su cargo todo lo relativo a las finanzas de la institución y será responsable de la fiscalización económica del sistema. Tendrá, entre otras, como funciones principales las siguientes:

- a) Llevar el control presupuestario sobre el fondo de operaciones de gastos, revisando imputaciones en función de capítulos, partidas y sub-partidas.
- b) Elaborar anualmente el anteproyecto de presupuesto de ingresos y gastos.
- c) Coordinar la distribución de las asignaciones presupuestarias por partidas.

- d) Llevar el control del gasto presupuestario de las unidades de la organización en relación a pagos efectuados por facturas, recibos, contratos de servicios, de acuerdo al objeto que correspondía.
- e) Llevar el control contable de todas las operaciones de la institución.
- f) Controlar los ingresos y egresos correspondientes a las operaciones comerciales de la oficina y a las recaudaciones legales que le correspondan.

Cuenta para llevar a cabo estas funciones con las secciones de:

- Contabilidad Operativa
- Control Presupuestario
- Tesorería de la cual dependen:
 - Caja
 - Cobros.

DEPARTAMENTO TECNICO

Son funciones del Departamento Técnico:

- a) Realizar estudio de evaluación sobre el actual sistema de transporte.
- b) Diseñar métodos de control y chequeo para el servicio de transporte terrestre.
- c) Establecer las especificaciones relativas a los tipos de vehículos que realizarán los distintos servicios de transporte de pasajeros a nivel nacional.
- d) Elaborar los planos y dibujos relacionados con las distintas rutas del transporte, así como los de cualquier construcción que sea necesario realizar para el mejor desenvolvimiento del servicio en todo el país.
- e) Organizar y dirigir todo lo concerniente a concursos de construcción y/o diseños que sean celebrados dentro de las actividades del transporte nacional.
- f) Dar mantenimiento a las obras existentes tanto en lo que se refiere a decoración como a servicios.

- g) Planificar el sistema operacional de cada vehículo para establecer su chequeo mecánico, reparaciones y mantenimiento.

DEPARTAMENTO REGISTRO Y SUPERVISION DE RUTAS

Son funciones de este departamento:

- a) Velar por el fiel cumplimiento de todas las disposiciones relacionadas con el transporte de pasajeros a nivel nacional principalmente en lo que respecta a los horarios de salidas, frecuencias, higiene, tarifas, etc.
- b) Inspeccionar y controlar la operación de cada ruta urbana e interurbana.
- c) Supervisar el funcionamiento de las unidades regionales, las cuales estarán ubicadas en sitios estratégicos del país.
- d) Efectuar el registro y control de los carros inscritos en el Transporte Urbano y todo lo relacionado con este medio de transporte.

Esta institución cuenta además con otros niveles de apoyo tales como:

ASESORIA LEGAL

- a) Emitir opinión sobre consultas de tipo legal que les sean formuladas.
- b) Estudiar, revisar y tramitar documentos y expedientes de tipo legal que les sean encomendados.
- c) Estudiar y redactar toda clase de documentos tales como: Proyectos y Modificaciones de Leyes, Decretos y Resoluciones.

AUDITORIA

- a) Revisar e implantar sistemas de contabilidad y controles administrativos.
- b) Examinar libros de contabilidad, verificando la exactitud de los asientos.
- c) Revisar comprobantes de ejecución presupuestarias.
- d) Revisar conformar los egresos, estados de cuenta y órdenes de compras del organismo.

- e) Elaborar informes sobre la auditoría practicada a la institución.

EDUCACION

Esta unidad será responsable de la capacitación de los choferes, mecánicos y del personal de la oficina que requiera una tecnificación media.

Doc. 9130T

ANEXO III

TERMINOS DE REFERENCIA

1. Como se indicara en el capítulo IV de este plan de operaciones, la operación sería llevada a cabo en dos etapas. Ambas etapas comprenderían actividades de evaluación y planificación del nuevo sistema de transporte urbano e interurbano, así como actividades relacionadas al fortalecimiento institucional de ONATRATE.
2. Actividades de evaluación y planificación del nuevo sistema de transporte urbano e inter-urbano:

Primera etapa.

- I. El objetivo principal de esta etapa del estudio será determinar la mejor alternativa para transporte urbano e inter-urbano. Las alternativas a estudiar incluirían la continuación de la actual combinación de modalidades de transportes (automóviles y buses), políticas gubernamentales (tarifas y subsidios), reglas de tránsito, regulaciones así como otros determinantes de la movilidad de los vehículos (semáforos, límites de velocidad etc, rutas de transporte público y estacionamiento, infraestructura. El sistema actual sería comparado con un número de alternativas desarrolladas a través de la incorporación de posibles mejoras en los distintos elementos del sistema existente. La base para la comparación sería un cálculo del costo-beneficio que diera especial consideración al precio del combustible, de los vehículos importados y de otros bienes que requieran divisas computado a su valor económico real. Paralelamente todos los costos de mano de obra deberían ser computados a su costo de oportunidad. La metodología para determinar los precios debería ser la desarrollada para el estudio de los parámetros nacionales copatrocinado por el Banco y la República Dominicana.
- II. El primer paso del estudio sería una evaluación del actual suministro y demanda de transporte urbano e inter-urbano y con esa base proyectar la demanda futura para el mismo (las áreas urbanas serían primordialmente Santo Domingo y Santiago y las rutas inter-urbanas serían aquellas entre esas dos ciudades y otras del interior). La evaluación del suministro y la demanda debería estar basada en varios tipos de encuestas algunas de las cuales ya están disponibles, y que se detallan a continuación:

A. Encuesta por vivienda

La encuesta por vivienda debería obtener la siguiente información socio-económica y de transporte acerca de unidades familiares dentro de zonas predeterminadas.

Esta encuesta sería la mas importante para obtener la información para ser utilizada en las matrices de origen y destino de los pasajeros. La siguiente información debería ser recogida.

- Ubicación de la vivienda
- Propietario de vehículo
- Tipo de ocupación, ubicación del empleo, escuela, etc.
- Ingreso familiar
- Viajes dentro de un plazo de 24 horas
 - origen-destino
 - hora del día
 - Motivo del viaje
 - modalidad
- Otros factores dependiendo de la disponibilidad de la información.

B. Encuestas de Tránsito

Las encuestas de tránsito deberían establecer el origen y destino de los vehículos que utilizan las rutas importantes hacia y desde la ciudad central. Asimismo se requerirían conteos de tráfico con suficiente cobertura para identificar las variaciones por hora y por día de la semana. Otros estudios serían necesarios para determinar el período de tiempo por viaje bajo distintas condiciones.

C. Inventario de rutas y encuesta sobre capacidad de la vía

Debería realizarse un inventario de todas las rutas con tráfico importante en el área de estudio. El inventario debería incluir las dimensiones de las calles y las aceras, tipo y condición del pavimento, señales de tráfico, controles sobre estacionamiento, distancias de los edificios, inclinación de las rutas, diseño de las intersecciones, semáforos, restricciones de tránsito, paradas de autobuses y controles sobre el cruce de peatones.

D. Encuesta sobre transporte público (automóviles y autobuses).

Esta encuesta incluiría una tabulación de la información sobre rutas, vehículos, pasajes, mantenimiento y administración. Se recogería información adicional acerca de la tasa de utilización de las rutas durante distintos períodos, característica de los pasajeros, etc.

E. Proyecciones de la demanda de transporte

La demanda para transporte debería ser proyectada para un mínimo de 20 años en base a los siguientes factores: uso de la tierra población, empleo, migraciones.

III. En base a la información sobre el sistema existente la firma consultora determinaría las medidas para su mejoría:

A. Inversiones Directas

Se investigarían las posibles mejoras del sistema del transporte con el propósito de servir la demanda futura de transporte. Para cada modalidad los consultores considerarían la expansión de las facilidades existentes, la construcción de nuevas facilidades, aumentar y/o cambiar la composición de la flota de vehículos, mejorar la estructura física y la eficiencia de las operaciones.

B. Regulaciones

La firma deberá enumerar y evaluar las posibles regulaciones que podrían tener efectos importantes sobre el desarrollo y la operación del sistema de transportes. Estas podrían incluir controles de tráfico tales como, calles de una sola vía, restricciones sobre estacionamiento, reserva de canales para el transporte público, etc.

C. Otras Medidas

La firma también debería estudiar la posibilidad de establecer políticas que tengan influencia sobre el comportamiento del sistema. Estas medidas podrían incluir restricciones sobre las licencias otorgadas a los automóviles utilizados como medio de transporte público, cambios en la tasa de depreciación, etc.

IV. Para cada una de las alternativas de transporte y para cada tipo de mejora del sistema se estimarían los requerimientos de costos de inversión, operación y mantenimiento. Los beneficios "positivos" se estimarían en la siguiente base:

- reducciones en los costos de operación de los vehículos
- reducciones en los costos de mantenimientos
- reducciones en los costos de administración
- reducciones en la duración de los viajes
- reducciones en las tasas de accidentes
- reducciones en la congestión de las rutas
(básicamente para vehículos privados)

Algunos beneficios "negativos" (aumento de los costos), podrían ocurrir como resultado de algunas alternativas tales como, demoras en los itinerarios y consolidación de rutas.

La comparación entre las alternativas estaría basada en el valor actual de los beneficios económicos netos.

- V. Como parte del análisis económico y financiero la firma evaluaría la estructura tarifaria existente y recomendaría una tasa consistente con la alternativa de transporte seleccionada. Este cálculo debería incluir una cuantificación de los subsidios actuales o futuros a la tarifa de transporte público.

Segunda etapa

En base a la evaluación realizada en la primera etapa, la firma procederá a planificar el sistema de transporte incluyendo la estructura de rutas, el uso de distintos tipos de vehículos, y a la estimación y dimensionamiento de las necesidades de infraestructura, continuándose la mejora administrativa del sistema. Específicamente se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- I. Planificación y diseño de rutas urbanas e interurbanas. La firma establecerá las rutas e itinerarios para mejorar a mediano plazo la calidad del servicio de autobuses, el consumo de combustible y la disponibilidad de vehículos y personal. Para estos fines la firma hará los estudios siguientes:
- A. Un mapa detallado de las rutas, el tipo y condición de los caminos utilizados y la ubicación de todas las paradas y terminales por tipo.
 - B. La frecuencia, período de servicio, velocidad de cada ruta.
 - C. Períodos de espera para transferencias en los sitios más importantes y períodos de espera en las paradas representativas.
 - D. Distribución de los vehículos, del tiempo en las paradas los ciclos de ida y vuelta y de los períodos de viajes (incluyendo demoras causadas por congestión y semáforos para las líneas de tránsito que sean escogidas.

- E. Un inventario de la flota de autobuses existente, por fabricante, tipo, año, condición, etc.;
 - F. Características deseables para un sistema de transporte público, incluyendo distancias del servicio por tipo de área, frecuencia por tipo de área y tiempo del día, periodicidad del servicio por día de la semana, número máximo de transferencias requeridas y tiempo requerido para realizar viajes, factores de carga, paradas, etc.
 - G. El desarrollo del servicio de autobuses hasta 1985, con especial énfasis al período 1981-82 incluyendo rutas, frecuencias, tiempo de regreso del vehículo, períodos de servicio, etc. Las recomendaciones deberían ser basadas en un número representativo de las rutas y las propuestas deben tomar en consideración el grado en que cada alternativa cumple con las características del servicio que se busca, número de pasajeros, número de autobuses, personal requerido y los costos e ingresos estimados.
 - H. Formas de reducir el ciclo de ida y vuelta de los vehículos incluyendo las características de diseño y operación de los autobuses, cambios en la estructura tarifaria, y métodos de control y cobro de los pasajes, factores de reducción de carga, aumento en las distancias entre las paradas, servicio expreso, etc.
 - I. El número de buses requerido por año y las alternativas para llenar esas necesidades incluyendo la rehabilitación de buses dañados, reducción en los plazos para la reparación de los vehículos, compra de nuevos autobuses, etc.
 - J. Los tipos de buses que sean los más idóneos para las condiciones locales, incluyendo la condición de las vías, el clima, los requerimientos de los pasajeros, los patrones de conducción, la situación financiera y política. Deberían formularse recomendaciones en relación a las dimensiones de los autobuses, la capacidad de carga y el radio de viraje.
- II. Establecimiento de métodos para mejorar la efectividad de los servicios de autobuses tales como semáforos, centrales de estacionamiento, zonas de tránsito de vehículos y de peatones, etc.
- III. Basado en los estudios descritos en la Sección A, la firma planificará y dimensionará los terminales urbanos e interurbanos. En relación a los terminales interurbanos deberán considerarse Santo Domingo y las demás Cabeceras de provincias.
- IV. La firma preparará una estimación de las instalaciones para servicios de estacionamiento, mantenimiento y reparación de los vehículos incluyendo normas de arquitectura y guías para la circulación de los mismos así como para su despacho y tripulación.

3. Actividades relacionadas al fortalecimiento institucional de ONATRATE.

El propósito principal de estas actividades es proveer a la República Dominicana con una estructura adecuada para manejar y regular su sistema de transporte público.

Primera Etapa

Los consultores llevarían a cabo un diagnóstico de la situación actual de ONATRATE en los aspectos relacionados a su estructura administrativa y organizativa y en esa base formularán recomendaciones para su mejoramiento. Deberán referirse a los siguientes aspectos:

- I. Responsabilidades en relación con la determinación de políticas de transporte público a nivel nacional, urbano e interurbano, incluyendo la cobertura del servicio, el nivel de financiamiento del Gobierno al sector a través de subsidios, etc., la propiedad de los medios de transporte público, las prioridades para el subsector, y la asignación de la responsabilidad para reglamentar y operar los servicios de transporte público a través del país.
- II. Organigrama de ONATRATE.
- III. Sistemas gerenciales y de información, incluyendo programas de adiestramiento, en administración, contaduría, control de operaciones, reparación, gestión financiera, seguridad, etc. y preparación de los manuales correspondientes para estas actividades.
- IV. Desarrollo de medidas para determinar el éxito de los servicios.
- V. Implementación de las recomendaciones en relación con: (a) la estructura organizativa; (b) la asignación de responsabilidades de acuerdo al nivel gerencial, departamentos y divisiones, y (c) el adiestramiento del personal administrativo, operativa y de mantenimiento.
- VI. Implementación de medidas a corto plazo en las áreas de competencia de ONATRATE para mejorar la eficiencia del sistema tales como regulaciones acerca del uso de combustible, patrones de tráfico, licencias y tarifas.

Segunda etapa:

Continuación de la implantación de las medidas relacionadas al mejoramiento de la estructura político-administrativa de ONATRATE y en otros aspectos relacionados a la operación y manejo del sistema de transporte propuesto tales como:

Manejo de la flota, despacho de los vehículos, turnos de los tripulantes, mantenimiento de los vehículos, actividades en los talleres de reparación, administración de la compra y depósito de material, la recolección, procesamiento y presentación de estadísticas de tráfico, administración de personal, reclutamiento y adiestramiento de personal, y contaduría y programación de gastos.

ANEXO IV

DETALLE PRESUPUESTO
DOLARES

	BANCO	REPUBLICA DOMINICANA	TOTAL
1. <u>Firma consultora</u>			
a) Honorarios 81 meses a US\$2.400	194.400	.	194.400
b) Gastos Generales (1 1/2 x 194.400	291.600	.	291.600
c) Viajes 25 pasajes a US\$600	15.000	.	15.000
d) Viáticos	.	75.000	75.000
Sub-Total	501.000	75.000	501.000
2. <u>Personal local contratado para el proyecto</u>			
2.1 Honorarios	.	70.000	70.000
Sub-Total	.	70.000	70.000
6. <u>Gastos de apoyo</u>			
6.3 Equipos			
Contadores de tráfico	.	10.000	10.000
Vehículos	.	36.600	36.600
6.4 Materiales de oficina	.	12.000	12.000
6.6 Servicios de Secretaria	.	12.000	12.000
6.7 Publicaciones (Manuales)	.	25.000	25.000
Sub-Total	.	95.600	95.600
98. Imprevistos	49.000	36.100	85.100
TOTAL	550.000	276.700	826.700